

フィリピン共和国

イロイロ州地域活性化・LGUクラスター
開発プロジェクト
終了時評価調査報告書

平成 22 年 9 月
(2010 年)

独立行政法人国際協力機構
フィリピン事務所

フピ事
JR
10-010

序 文

フィリピン共和国では、1991年に制定された地方自治法の下、住民への基本的な公共サービスの提供義務が地方自治体（LGU：Local Government Unit）に移管されました。しかし、それから15年以上経た現在でも、多くのLGUは財政面・人材面の困難から移譲された事業を効果的に実施できていません。このような状況下で、近隣地域共通の課題に対処し、資源や技術をプールし、各LGU単体では対応困難な業務を効果的に実施するための近隣自治体の連合体（LGU クラスター）が各地で形成されてきました。

要請当初、セブに次ぐビサヤ地域の政治・経済の中心地として都市化が進むイロイロ市では、幹線道路網や地方道路が総合的な計画無しに整備される一方で、地域的な交通管理計画の遅れが目立つようになってきており、都市及び周辺地域の総合的な発展に支障をきたしていました。また、イロイロ州周辺のビサヤ海は有数の漁業地域ですが、マングローブ林や珊瑚礁の破壊を伴う沿岸環境破壊や違法漁業が多発し、環境問題が深刻化すると共に、農漁村資源の減少に伴う住民の収入減少が顕在化してきていました。

そこで、LGU クラスターを通じた地域の活性化を行い、都市交通管理行政と沿岸資源管理行政のグッドプラクティスを構築するため、フィリピン共和国の要請に基づき2007年10月6日から3年間、技術協力プロジェクト「イロイロ州地域活性化・LGU クラスター開発プロジェクト」を実施してきました。本プロジェクトでは、イロイロ州政府開発計画局（PPDO）をプロジェクト調整窓口として合同調整委員会を設置し、都市交通管理・沿岸資源管理の2つのサブプロジェクトを実施しています。第一のサブプロジェクトはイロイロ都市圏・ギマラス経済開発評議会（MIGEDC）を、また、第二のサブプロジェクトはバナテ・バロタック湾資源管理評議会（BBBRMCI）を対象として、それぞれの組織の能力強化を行ってきました。

今般、本プロジェクト実施期間の終了に先立ち、当機構は、活動の進捗状況、成果の達成状況・見込みを確認するとともに、残された期間におけるプロジェクトの方向性、実施方法を検討する目的で、岩上憲三 JICA フィリピン事務所次長を団長とする終了時評価調査を2010年8月1日から21日まで実施しました。本報告書はその調査結果をまとめたものであり、今後のプロジェクト実施にあたって活用されることを願うものです。

ここに、本調査にご協力いただいた内外の関係各機関の方々に深く謝意を表するとともに、今後のプロジェクトの運営にあたり、引き続き一層のご支援をお願いする次第です。

2010年9月

独立行政法人国際協力機構
フィリピン事務所長 松田 教男

目 次

序 文
目 次
地 図
写 真
略語表
評価調査結果要約表

第 0 章 協力の背景と概要	1
＜都市交通管理サブプロジェクト＞	2
第 1 章 終了時評価の概要	2
1-1 評価調査団派遣の経緯	2
1-2 評価調査の目的	2
1-3 評価団員の構成	2
1-4 調査期間	3
1-5 主要面談者	3
1-6 対象プロジェクトの概要	4
第 2 章 終了時評価調査の方法	7
2-1 終了時評価の主な目的と英文評価報告書の作成プロセスの概略	7
2-2 終了時評価に用いたPDMについて	7
2-3 主な調査項目と情報・データ収集方法	7
第 3 章 プロジェクトの実績	9
3-1 投入実績	9
3-2 成果の達成度	10
3-3 プロジェクト目標の達成度	17
3-4 実施プロセスにおける特記事項	17
3-5 中間評価時の提言への対応状況	18
第 4 章 評価結果（5 項目評価と結論）	21
4-1 妥当性	21
4-2 有効性	21
4-3 効率性	21
4-4 インパクト	22
4-5 自立発展性	23
4-6 結論	24
第 5 章 提言と教訓	24
5-1 提言	24
5-2 教訓	26

別添

付属資料 1： 調査日程
付属資料 2： PDM

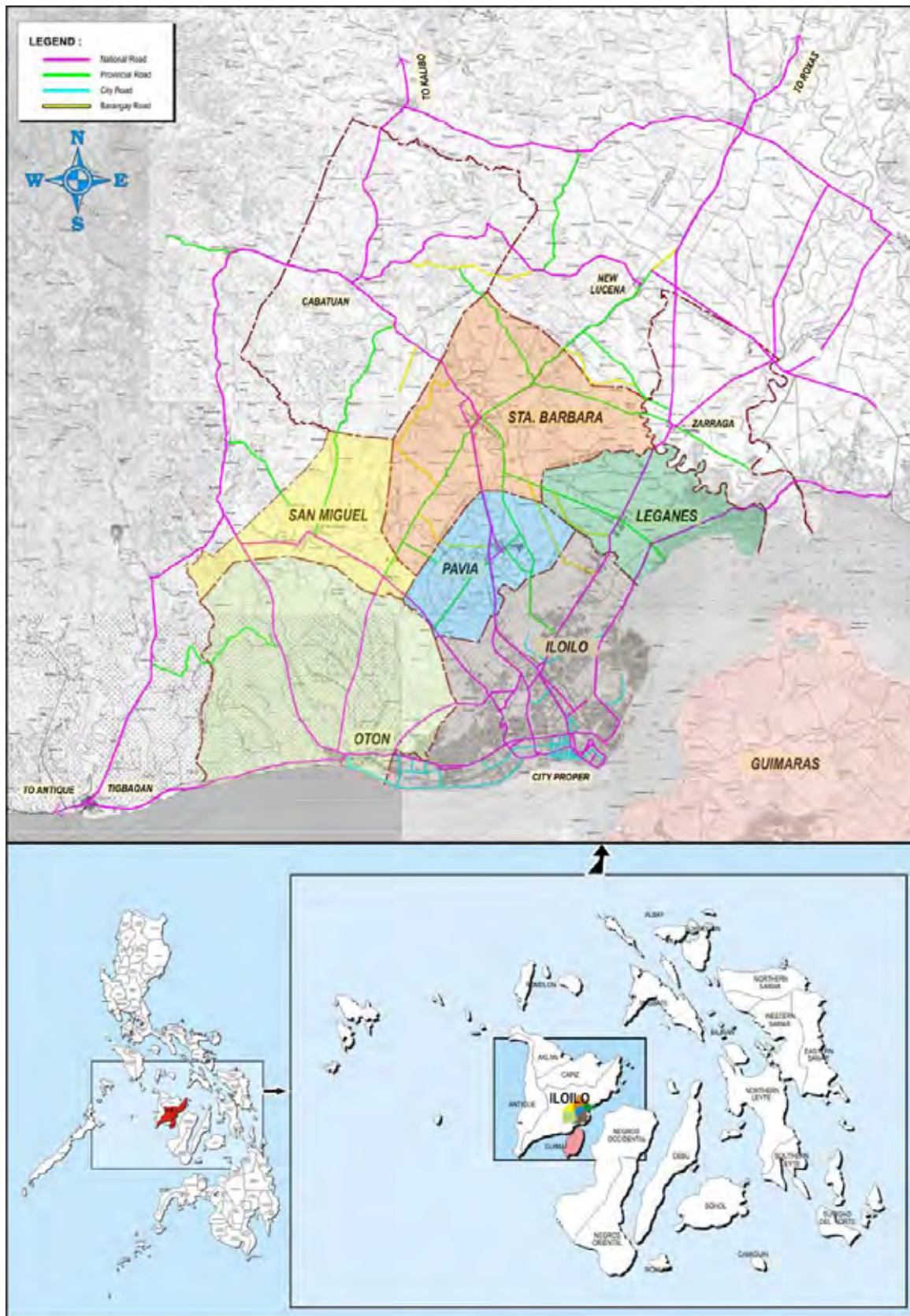
- 付属資料 3： ミニッツ及び終了時評価レポート
- 付属資料 4： PDM の変更点
- 付属資料 5： 交通管理アクションアジェンダの構成
- 付属資料 6： 評価グリッド

<沿岸資源管理サブプロジェクト>	27
第 1 章 終了時評価の概要	27
1-1 評価調査の背景	27
1-2 評価調査の目的	27
1-3 評価団員	27
1-4 調査期間	28
1-5 主要面談者	28
1-6 対象プロジェクトの概要	29
第 2 章 終了時評価調査の方法	32
2-1 終了時評価の主な目的と英文評価報告書の作成プロセスの概略	32
2-2 終了時評価に用いた PDM について	32
2-3 主な調査項目と情報・データ収集方法	32
第 3 章 プロジェクトの実績	34
3-1 投入実績	34
3-2 成果の達成度	34
3-3 プロジェクト目標の達成度	42
3-4 中間レビュー時の提言への対応状況	44
第 4 章 評価結果（5 項目評価と結論）	46
4-1 妥当性	46
4-2 有効性	46
4-3 効率性	46
4-4 インパクト	47
4-5 自立発展性	48
4-6 結論	49
第 5 章 提言と教訓	50
5-1 提言	50
5-2 教訓	51

別添

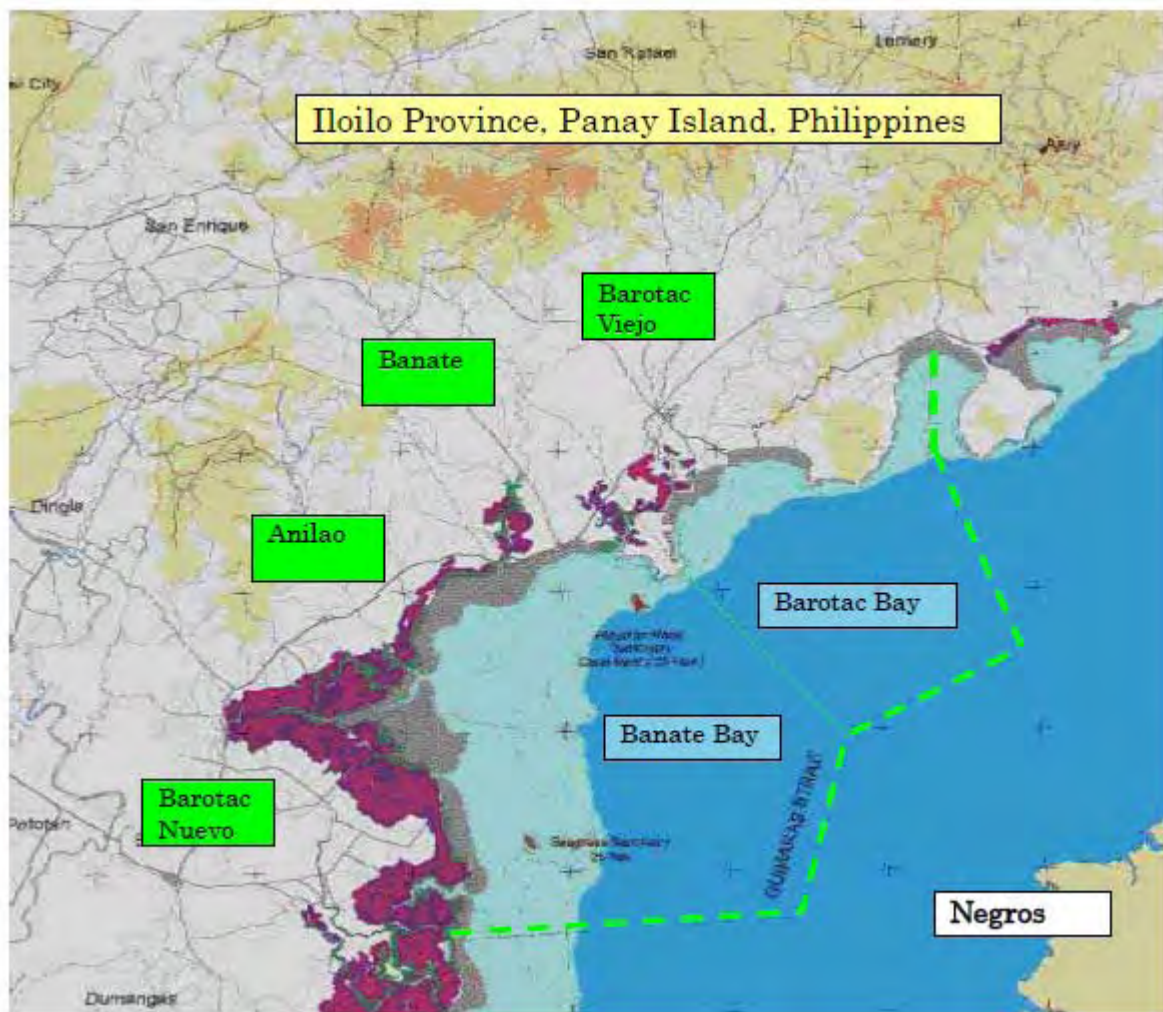
- 付属資料 1： 調査日程
- 付属資料 2： PDM
- 付属資料 3： ミニッツ及び終了時評価レポート
- 付属資料 4： PDM の変更点
- 付属資料 5： 関係 LGU の BBBRMCI への拠出金支出実績（1996 年から 2010 年まで）
- 付属資料 6： オペレーション・マニュアルの目次案
- 付属資料 7： 評価グリッド

地 図
<都市交通管理サブプロジェクト>



LOCATION MAP

<沿岸資源管理サブプロジェクト>



写 真
 <都市交通管理サブプロジェクト>



ミニッツ及び評価レポートへの署名



乗降ゾーン



ジブニー乗降ゾーン設置（社会実験後も利用）



右折レーンの設置



学校付近での一方通行実験

<沿岸資源管理サブプロジェクト>



ミニッツ及び評価レポートへの署名



人工漁礁製造作業



小学生インタビュー（環境ノートについて）



水産物加工施設

略 語 表
<都市交通管理サブプロジェクト>

略語	英文	和文
CLUP	Comprehensive Land Use Plan	包括的土地利用計画
C/P	Counterpart	カウンターパート
JCC	Joint Coordinating Committee	合同調整委員会
JICA	Japan International Cooperation Agency	独立行政法人国際協力機構
LGU	Local Government Unit	地方自治体
ODA	Official Development Assistance	政府開発援助
MIGEDC	Metro Iloilo-Guimaras Economic Development Council	イロイロ都市圏・ギマラス経済開発審議会
TMAA	Traffic Management Action Agenda	交通管理アクションアジェンダ
TMTRO	Transport Management and Traffic Regulation Office	交通管理・交通規則室
TWG	Technical Working Group	テクニカル・ワーキング・グループ（技術作業部会）
UP-NCTS	UP National Center for Transportation Studies	フィリピン大学交通研究センター
UPV	University of the Philippines Visayas	フィリピン大学ビサヤ校

<沿岸資源管理サブプロジェクト>

略語	英文	和文
BBBRMCI	Banate-Barotac Bay Resource Management Council, Inc.	バナテ・バロタック湾資源管理評議会
BFAR	Bureau of Fisheries and Aquatic Resources	農業省漁業水産資源局
BFARMC	Barangay Fisheries and Aquatic Resources Management Council	バランガイ漁業水産資源管理評議会
C/P	Counterpart	カウンターパート
CRM	Costal Resource Management	沿岸資源管理
JCC	Joint Coordinating Committee	合同調整委員会
JICA	Japan International Cooperation Agency	独立行政法人国際協力機構
LGU	Local Government Unit	地方自治体
ODA	Official Development Assistance	政府開発援助
MPA	Marine Protected Area	海洋保護区
PCRA	Participatory Coastal Management Appraisal	参加型沿岸資源管理
PDM	Project Design Matrix	プロジェクト・デザイン・マトリックス
R/D	Record of Discussion	討議議事録
TWG	Technical Working Group	テクニカル・ワーキング・グループ（技術作業部会）

評価調査結果要約表

1. 案件の概要			
国名： フィリピン共和国		案件名： イロイロ州地域活性化・LGU クラスター開発プロジェクト（都市交通管理改善サブプロジェクト）	
分野： 計画・行政・開発計画・総合地域開発計画		援助形態： 技術協力プロジェクト	
所轄部署： フィリピン事務所		協力金額（評価時点）： 1.41 億円（本サブプロジェクト）	
協力期間	(R/D): 2007 年 10 月 6 日～2010 年 10 月 5 日（3 年間）	先方関係機関： イロイロ州政府、イロイロ都市圏・ギマラス経済開発評議会	
	(延長):	日本側協力機関： なし	
	(F/U):	他の関連協力： なし	
1-1 協力の背景と概要			
<p>フィリピン国では、1991 年に制定された地方自治法の下、住民への基本的な公共サービスの提供義務が地方自治体（LGU：Local Government Unit）に移管された。しかし、それから 15 年以上経た現在でも、多くの LGU は財政面・人材面の困難から移譲された事業を効果的に実施できていない現状がある。このような状況下で、近隣地域共通の課題に対処し、資源や技術をプールし、各 LGU 単体では対応困難な業務を効果的に実施するための近隣自治体の連合体（LGU クラスター）が各地で形成されている。</p> <p>本サブプロジェクトの実施機関であるイロイロ都市圏・ギマラス経済開発評議会（MIGEDC）は、イロイロ市と周辺 5 町及びギマラス州で構成される、都市開発課題解決を目的とする LGU クラスターである。MIGEDC は、メンバー LGU の拠出金により関係機関と調整するための事務局を設置し、LGU 間共通の課題に対する調整や技術支援を行っている。</p> <p>イロイロ市は、セブに次ぐビサヤ地域の政治・経済の中心地として都市化が進んでいるが、幹線道路網や地方道路が総合的な計画無しに整備される一方で、地域的な交通管理計画の遅れが目立つようになってきており、都市及び周辺地域の総合的な発展に支障をきたしている。本サブプロジェクトは、MIGEDC を構成する LGU に対する技術移転を通じて LGU クラスターによるイロイロ都市圏の交通管理を改善することを主目的とし、さらに、構成 LGU 間の調整や協力機能の向上を通して、クラスター全体としての都市型広域行政能力向上を狙っている。</p>			
1-2 協力内容			
<p>イロイロ都市圏・ギマラス地域における交通管理行政に資するため、MIGEDC が中心となって関係者による交通データ収集および分析、交通管理オプションの策定および評価、社会実験の実施および評価を経て、交通管理アクションアジェンダを策定し、この具体化作業を通じて MIGEDC および構成 LGU の能力強化を行う。</p>			
(1) 上位目標			
<p>持続可能な交通管理がイロイロ都市圏・ギマラス地域で機能する。</p>			
(2) プロジェクト目標			
<p>イロイロ都市圏・ギマラス地域における交通管理アクションアジェンダが構成 LGU、各 NGA¹、民間ステークホルダーの参加を得て策定される。</p>			
(3) アウトプット			
1) 成果 1： イロイロ都市圏・ギマラス地域の交通データが収集され、分析され、ステークホルダーに公開される。			
2) 成果 2： 住民参加の下で交通管理オプションが策定され、評価される。			
3) 成果 3： 公的及び民間ステークホルダーの参加の下で、交通管理に関する社会実験が実施、評価され、交通管理アクションアジェンダに反映される。			
4) 成果 4： 訓練とプロジェクトプロセスへの参加および資機材の供与を通じて MIGEDC 及び構成 LGU の職員の能力向上が図られる。			
5) 成果 5： 交通管理アクションアジェンダの具体化を通じて MIGEDC 及び構成 LGU の職員の計画立案・実施能力が強化される。			

¹ National Government Agencies

(4) 投入（評価時点）		
日本側：総投入額 1.41 億円		
JICA 専門家派遣 延べ 7 名（31.5 M/M）、本邦研修受入 無し、ただし国際セミナーに 7 名参加（開催地マニラ市）、機材供与 総額約 120 万円、現地業務費 0.23 億円		
相手国側：		
カウンターパート配置 15 名（終了時評価時）、ローカルコスト負担 計 0.32 百万ペソ（推計値）、土地・施設提供 専門家執務室		
2. 評価調査団の概要		
調査者	総括： 岩上憲三 JICA フィリピン事務所次長 副総括/都市交通管理： 勝田穂積 JICA ベトナム事務所国際協力専門員 評価管理： 野吾奈穂子 JICA フィリピン事務所所員 評価調整： Mr. Kessy Reyes JICA フィリピン事務所プログラムオフィサー 基礎情報収集： Mr. Nick Baoy JICA フィリピン事務所在外専門調整員 評価分析： 道順 勲 中央開発（株）海外事業部	
調査期間	2010 年 8 月 1 日～2010 年 8 月 21 日	評価種類： 終了時評価
3. 評価結果の概要		
3-1 実績の確認		
3-1-1 成果の達成度		
成果指標の一部は目標値が明確ではなく、計画時の目標に比して達成度を検証することはできなかった。よって、それらについてはプログラム目標の効果発現という観点で、成果の実績が十分であったかどうかを終了時評価では確認した。		
(1) 成果 1：イロイロ・ギマラス都市圏（MIG）の交通現況に関するデータが集約・分析され、ステークホルダーに公開された。これらのデータは、社会実験実施や交通管理アクションアジェンダ（TMAA）作成の基礎として利用された。成果 1 は、達成されたと判断。		
(2) 成果 2：収集された交通データ分析結果を用いて、45 種類の交通管理オプションが作られ、ステークホルダー参加のもとで評価された。成果 2 は達成されたと判断。		
(3) 成果 3：ステークホルダー参加のもと、社会実験が 10 回実施された。社会実験実施プロセスが「社会実験マニュアル」に示され、また社会実験の結果が「社会実験実践報告書」にまとめられた。社会実験の結果は、交通管理アクションアジェンダ（TMAA）作成に活用された。成果 3 は、達成されたと判断。		
(4) 成果 4：MIGEDC の職員ならびに技術作業部会（Technical Working Group（TWG））のメンバーの能力は、各種研修、TWG ミーティング、社会実験の実施、その他のプロジェクト活動への参画を通じて強化された。成果 4 は達成されたと判断。		
(5) 成果 5：各種の研修・セミナー・ミーティングへの参加を通じて MIGEDC や TWG メンバーの能力強化が図られた。TWG メンバーの社会実験への積極的参加や TMAA 作成作業を通じて、計画能力・実施能力の強化が図られた。成果 5 は達成されたと判断。		
3-1-2 プロジェクト目標の達成度		
プロジェクト目標については終了時評価時点で、概ね達成と言える。TMAA 作成作業は、2009 年 10 月に開始され、2010 年 7 月にはドラフトの TMAA が作成された。このドラフト TMAA は、各 LGU を代表するメンバーが参加する TWG ミーティングでの議論を経て作成されたもの。議論等を通じて交通管理問題をより明確化する成果を上げているものの、ドラフト TMAA は、論理の首尾一貫性や内容の論理的整理の面で改善の余地があり、まだ改善作業を継続する必要がある。ドラフト TMAA に、クラスターレベルのアジェンダを盛り込んだ上で、最終版を作成し、2010 年 10 月のプロジェクト終了時までには MIGEDC-PMO に提出・説明することが期待される。		

3-2 評価結果の要約

(1) 妥当性：

イロイロ-ギマラス都市圏の人口は増加しており、MIGEDC ならびに関係 LGU の交通管理技術に係る能力強化を図る必要性は高く、ターゲット・グループのニーズとの整合性がある。また、フィリピン国が作成中の新国家開発計画と整合しており、地方自治体（LGU）からも交通管理改善に対する高いプライオリティが指摘された。さらに、本プロジェクトの目的は、我が国の対フィリピン国別援助計画の重点支援項目に合致している。

(2) 有効性：

MIGEDC 職員や関係 LGU 職員の能力強化を図ることを目的に、各種の研修・セミナー・ミーティングが実施され、彼らは社会実験の実施や TMAA の作成に参画した。その結果、彼らは交通管理改善に関わる知識・技能を一定程度身につけ、TMAA を作成するに至った。プロジェクト目標の達成度は満足できる水準であると判断。プロジェクト目標達成に必要な外部条件であった LGU 間の協調関係も継続しており、問題は見受けられなかった。

(3) 効率性：

フィリピン側及び日本側のプロジェクト活動への投入（人員、機材、活動費用等）は、概ね適切であった。プロジェクト活動の進捗における重要な貢献要因は、TWGメンバーの積極的な参加とフィリピン大学等の地元人材¹の効果的活用や協働である。毎週 1 回開催されてきた TWG ミーティングへのカウンターパートの出席率は大変高い。その結果、JICA 専門家からだけでなく、地元人材から、交通管理改善に関わる知識・技能の移転が効果的に実施されてきた。

(4) インパクト：

- 1) 上位目標「持続可能な交通管理がイロイロ都市圏・ギマラス地域で機能する」達成の見通し
多くの LGU 首長が TMAA 案の存在を知っており、それぞれの行政地区で、交通管理改善の基礎として、TMAA に記載された事項を採用しようという意志の表明があったことから、将来、本プロジェクトの上位目標を達成する見込みがあると判断される。
- 2) その他のインパクトとして下記が確認された。
 - TWG のメカニズムならびに運輸・交通管理ネットワークの強化
 - 地元コンサルタント/リソースパーソンの能力強化
 - 交通管理担当部署の設置

(5) 自立発展性

1) 政策面

交通管理改善は、特にイロイロ市は強い関心を示しており、周辺自治体においても重要視されつつある。MIGEDC のメンバー LGU の多くの首長あるいは幹部職員が TMAA 内で提案しているアクションプランへの支援提供について表明している。ただし、政策面での自立発展性を確保するには、TMAA 案に記載された対策が、LGU の開発計画（例えば、包括的土地利用計画、Executive Legislative Agenda、年次開発計画）に取り入れられ、また、必要に応じて地方自治体条例の制定を行う必要がある。本プロジェクトでは、専門家を通じて政策面への反映を働きかけた。

2) 組織面

TWG は本プロジェクトのために創設されたグループであり、本プロジェクトを通じて能力強化が図られた TWG のメンバーが、MIGEDC の常設の TWG に吸収されることにより、本プロジェクト終了後も TWG の機能が継続されるものである。交通管理担当部署の設置により、TMAA 記載の提案活動に着手できるようになるため大きなステップを踏むことになるが、LGU によっては交通管理担当部署を新設せず、既存の組織体制の中で対応していくことになるだろう。LGU は、それぞれ有する権限の中で交通問題に対処していく責任を有するものであり、交通管理に係る組織面の自立発展性は、LGU が適切なリソースを担当部署の運営に配分できるかどうか大きく左右される。本プロジェクトにおいては、TMAA の策定作業を通じて先方の意識面への働きかけを行っている。

¹ フィリピン大学ビサヤ校（UPV）やフィリピン大学の交通調査センター（UP-NCTS）の人材

3) 財政面

アクションアジェンダ策定のための財政として、MIGEDC の運営経費は、メンバー LGU からの拠出金によってまかなわれている。限られた金額ではあるが、MIGEDC 事務局の継続性はある程度確保されている。TMAA に記載されている交通管理改善対策案のうち、特に、LGU に交通管理部署を設置しようという案は、LGU によっては、予算面から厳しいかも知れない。このような場合、TMAA の柔軟な適用あるいは、革新的方策（例えば、Oton 町では、交通違反に関する罰金を交通警察官への手当に充当）を適用することが必要であろう。

4) 技術面

本プロジェクトの TWG の大半のメンバーにとって、交通管理は新しい分野の知識であった。定例の TWG ミーティングへの出席、研修・セミナー・ワークショップへの参加、各種の社会実験の企画・実施・評価の実施、そして TMAA 作成作業を通じて、TWG メンバーは、交通管理に係る知識・技能を着実に習得した。多くのカウンターパートが、今後別の社会実験を企画・実施でき、そして TMAA に記載の活動を実施できると表明している。また、TWG メンバー間の良好な関係ならびに、フィリピン大学や地元ローカルコンサルタント等との関係が築かれた。このような関係・連携は、今後、交通問題を解決する際に役立ってくる。したがって、TWG メンバーの知識・技能面では、自立発展性がある程度確保されていると言える。TWG メンバーの知識・技能をさらに高めるためには、イロイロ-ギマラス都市圏の交通状況に関する情報を共有する機会として、また、解決策を議論し、さらに技術的能力を高める場として、TWG ミーティングを定期的に開催していくこととなっている。

3-3 効果発現に貢献した要因

(1) 計画内容に関すること

当初の PDM では、プロジェクト目標は「イロイロ都市圏・ギマラス地域における交通管理計画が関係 LGU、中央省庁、民間セクター等の参加を得て策定される」となっていた。しかし、プロジェクト期間が限られていることならびに、フィリピンカウンターパートの交通管理に関する能力も限定的であったことから、「交通管理計画の策定」から「交通管理アクションアジェンダの策定」へと目標を変更した。諸条件を考慮した妥当な変更であったと言える。

(2) 実施プロセスに関すること

当初は月 1 回程度の開催頻度であったカウンターパート参加による定例会議を、毎週 1 回のテクニカル・ワーキング・グループ会議へと開催頻度を増やしたことで、能力強化が促進された。

3-4 問題点及び問題を惹起した要因

(1) 計画内容に関すること

プロジェクト名に、transport planning という単語が入っているため、交通インフラ整備も含まれるのではないかと誤解を与えた。交通インフラ整備を含まないことで双方が了解したが、プロジェクト名には、この表現が残っている。

(2) 実施プロセスに関すること

2008 年 6 月に、台風フランクが襲い、イロイロ州の大半の地域に大きな被害をもたらした。被害地域には、MIGEDC メンバーの自治体が含まれ、災害への対処を優先させる必要が生じたために、プロジェクト活動の進捗に遅れをもたらすことになった。

3-5 結論

終了時評価時点において、TMAA 作成に向けた活動がほぼ完了に近づき、プロジェクト目標が概ね達成している状況である。TMAA 作成にあたっては、交通データが集約され、交通管理問題が発掘・分析され、交通管理オプションが設定され、各種社会実験が実施され、カウンターパートの能力強化が図られた。プロジェクト期間の残りの活動には、交通行政に関する研修の実施、クラスターレベルの TMAA の作成と MIGEDC-PMO への説明があり、これらの活動は 2010 年 10 月のプロジェクト終了時期までに完了する予定である。

本プロジェクトは、ターゲット・グループのニーズと整合性があり、フィリピン国の開発政策や我が国の ODA 政策との整合性もある。プロジェクト開始初期にはいつかの課題が生じたものの、TWG メンバーがしっかりとオーナーシップを持ち、目的を達成できたとともに、プラスのインパクトも生じさせている。TMAA で提案している交通管理改善策の実施あるいは支援において、関係 LGU や MIGEDC の資金的・組織的能力面で制約があり、本プロジェクトの自立発展性を確保するには強化する必要もある。

3-6 提言（当該プロジェクトに関する具体的な措置、提案、助言）

3-6-1 本プロジェクトの残りの期間に実施すべきこと

- (1) TMAA 案のさらなる改善
- (2) 社会実験実践報告書の内容のレビューと追加

3-6-2 本プロジェクト終了後に実施すべきこと

- (1) TWG 機能の保全

TWG メカニズムを活用して、MIGEDC がイロイロ都市圏・ギマラス地域の LGU の調整役として、交通管理問題に対処していくことに意味がある。TWG の機能を維持するためには、これまで週 1 回開催されていた TWG ミーティングを少なくとも月 1 回は開催することが望まれる。そして、MIGEDC 事務局が、TWG ミーティング開催において主導的役割を担う必要がある。

- (2) MIGEDC が主体となった TMAA の更新・改良
- (3) MIGEDC による TWG メンバーに対する研修機会の提供
- (4) 本プロジェクトで能力強化が図られた人材の継続的活用

3-7 教訓（当該プロジェクトから導き出された他の類似プロジェクトの発掘・形成、実施、運営管理に参考となる事柄）

- (1) 交通管理改善に関する基礎的知識を持たないカウンターパートに対する「交通管理に係る基礎的かつ包括的研修」実施の効果によるモチベーション向上とプロジェクト活動への積極的参加の促進
- (2) 地元人材（JICA 専門家として、あるいは事務スタッフとして）の活用が日本人専門家とカウンターパート間の相互理解促進に役立った。
- (3) TWG ミーティングの開催頻度を月 1 回から週 1 回に増加させ、活発な議論が行われたことが、カウンターパートの知識・技能向上に大いに役立ち、継続的・積極的参加を促した。

終了時評価調査結果要約表（英文） Summary of Terminal Evaluation

I. Outline of the Project		
Country : Philippines		Project title : Multi-Stakeholder Transport Planning and Traffic Management Improvement in Metro Iloilo-Guimaras
Issue/Sector : Planning/Government-Development Planning-Regional Development Planning		Cooperation scheme : Technical Cooperation Project
Division in charge : JICA Philippines Office		Total cost (estimated at completion of the Project) : 141 million JPY
Period of Cooperation	(R/D): From October 6, 2007 to October 5, 2010	Partner Country's Implementing Organization : MIGEDC in cooperation with Iloilo Provincial Government
		Supporting Organization in Japan : None
1 Background of the Project		
<p>The City Government of Iloilo and the then Metro Iloilo Development Council (MIDC), which was reorganized as the Metro Iloilo-Guimaras Economic Development Council (MIGEDC) in 2006, requested Japanese technical cooperation for capacity enhancement of MIDC in 2005. Responding to the request, a preliminary study team of JICA visited to Iloilo province for working out the framework of the technical cooperation under the Program “Capacity Enhancement Program for Metro Iloilo-Guimaras Economic Development Council and Banate Bay Resource Management Council, Inc.” which would be consisting of two Projects.</p> <p>Through the discussion with JICA, the MIGEDC identified the traffic problem as the priority issue to be addressed in the Region, because the traffic congestion in several clogging points in the Iloilo City had been the obstacle to efficient flow of passengers and goods within Iloilo and between the city proper and the neighbouring Local Government Units (LGUs), which in turn is hindering economic development of the Region.</p> <p>The Project was launched in October 2007 on the arrival of Japanese experts. The period of the Project is 3 years (by October 5, 2010)</p>		
2 Project Overview		
(1) Overall Goal		
LGU clusters for sustainable traffic management become functional in Metro Iloilo-Guimaras.		
(2) Project Purpose		
Traffic management Action Agenda for the Metro Iloilo-Guimaras is formulated in consultation with concerned LGUs, NGAs and private sector stakeholders.		
(3) Outputs		
1) Data on existing traffic condition in Metro Iloilo-Guimaras is compiled, analyzed, and presented to the stakeholders.		
2) Traffic management options are formulated and evaluated with public involvement.		
3) Social experiments on traffic management are conducted and evaluated with participation of public and private sector stakeholders and reflected to the traffic management action agenda.		
4) Capacity of personnel of MIGEDC and member LGUs are enhanced through training provision of equipment and participation in the Project process.		
5) Planning and implementing capabilities of MIGEDC and member LGUs will continue to be enhanced through the adoption of the TMAA.		
(4) Inputs		
Japanese side :		
JICA Expert: total 7 persons (31.5 man-months), Trainees received in Japan: None, however, 7 counterparts participated in an international seminar held in Manila, Provision of equipment: 1.2 million yen, Local cost expenditure: 23 million yen		
Philippines side :		
Counterpart: total 15 persons (at terminal evaluation), Local Cost: 0.32 million pesos (estimated), Provision of land and facilities: office space for JICA experts		
II. Evaluation Team		
Members of Evaluation Team	1) Leader: Mr. Kenzo Iwakami, Senior Representative, JICA Philippines Office	
	2) Sub-Leader/ Traffic Management: Mr. Hozumi Katsuta, Senior Advisor, JICA Vietnamese Office	
	3) Evaluation Management: Ms. Naoko Yago, Representative, JICA Philippines Office	
	4) Evaluation Coordination: Mr. Kessy Reyes, Program Officer, JICA Philippines Office	
	5) Basic Information Collection: Mr. Nick Baoy, In-house Consultant, JICA Philippines Office	
	6) Evaluation Analysis: Mr. Isao Dojun, Chuo Kaihatsu Corporation	
Period of Evaluation	From August 1, 2010 to August 21, 2010	Type of Evaluation : Terminal

III. Results of Evaluation

1 Achievement

1-1 Achievement of the Outputs

(1) Output 1: “Data on existing traffic condition in Metro Iloilo-Guimaras is compiled, analyzed, and presented to the stakeholders.”

Achievement: Data on the existing traffic condition in Metro Iloilo-Guimaras (MIG) area were compiled, analyzed and presented to stakeholders. These data were subsequently used as bases for conduct of social experiments and formulation of Traffic Management Action Agenda (TMAA). Output 1 is considered to have been achieved.

(2) Output 2: “Traffic management options are formulated and evaluated with public involvement.”

Achievement: Using the results of traffic data analysis, 45 traffic management options were formulated and evaluated with involvement of stakeholders. Output 2 is considered to have been achieved.

(3) Output 3: “Social experiments on traffic management are conducted and evaluated with participation of public and private sector stakeholders and reflected to the traffic management action agenda.”

Achievement: Under the Project, 10 social experiments (SEs) were conducted with the participation of relevant stakeholders. The SE processes were documented in a manual and SE results were evaluated and compiled in the Social Experiment Practice Report. The SE results were utilized in the formulation of TMAA of each member LGU of MIGEDC. Output 3 is deemed to have been achieved.

(4) Output 4: “Capacity of personnel of MIGEDC and member LGUs are enhanced through training provision of equipment and participation in the Project process.”

Achievement: Through their participation in various trainings, TWG meetings, social experiments and other project activities, capacity of personnel of MIGEDC and member LGUs were enhanced. Output 4 is deemed to have been achieved.

(5) Output 5: “Planning and implementing capabilities of MIGEDC and member LGUs will continue to be enhanced through the adoption of the TMAA.”

Achievement: Through participation in various trainings, seminars and meetings, capabilities of personnel from MIGEDC and member LGUs have been enhanced. Active involvement of TWG members in the implementation of social experiments and formulation of TMAA also enhanced their planning and implementing capabilities. Output 5 is considered to have been achieved.

1-2 Achievement of the Project Purpose

Project Purpose: “Traffic management Action Agenda for the Metro Iloilo-Guimaras is formulated in consultation with concerned LGUs, NGAs and private sector stakeholders.”

Achievement: At the time of evaluation, the Project Purpose has been almost achieved.

Began in October 2009, the formulation of the draft Traffic Management Action Agenda was completed in July 2010. Discussions on the contents of TMAA drafted by TWG representatives of each member LGUs were conducted during TWG meetings. While these discussions succeeded in clarifying the traffic management issues affecting member LGUs, the draft TMAA is still work-in-progress with some room for improvement in terms of coherence and logical explanation of its contents. It is expected that the final draft of TMAA to include cluster level agenda will be submitted and explained to the MIGEDC PMO before the end of the Project in October 2010.

2 Summary of Evaluation Results

(1) Relevance: high

The Project is relevant to the needs of the target group since the MIG (Metro Iloilo-Guimaras) population is growing, and also traffic management skills of the MIGEDC and the member Local Government Units (LGUs) need to be enhanced. Aims of this project are consistent with the development policies of the governments of the Philippines and also Japan.

(2) Effectiveness: at a satisfactory level

Various seminars/ trainings/ meeting have been held in order to enhance capability of personnel of MIGEDC and member LGUs, and they have involved in the implementation of social experiments and formulation of TMAA. As a result, they have acquired knowledge and skills on traffic management improvement and they have formulated TMAA. It is considered that the degree of the achievement of the Outputs and the Project Purpose is at a satisfactory level.

(3) Efficiency: at a satisfactory level

In general, both Philippine and Japanese sides have provided inputs for the project activities appropriately in terms of human resources, equipment, financial resources. Important factors which contributed to the efficiency of the progress of the project activities are active participation of the members of the traffic management Technical Working Group of the Project at MIGEDC, effective use of and collaboration with local resource persons such as personnel of University of the Philippines. Participation rate of TWG members to the regular weekly TWG meeting is very high. Not only JICA experts but also the local resource persons have provided knowledge and skills on traffic management improvement effectively.

(4) Impact

1) Prospect of achieving the Overall Goal:

Most of persons concerned at member LGUs recognize the existence of TMAA and they have, in fact, expressed their willingness to adopt the TMAA as basis for traffic management improvement in their localities. In view of this finding, it is expected that the TMAA will be used as basis for planning by member LGUs within MIG in the near future.

2) Other Impact

- a) Strengthening of TWG mechanism and network on transport and traffic management
- b) Capacity building of local consultants/resource persons
- c) Creation of an office in charge of traffic management

(5) Sustainability

1) Policy aspect

Traffic management improvement is one of the most concerns especially in the city of Iloilo and it is becoming a major concern in LGUs surrounding the city. Most of mayors of MIGEDC member LGUs and/or executive officers of LGUs have expressed their support to some of the action plans proposed in the TMAA. In order to ensure policy sustainability, however, the proposed measures in the draft TMAA need to be incorporated in the local development plans (e.g., Comprehensive Land Use Plan, Executive Legislative Agenda, and Annual Development Plan) with some of the proposed actions requiring the passage of local ordinance.

2) Organizational aspect

The project TWG is ad hoc in its nature, therefore, the absorption of the members of the project TWG who were trained under the Project into the MIGEDC TWG will promote continuity of the TWG mechanism after the Project. The creation of an office or unit in charge of traffic management at each LGUs is viewed as a positive step towards the implementation of proposed actions in the TMAA. However, some LGUs may need to conduct necessary actions of TMAA within existing organizational structure. Organizational sustainability of traffic management initiatives will largely depend on ability of the LGUs to provide adequate resources for the operation of unit in charge of traffic management.

3) Financial aspect

At the cluster level, budget for the conduct of MIGEDC operation is sourced from the annual contributions of member-LGUs. The amount of these contributions is limited, but with this budget, continued activities by MIGEDC Secretariat will be assured at certain extent. Budget for the proposed traffic management improvement measures in the TMAA of each LGU particularly in the setting up of unit in charge of traffic management may prove difficult for some municipal LGUs considering their limited financial resources. In this regard, adjustments in the TMAA or adoption of innovative measures (e.g., the LGU of Oton provides honoraria to deputized traffic enforcers out of the fines collected from traffic violators) are necessary.

4) Technical aspect

Traffic management aspects were new for most of the members of JICA-TWG. By participating regular meeting of TWG, and trainings/ seminars/ workshops, and through planning, implementing, evaluating the social experiments on various kinds of traffic management, and preparing TMAA, the members of TWG have acquired knowledge and skills on traffic management remarkably. LGU counterparts expressed that they can plan and implement other social experiments by themselves and implement planned activities in TMAA. Through participating into the project activities, they have good relationship among TWG's members and also resource persons, such as persons in University of Philippines, local consultants, etc. This kind of relationship/ linkage will support in solving problems of traffic. Therefore, knowledge and skills of the TWG's member will be sustained technically. For further enhancement of their technical capability, continuation of the TWG meeting even only monthly basis is necessary as an opportunity for sharing information on changing situation on traffic in MIG area, discussing possible solutions and enhancing further their technical knowledge and skills.

3. Factors that promoted realization of effects

(1) Need to refocus the Project Purpose

The original project design aimed at formulating a transport and traffic management plan with participation and collaboration of concerned stakeholders. Due to the short project period and limited capacity of local counterparts, the Project Purpose had to be re-formulated aiming for a “traffic management action agenda” in lieu of a transport and traffic management plan. This shift in project objective seems to be an appropriate change towards more attainable targets.

(2) Frequent TWG meetings

Change of frequency of TWG meetings (counterparts meetings) from one a month to weekly has promoted progress of capacity enhancement of the counterparts significantly.

4. Factors that impeded realization of effects

(1) Project title

Because, the project title includes the words “transport planning”, the Philippines side understood that transport related infrastructure development is included in the project activities. In fact, Japanese side focuses only traffic management issues, and it was necessary to agree not to include issues on transport planning in this project. However, the words of “transport planning” are remaining in the project title. It is preferable that basic concept or meanings on the project title and project purpose are explained as a note in PDM in order to have proper understanding by persons concerned.

(2) Effect of typhoon

In June 2008, a strong typhoon devastated a big part of Iloilo Province including member municipalities of MIGEDC causing delay in the implementation of project activities.

5. Conclusion

At the time of evaluation, the Project has almost attained the Project Purpose as required activities and outputs towards formulation of the TMAA have been accomplished. In order to formulate the TMAA, the Project compiled traffic data, identified and analyzed traffic management options, conducted social experiments and capacitated local counterparts from MIGEDC and its member LGUs. It is expected that the remaining activities including the conduct of training on Traffic Administration, drafting of cluster-level TMAA and explanation of TMAA to the MIGEDC-PMO will be accomplished by the end of the Project in October 2010.

The Project is deemed relevant considering that its objectives are consistent with the needs of the target group, the development policy of the Philippine government and the ODA policy of the Japanese government. Despite the short project duration and some issues encountered at the beginning of the Project, the Project was, with strong ownership shown by TWG members, able to achieve its planned objectives and generate some positive impact on technical capacity of project counterparts from member LGUs in addressing traffic management issues. Financial and organizational capacity of some member LGUs and MIGEDC Secretariat to carry out or support the traffic management measures proposed in the TMAA, however, need to be strengthened in order to ensure project sustainability.

6. Recommendations

6-1 Recommendation to the activities in the remaining period of the Project

- (1) Refinement of cluster-level and LGU level TMAA
- (2) Revision and addition of contents of the social experiment practice report

6-2 Recommendations after the termination of the Project

- (1) Maintaining some functions of the TWG
- (2) Updating and upgrading of TMAA
- (3) Follow-up training activities for TWG members
- (4) Continuous utilization of skills of project-trained personnel

7. Lessons Learned

- (1) Good effect of “a basic comprehensive training course on traffic management” for persons who had no previous experience in traffic management-related projects
- (2) Usefulness of utilization of local expertise (as experts and office staff) for better mutual understanding between Japanese experts and local counterparts.
- (3) The increased the frequency of TWG meetings (i.e., from monthly to weekly) gave more opportunities for local counterparts to acquire skills and sustained their enthusiasm to participate in the project activities.

評価調査結果要約表

1. 案件の概要		
国名： フィリピン共和国		案件名： イロイロ州地域活性化・LGU クラスター開発プロジェクト（沿岸資源管理サブプロジェクト）
分野： 計画・行政-開発計画-総合地域開発計画		援助形態： 技術協力プロジェクト
所轄部署： JICA フィリピン事務所		協力金額（評価時点）： 1.55 億円（本サブプロジェクト）
協力期間	(R/D): 2007 年 10 月 7 日～ 2010 年 10 月 6 日	先方関係機関： イロイロ州政府、バナテ・バロタック湾資源管理評議会(BBBRMCI)
		日本側協力機関： なし
		他の関連協力： なし
1-1 協力の背景と概要		
<p>フィリピン国では、1991 年に制定された地方自治法の下、住民への基本的な公共サービスの提供義務が地方自治体（LGU）に移管された。しかし、それから 15 年以上経た現在でも、多くの LGU は財政面・人材面の困難から移譲された事業を効果的に実施できていない現状がある。このような状況下で、近隣地域共通の課題に対処し、資源や技術をプールし、各 LGU 単体では対応困難な業務を効果的に実施するための近隣自治体の連合体（LGU クラスター）が各地で形成されている。</p> <p>本サブプロジェクトの実施機関であるバナテ・バロタック湾資源管理評議会（BBBRMCI）は、イロイロ州北東部バナテ・バロタック湾周辺の 4 町で構成される、農漁村開発の課題解決を目的とする LGU クラスターである。BBBRMCI は、メンバー LGU の拠出金により関係機関と調整するための事務局を設置し、LGU 間共通の課題に対する調整や技術支援を行っている。</p> <p>イロイロ州周辺のビサヤ海は有数の漁業地域であるが、マングローブ林や珊瑚礁の破壊を伴う沿岸環境破壊や違法漁業が多発し、環境問題が深刻化すると共に、農漁村資源の減少に伴う住民の収入減少が顕在化してきている。本サブプロジェクトは、BBBRMCI 及び構成 LGU に対する技術移転を通じて LGU クラスターによるバナテ・バロタック湾沿岸地域の沿岸資源管理を強化することを主目的とし、さらに、構成 LGU 間の調整や協力機能の向上を通して、クラスター全体としての地方型広域行政能力強化を狙っている。</p>		
1-2 協力内容		
(1) 上位目標		
イロイロ州の持続可能な沿岸資源管理における LGU クラスターが機能する。		
(2) プロジェクト目標		
イロイロ州バナテ湾・バロタック湾地域における LGU の連携による沿岸資源管理システムが強化される。		
(3) アウトプット		
1) 成果 1： 包括的沿岸資源管理システムの基盤が強化される。		
2) 成果 2： 訓練と普及活動により BBBRMCI と関係機関の能力が強化される。		
3) 成果 3： 沿岸資源管理活動が強化される。		
4) 成果 4： 沿岸資源の持続的利用と資源保全活動が奨励される。		
(4) 投入（評価時点）		
日本側：		
JICA 専門家派遣 延べ 6 名（38.1 M/M）、本邦研修受入 計 1 名		
機材供与 総額 0.05 億円、現地業務費 0.51 億円		
相手国側：		
カウンターパート配置 7 名（終了時評価時）、ローカルコスト負担（不明）		
土地・施設提供 専門家執務室		
2. 評価調査団の概要		
調査者	総括：	岩上憲三 JICA フィリピン事務所次長
	副総括/沿岸資源管理	山尾政博 広島大学大学院生物圏科学研究科教授
	評価管理：	野吾奈穂子 JICA フィリピン事務所所員
	評価調整：	Mr. Kessy Reyes JICA フィリピン事務所プログラムオフィサー
	基礎情報収集：	Mr. Rey Gerona JICA フィリピン事務所在外専門調整員
	評価分析：	道順 勲 中央開発（株）海外事業部
調査期間	2010 年 8 月 1 日～2010 年 8 月 21 日	評価種類： 終了時評価

3. 評価結果の概要

3-1 実績の確認

3-1-1 成果

(1) 成果 1:「包括的沿岸資源管理システムの基盤が強化される。」

実績: 沿岸部に位置するバランガイに関するデータ（バランガイ・プロフィール）、水産統計データ（水揚げ記録）、登録漁民及び登録漁船に関するデータが、データベースとして取りまとめられ、「沿岸資源現況及び利活用状況調査報告書」と「水産統計年報 2009 年」が完成している。今後、LGUが年次計画や多年度計画作成の参考として活用してくれることが期待される。したがって、成果 1 の達成度は満足できる水準と言える。

(2) 成果 2:「訓練と普及活動により BBBRMCI と関係機関の能力が強化される。」

実績: バランガイ漁業水産資源管理評議会（BFARMC）を対象としたコミュニティー開発に関わるワークショップ、研修、セミナーにおいて、ファシリテーターとして進行役を務めるための技能向上などに見られるように、BBBRMCI スタッフ（カウンターパート）の能力強化は満足できるものである。一方、これらの能力向上は、BBBRMCI スタッフが主体であり、関連機関、すなわち関係 LGU のスタッフ、例えば、農業担当職員や水産担当農業技術者等に対する能力強化は限定的であった。したがって、成果 2 の達成度は部分的なものであると言える。

(3) 成果 3:「沿岸資源管理活動が強化される。」

実績: 定期的な違法漁業の取締り、5 箇所の海洋保護区（MPA）の管理活動、住民と連携した資源管理活動、代替収入創出活動の強化について、たとえば報告書の作成や具体的な住民活動の実施などに見られるようにそれぞれの活動が強化されてきており、成果 3 の達成度は満足できる水準である。

(4) 成果 4:「沿岸資源の持続的利用と資源保全活動が奨励される。」

実績: 沿岸資源の持続的利用と資源保全活動についての広報活動が、ニュースレター発行、ポスターやパンフレットの配布、小学生向け環境ノート配布、週 1 回のラジオ放送、近隣沿岸地域の LGU 関係者を招いてのワークショップ開催といった形で進められてきており、プロジェクト地域の住民の沿岸資源管理に対する認識向上に寄与している。したがって、成果 4 の達成度は満足できる水準である。

3-1-2 プロジェクト目標の達成度

プロジェクト目標「イロイロ州バナテ湾・バロタック湾地域における LGU の連携による沿岸資源管理システムが強化される。」

評価結果:

バナテ・バロタック湾において、関係 LGU、関係コミュニティー組織、漁民と協働しつつ、各種の沿岸資源管理活動を実施することで、これらの関係者の関係強化が図れた。また、プロジェクト実施の効果として、魚種増加、魚の量的増加（貝類や甲殻類含む）が報告されると共に、特に Arong や人工漁礁周辺での漁獲量増加が報告されている。プロジェクト活動とそのプラスの効果発現により、沿岸資源管理保全と沿岸の環境保全に対する住民の意識が向上している。

包括的沿岸資源管理では、LGU 間の連携のあり方や、コミュニティーレベルの沿岸資源管理のあり方が説明されるものと期待されるが、このマスタープラン（包括的沿岸資源管理マスタープラン）は、現在、テクニカル・ワーキング・グループによる見直し作業中である。2010 年 9 月末までに、このマスタープランの最終案が完成し、BBBRMCI の意志決定機関である理事会（Board of Trustees）に提出されることが期待される。

しかしながら、マスタープランの原稿案では、湾の以前の状況と現況を包括的に捉えていないし、中長期の戦略的対策（計画実施に必要な技術・資金の概要を含む）にも対応していない。また、マスタープランに対する地元関係者のオーナーシップを醸成するには、関係 LGU の農業担当職員や水産担当農業技術者等が、マスタープランの見直しプロセスに参画することが必要である。マスタープランは、本プロジェクトの成果として最も重要なものの一つであるので、現時点では、プロジェクト目標が十分に達成しているとは言えない。

3-2 評価結果の要約

(1) 妥当性： 高い

プロジェクト対象地域の海域を含むビサヤ海は、フィリピン国内でも有数の漁場とされている。しかしながら、マングローブ林や珊瑚礁の劣化のため、また、違法漁業のために、漁獲量の低減傾向が見られ、魚種や魚のサイズが危機的状況にまでなっている。さらに、漁民人口増加にともない、小規模漁民の家族収入が顕著に減少している。本プロジェクトは、バナテ・パロタック湾の沿岸資源管理の改善に資するため、LGUの連携による沿岸資源管理システムの強化を図ることを目的としており、そのことは、沿岸資源の適切な保全と沿岸住民の収入向上に寄与するものである。したがって、本プロジェクトは、プロジェクト対象地域のニーズやターゲット・グループのニーズと整合性があると言える。また、フィリピン国の中央政府ならびに関連地方自治体（LGU）の政策と整合性がある。さらに、本プロジェクトの目的は、フィリピン国に対する我が国のODA政策に合致している。

(2) 有効性： 終了時評価時点では、まだ十分とは言えない。

プロジェクト活動の実施を通じて、BBBRMCI スタッフの沿岸資源管理に係わる能力強化が図られた。その知識・技能は、プロジェクト対象地域において沿岸資源管理活動や環境保全活動を実施するに有効なツールである。包括的沿岸資源管理マスタープランにおいて、バナテ・パロタック湾の沿岸資源管理において、関係LGU、関係コミュニティ、中央政府関係機関の協働の関係性が再定義されることが期待されており、その再検討がBBBRMCIのテクニカル・ワーキング・グループによって行われている最中である。

(3) 効率性： 満足できる水準

フィリピン側及び日本側のプロジェクト活動に対する投入は、その人員、機材、資金の面で概ね適切で、効果的に使用されたと思われる。効率性の確保に貢献した要因には、以下の3点があげられる。

- 1) BBBRMCI がクラスター間の沿岸資源管理活動において長年の経験を持ち、その管理ノウハウを持つBBBRMCI スタッフの存在があったこと。
- 2) 沿岸資源管理に関わる支援が提供できる地元の人材があったこと（例えば、イロイロ州立水産学校やフィリピン大学ビサヤ校）。
- 3) 関係LGU及びイロイロ州政府からの継続的支援があったこと。

(4) インパクト：

BBBRMCI オペレーション・マニュアルが策定されるなど、イロイロ州内の類似のクラスター機関にとって有益となるような複数のプラスのインパクトが観察され、将来、上位目標（イロイロ州の持続可能な沿岸資源管理におけるLGUクラスターが機能する）が達成される見込みは高い。一方で、マイナスの影響を生じさせかねない点も観察された。

また、その他のインパクトとして下記が確認された。

【正のインパクト】

- ・カキ・イガイ養殖の拡大
- ・環境面及び経済的インパクト（魚の量と種類の増加、漁獲量増加）

【負のインパクト】

- ・危惧されるマイナスの影響（Arongや人工漁礁設置域の排他的利用）

(5) 自立発展性

1) 政策面： あり

新しい国家開発計画（フィリピン中期開発計画 2011～2016 年）は、作成段階にあるが、新政権においても、ガバナンスが重視される見込みである。また、BBBRMCI を構成する自治体であるアニラオ町、バナテ町、パロタック・ヌエボ町、パロタック・ピエホ町、ならびにイロイロ州政府においても、沿岸資源管理の強化は、引き続き、重要政策の一つである。イロイロ州政府の主要アジェンダは、保健、水産を含む農業、環境、である。関係LGUの多くの町長や町議会議員は、バナテ・パロタック湾での沿岸資源管理をさらに進展させたいとの意向を表明し、BBBRMCI への支援継続も表明している。したがって、政策面での自立発展性が確保される見通しである。

2) 組織面： あり

BBBRMCI は、関係4LGUの合意に基づき1996年に設立された組織であり、その合意書は、町条例によって法的に強固なものとなっており、今後も、沿岸資源管理に関わる共通の課題を解決する機関としての役割を担っていく。また、BBBRMCI は、証券取引所登録団体で、株式非所有、非利益団体、非政府組織として2010年2月に登録されている。

BBBRMCI のスタッフは、関係 LGU あるいはイロイロ州政府から派遣されたスタッフである。そして、BBBRMCI の運営経費は、関係 LGU からの拠出金でまかなわれている。なお、2010 年 8 月には、関係 4LGU の全町長が、今後も BBBRMCI の活動を支援していくこと文書で確認している。

したがって、組織面の自立発展性は確保される見通しである。

3) 財政面： 一部、見通し困難

大半の関係 LGU は、1996 年の BBBRMCI 設立以降、継続的に資金的支援を行っている。イロイロ州政府は、2003 年以降、資金支援を継続している。したがって、資金的には、BBBRMCI の活動は継続可能と思われる。なお、現在作成中のマスタープラン記載の活動を実施に移すためには、特に、関係 LGU からの予算拠出が必要となってくる。

4) 技術面： 一部、見通し困難

BBBRMCI スタッフの能力強化は概ね成功裏に実施された。ただし、BBBRMCI スタッフが今後も、継続的に BBBRMCI に勤務するかどうか不透明な点もある。できるだけ、強化された能力を今後も活用することが必要。関係 LGU のスタッフの能力強化については、限定的であった。これらを勘案すると、今後、定期的に研修を実施するなど技術面の自立発展性が確保されるような対応が必要である。

3-3 結論

BBBRMCI スタッフの多大な貢献によって、本プロジェクトの活動の多くが成功裏に推移している。そして、BBBRMCI スタッフの能力強化の点及び持続的沿岸資源利用に関する住民の意識向上の点において顕著な成果があったことが認められる。

3-4 提言（当該プロジェクトに関する具体的な措置、提案、助言）

3-4-1 本プロジェクトの残りの期間に実施すべきこと

- (1) 包括的沿岸資源管理マスタープランの内容の充実化
- (2) 上記マスタープランの改定プロセスを見直し、関係 LGU の職員の参画を確保すること
- (3) BBBRMCI のオペレーションマニュアルの完成
- (4) 加工ビジネスのさらなる改善
- (5) Arong や人工漁礁の利用方法について、関係者のコンセンサスと合意を得ること

3-4-2 本プロジェクト終了後に実施すべきこと

- (1) マスタープランに沿った活動の実施
- (2) コミュニティー・ベースの組織に焦点を当てた LGU クラスタアプローチの制度的開発フレームワークの見直し

3-5 教訓（当該プロジェクトから導き出された他の類似プロジェクトの発掘・形成、実施、運営管理に参考となる事柄）

- (1) 広域管理担当機関の必要性
- (2) LGU クラスタアプローチの役割拡大

終了時評価調査結果要約表（英文） Summary of Terminal Evaluation

I. Outline of the Project		
Country : Philippines		Project title : Capacity Enhancement Program of Metropolitan Iloilo-Guimaras Development Council(MIDC) and Banate Bay Resource Management Council Inc.(BBRMCI)
Issue/Sector : Planning/Government-Development Planning-Regional Development Planning		Cooperation scheme : Technical Cooperation Project
Division in charge :		Total cost (estimated at completion of the Project) : 155 million JPY
Period of Cooperation	(R/D): From October 7, 2007 to October 6, 2010	Partner Country's Implementing Organization : BBBRMCI in cooperation with Iloilo Provincial Government
		Supporting Organization in Japan : None
1 Background of the Project <p>In the Philippines, the responsibility to provide people with basic public services, including optimal use and management of natural resources, was transferred from the central government to Local Government Units (LGUs) in accordance with the Local Government Code of 1991. The LGUs, however, has not achieved expected results in local development and resources management due to insufficient human as well as financial capabilities to implement the services.</p> <p>In the coastal villages (barangays) of Iloilo Province, coastal environment has deteriorated due to destruction of mangrove forests and coral reefs as well as destructive fishing activities. This has caused a decline in fisheries resources and has resulted in increased poverty in the villages depending where majority of the people mainly depend on such resources for living.</p> <p>Under this circumstance, the Government of the Philippines has requested the Government of Japan for assistance in revitalizing the coastal areas through the LGU clusters.</p>		
2 Project Overview		
(1) Overall Goal <p>LGU (Local Government Unit) clusters for sustainable coastal resource management become functional in Iloilo Province.</p>		
(2) Project Purpose <p>Inter-LGU coastal resource management system is strengthened in the Banate Bay and Barotac Bay Area in the Province of Iloilo.</p>		
(3) Outputs <ol style="list-style-type: none">1) Foundation of Comprehensive Coastal Resource Management system is strengthened.2) Capability of BBBRMCI and Related Organizations is enhanced through training and disseminations.3) Coastal Resource Management activities are enhanced.4) Sustainable Use of Coastal Resources and Conservation is advocated.		
(4) Inputs		
Japanese side : <p>JICA Expert: total 6 persons, Trainees received in Japan: 1 persons, Provision of equipment: 5.0million yen Local cost expenditure: 51 million yen</p> Philippines side : <p>Counterpart: total 7 persons (at Terminal Evaluation), Local Cost: unknown, Provision of land and facilities: office space for JICA experts</p>		
II. Evaluation Team		
Members of Evaluation Team	<ol style="list-style-type: none">1) Leader: Mr. Kenzo Iwakami, Senior Representative, JICA Philippines Office2) Sub-Leader/ Coastal Resource Management: Dr. Masahiro Yamao, Professor, Graduate School of Biosphere Science, Hiroshima University3) Evaluation Management: Ms. Naoko Yago, Representative, JICA Philippines Office4) Evaluation Coordination: Mr. Kessy Reyes, Program Officer, JICA Philippines Office5) Basic Information Collection: Mr. Rey Gerona, In-house Consultant, JICA Philippines Office4) Evaluation Analysis: Mr. Isao Dojun, Chuo Kaihatsu Corporation	
Period of Evaluation	From August 1, 2010 to August 21, 2010	Type of Evaluation : Terminal

III. Results of Evaluation

1 Achievement

1-1 Achievement of the Outputs

(1) Output 1: “Foundation of Comprehensive Coastal Resource Management system is strengthened.”

Achievement: Basic data about coastal barangays, fisheries statistics, registered fishers and fishing boats, among others, were consolidated into a database. “Coastal Environment and Resources Utilization Survey Report” and “Annual Fisheries Statistical Report 2009” were prepared. It can be expected that data/information collected and consolidated in database will be utilized by LGU offices as reference in preparing annual plan or multiple year development plans. The project’s achievement of Output 1 is, therefore, at a satisfactory level.

(2) Output 2: “Capability of BBBRMCI and Related Organizations is enhanced through training and disseminations.”

Achievement: The Project is able to satisfactorily enhance the capacity of BBBRMCI counterpart staffs. However, the capacity enhancement interventions to related organizations, i.e. staffs of LGUs such as the Municipal Agriculture Officers and Agricultural Technicians for Fisheries, among others, have been limited. Therefore, Output 2 is only achieved partially.

(3) Output 3: “Coastal Resource Management activities are enhanced.”

Achievement: Surveillance and law enforcement activities, marine protected area management activities in 5 locations, resource management and livelihood improvement activities in collaboration with villagers were enhanced. Therefore, the degree of attainment of Output 3 is at a satisfactory level.

(4) Output 4: “Sustainable Use of Coastal Resources and Conservation is advocated.”

Achievement: Sustainable use of coastal resource and conservation has been advocated through distribution of quarterly newsletter, posters, pamphlets, environment education notebooks, holding a provincial-wide dissemination workshops, and through conducting weekly radio program on coastal resource management, among others. These advocacy activities have made positive effects on CRM awareness of community people in the project areas. Therefore, the degree of achievement of Output 4 is at a satisfactory level.

1-2 Achievement of the Project Purpose

Project Purpose: “Inter-LGU coastal resource management system is strengthened in the Banate Bay and Barotac Bay Area in the Province of Iloilo.”

Achievement: By implementing various coastal resource management activities in collaboration with LGUs concerned, community organizations and fisherfolks, community relations have become stronger in the Banate-Barotac bay area. By implementing the Project, increase of fish species and population (including shells and crabs) are reported to have been as well as the volumes of fish catch, especially around the deployed Arongs and ARs. Through these activities and positive effects, people’s awareness on the importance of conservation and management of coastal resources and environment has been raised.

The continued effort of inter-LGU and community CRM is expected to be outlined in the BBBRMCI Master Plan for Integrated Coastal Management. The Master Plan is undergoing revision by the Technical Working Group (TWG) of BBBRMCI and hoped to be completed that the final version of the plan will be submitted to Board of Trustees of BBBRMCI by the end of September 2010. However, current outline of revision for the Master Plan appears not having enough contents that comprehensively capture the previous and present situation of the bays, the prevailing integrated coastal management issues and corresponding strategic measures for the immediate and medium-term including the inventory of technical and financial resources necessary in the realization of the plan. The participation in the revision process by BBBRMCI LGU staffs, such as MAOs and Municipal Planning and Development Coordinators (MPDCs), should increase for the desired grasp of local ownership of the Master Plan. The Master Plan is regarded as the most important output of the Project and, as mentioned below, degree of its accomplishment can be assessed as not satisfactory. It is expected that the project team will make more effort to complete the draft of Master Plan through discussion and consultation with LGUs, BFARMCs and TWG. With such condition, the degree of achievement of the Project Purpose would be at a satisfactory level.

2 Summary of Evaluation Results

(1) Relevance: High

The Visayan Sea, which covers the project area, is one of the richest fishing areas in the country. However, due to deterioration of mangrove forest and coral reefs, and also occurrence of illegal fishing, the tendency of fish catch reduction, fish size and fish species has been observed to have reached alarming levels. Further, due to the increase of fishing population, family incomes of small fisherfolks have been reduced significantly. Under this context, the objective of the Project, which is to enhance coastal resource management system in the Banate-Barotac bay area through inter-LGU collaboration, contributes to appropriate conservation of coastal resources and improvement of income of coastal communities. Therefore, the Project is consistent with the needs of the target area and the target groups. The Project is consistent with the policies of the central government of the Philippines and the LGUs concerned. Also the objectives of the Project are consistent with the Japan's ODA policy to the Philippines.

(2) Effectiveness: Not at a satisfactory level at this moment

Through the project activities, existing capacities of BBBRMCI staffs were enhanced and new techniques necessary in CRM are acquired. These knowledge and skills were instrumental in facilitating the conduct of several coastal resource/ environment management activities in the project areas. The "BBBRMCI Master Plan for Integrated Coastal Management", which is expected to redefine the collaborative relationship among LGUs, communities and central government agencies in managing the coastal resources in Banate and Barotac bays, is currently undergoing revision by the BBBRMCI TWG members. However, the capacity enhancement activities of the project for LGU staffs, such as the agriculture officers, fishery technicians and planning officers, should be more focused. The effectiveness of the Project is not at a satisfactory level at this moment.

(3) Efficiency: At a satisfactory level

Both the Philippine and Japanese sides have provided inputs for the project activities appropriately in terms of human resources, equipment, and financial resources. Generally, the resources were utilized efficiently in undertaking project activities. The important factors that contributed to the effective conversion of project resources to expected outputs are (1) the existing knowhow of BBBRMCI counterpart staffs in managing inter-LGU CRM activities acquired through long years of experience, (2) the availability of local CRM-oriented support institutions e.g., Iloilo State College of Fisheries, University of the Philippines Visayas, etc., and (3) the continuing support of the BBBRMCI municipalities and the provincial government to BBBRMCI activities.

(4) Impact

There is good possibility to achieve the Overall Goal in the future. In the meantime, there are already several positive impacts as well as possible negative effects.

- 1) Replication and expansion of oyster/ green mussel culture
- 2) Environmental and economic impacts (increased fish population, fish species and fish catch)
- 3) Possible Negative Impact (exclusive utilization of Arong or ARs deployed sea areas)

(5) Sustainability

1) Policy aspect

Major agendas of the current administration of the Provincial Government of Iloilo are 1) health, 2) agriculture including both issues at upland & coastal areas, and 3) environment. For BBBRMCI, LGUs, Mayors and local parliament members expressed willingness and interests to strengthen existing policies that will further advance CRM programs around Banate and Barotac bays and continued support to BBBRMCI.

2) Organizational aspect

The organization of the BBBRMCI will continue to exist by virtue of the inter-LGU Memorandum of Agreement (MOA) signed by concerned Mayors in February 1996 in order addressing common problems and concerns affecting the utilization and management of coastal resources in the area. This MOA is legally backed up by municipal ordinances made by each member municipality. Also, the BBBRMCI was registered with the Securities and Exchange Corporation as a non-stock, non-profit non-governmental organization last February 2010.

BBBRMCI has staffs dispatched by some concerned municipal LGUs and the provincial government of Iloilo. Through the financial contributions of the concerned LGUs, the annual budget of BBBRMCI is secured, enough to finance its coordination activities. In August 2010, all four municipal mayors concerned and the Governor of Iloilo Province signed another agreement that renews their commitment to support the BBBRMCI. Therefore, the organizational sustainability of BBBRMCI is secured.

3) Financial aspect

Operation of BBBRMCI is carried out using funds contributed by the member LGUs. Most of the member LGUs has been contributing continuously since 1996 with the Provincial Government of Iloilo additionally contributing resources since 2003. Therefore, it can be said that the operation of BBBRMCI is financially sustainable. The financial requirements for the implementation of the planned activities and projects in the BBBRMCI Master Plan for Integrated Coastal Management, currently undergoing revision, are expected to be provided mainly by the concerned LGUs.

4) Technical aspect

Capacity enhancement of BBBRMCI staffs has been successfully carried out by the Project in general. However, the continued working of most counterpart staffs at BBBRMCI is uncertain because of the contractual nature of their employment. In this context, it is important for the member LGU staffs to have acquired such knowledge and skills learned by BBBRMCI counterpart staffs through the project. The Project, however, had limited time and resources to facilitate enhancement of existing skills and acquisition of new techniques by LGU staffs. From this angle, it can be concluded that the technical sustainability of the project should be secured.

3. Conclusion

The Evaluation Team recognizes that the project activities mostly succeeded with enormous efforts contributed by BBBRMCI staffs. In particular, capacity enhancement of BBBRMCI staffs and people's awareness building on sustainable aquatic resources are remarkable.

Within the remaining project period, the project team should concentrate in specific activities such as revising the "BBBRMCI Master Plan for Integrated Coastal Management" and improvement of fish processing activities. Through achieving these activities, the Project will be terminated at a satisfactory level.

4. Recommendations

4-1 Recommendation to the activities in the remaining period of the Project

- (1) Refine the contents of the "BBBRMCI Master Plan for Integrated Coastal Management"
- (2) Review and reorganize the process of formulating the BBBRMCI Master Plan for ICM to ensure participation of member LGU staffs
- (3) Finalize the Operations Manual of BBBRMCI
- (4) Further enhancement of processing business
- (5) Making consensus and agreement on how to use Arongs and ARs

4-2 Recommendations after the termination of the Project

- (1) Take action in line with the BBBRMCI Master Plan for Integrated Coastal Management
- (2) Review institutional development framework for LGU cluster approach focusing on community-based organizations

5. Lessons Learned

- (1) Necessity of a wider-area management body
- (2) LGUs greater role of cluster approach

第0章 プロジェクト実施の背景

フィリピンで本格的な地方分権が始まったのは、1991年の地方自治法（“The Local Government Code of 1991” Republic Act No. 7160）が施行されて以降と考えることができる。この法律は、1987年施行のフィリピン憲法において「すべての地方自治体は自治権を有する」と定めたことに基づいており、1992年1月1日をもって発効された。

同法の目的は中央の権限集中抑制による地方開発の効率化、中央から地方への適正な資源配分及び促進による地域格差の是正、住民参加促進による地方主体の開発促進であり、保健医療・経済基盤整備・農業普及・社会福祉・環境政策・観光開発等の分野中心に権限委譲がなされ、職員、資産、施設、資機材も移管された。

同法により、①地方自治体の各階層（州、市、町、バランガイ）の機能の定義、②中央政府と地方自治体間の内国歳入税・その他税の配分、③地方自治体の課税権限強化、④地方自治への市民参画等が具体的に定められ、公共サービス提供等の機能は基本的に地方自治体に移されることになった。

こうして、フィリピンでは、地方分権化で地方自治体に権限事務が移譲されたが、それに伴う予算や技術の限界という現実と直面してきた。こうした問題に対処するため、地域によって共通の問題やニーズに対応するために地方自治体間で覚書（Memorandum of Agreement : MOA）を結んで連合体を結成し、共通の課題に取り組む例が見られる。

日本でいう広域行政を実施するためのそのような地方自治体連合は、フィリピン共和国憲法及び地方自治法 3 にも認められた権利であり、フィリピンでは通常これを「alliance（連合化）」、「clustering（クラスター化）」と呼んでいる。

要請当時、イロイロ州内には、イロイロ都市圏・ギマラス経済開発審議会（Metro Iloilo-Guimaras Economic Development Council : MIGEDC）、バナテ・バロタック湾資源管理評議会（Banate Barotac Bay Resource Management Council, Inc. : BBBRMCI）、南部イロイロ沿岸資源開発連合（Southern Iloilo Alliance for Coastal Resource Development）、第2イロイロ統合地域開発（The 2nd Iloilo Integrated Area Development）、北部イロイロ沿岸開発連合（Northern Iloilo Alliance for Coastal Development）の5つの地方自治体クラスター（以下、「LGU クラスター」）が存在していた。しかし、それぞれの LGU クラスターにより活動レベルは様々であり、組織化が始まったばかりの段階にあるところもあれば、具体的なプロジェクト実施段階にきているところもあった。本来これらの LGU クラスターを管理監督し、連合間の活動や利害関係を調整するのはイロイロ州政府の役割であるが、これまで州政府は少額の資金援助と会議等への専門家派遣以外には特に行動をとっておらず、その結果、各 LGU クラスターはそれぞれの目的と利害に基づきばらばらに活動している状態であった。

このような LGU クラスターのなかで、MIGEDC と BBBRMCI は、先進事例として他の連合体に移転できる経験を積み上げており、州政府はこれら評議会をそれぞれ都市型行政管理、沿岸資源管理において州政府のイニシアティブを確立するための出発点としたいと考えた。

そのため本プロジェクトは、第一義的には MIGEDC と BBBRMCI のプロジェクト・マネジメントを強化することを目的としているが、上位目標としては両クラスターを都市型クラスター・モデルと沿岸型クラスター・モデルとして構築し、州内の他の LGU クラスターや他地域のクラスターにもその経験を共有していくことを視野に入れている。この意味において、州政府（特に開発計画局）の LGU クラスター間の調整能力の強化も広義の目的としている。

こうした背景から、本プロジェクトは、イロイロ州政府開発計画局（PPDO）をプロジェクト調整窓口として合同調整委員会（JCC）を設置し、MIGEDC 事務局、BBBRMCI 事務局に各技術作業部会（TWG）を形成して、それぞれのサブ・プロジェクトを実施してきた。

<都市交通管理サブプロジェクト>

第1章 終了時評価の概要

1-1 評価調査団派遣の経緯

フィリピン国では、1991年に制定された地方自治法の下、住民への基本的な公共サービスの提供義務が地方自治体（LGU：Local Government Unit）に移管された。しかし、それから15年以上経た時点でも、多くのLGUで、財政面・人材面の制約があり、移譲された事業を効果的に実施できていない状況が見られた。このような状況下で、近隣地域共通の課題に対処し、資源や技術をプールし、各LGU単体では対応困難な業務を効果的に実施するための近隣自治体の連合体（LGU クラスター）が各地で形成された。

本プロジェクトの実施機関であるイロイロ都市圏・ギマラス経済開発評議会（MIGEDC）は、イロイロ市と周辺5町及びギマラス州で構成され、都市開発課題解決を目的とするLGU クラスターである。MIGEDCは、メンバーLGUの拠出金を持ち寄って関係機関と調整するための事務局を設置し、LGU間共通の課題に対する調整や技術支援を行っている。

イロイロ市は、セブ市に次ぐビサヤ地域の政治・経済の中心地として都市化が進んでいるが、幹線道路網や地方道路が総合的な計画無しに整備される一方で、地域的な交通管理計画の遅れが目立つようになってきており、都市及び周辺地域の総合的な発展に支障をきたしている。本サブプロジェクト（以下、プロジェクトと記載する）は、MIGEDCを構成するLGUに対する技術移転を通じてLGUクラスターによるイロイロ都市圏の交通管理を改善することを主目的とし、さらに、構成LGU間の調整や協力機能の向上を通して、クラスター全体としての都市型広域行政能力向上を展望した協力である。

今回、2010年10月上旬のプロジェクト終了時期を控え、終了時評価調査を実施することとなった。

1-2 評価調査の目的

本プロジェクトの成果や目標の達成度を分析・確認するとともに、プロジェクトの残りの期間（約1ヶ月）の課題と今後の方向性について確認し、これら評価結果を終了時評価報告書として取りまとめたうえで、合同調整委員会（JCC）の場で、フィリピン側関係機関と合意することを目的に実施された。

1-3 評価団員の構成

日本側評価調査団の構成は以下のとおり¹。

担当業務	名前	所属
総括	岩上 憲三	JICA フィリピン事務所 次長
副総括/都市交通管理	勝田 穂積	JICA ベトナム事務所 国際協力専門員
評価分析	道順 勲	中央開発株式会社 海外事業部
基礎情報収集	Nick Baoy	JICA フィリピン事務所 在外専門調整員
評価管理	野吾奈穂子	JICA フィリピン事務所 所員
評価調整	Kessy Reyes	JICA フィリピン事務所 プログラムオフィサー

¹中間レビュー時ならびに終了時評価においても、日本側評価調査団主体の評価を行った。そのため、フィリピン国側の評価団は設定されていない。

1-4 調査期間

2010年8月1日～8月21日。調査日程詳細は付属資料1のとおり。

1-5 主要面談者

(1) イロイロ州 (Province of Iloilo)

Mr. Arthur D. Defensor, Sr.	州知事 (Governor)
Mr. Matio N. Nillos	Head, Provincial Planning and Development Office

(2) MIGEDC 事務局

Mr. Jose Roni S.J. Peñalosa	Executive Director
Ms. Cristina V. Octavio	Assistant Executive Director

(3) イロイロ市 (Iloilo city)

Mr. Jose Tengco	Officer, Transportation Management and Traffic Regulation Office, City of Iloilo (C/P)
Mr. Gil Maternal	Engineer IV, City Engineer's Office, City of Iloilo (C/P)
Mr. Robert Bob Foerster	Former Head of Traffic Manegement Enforcement Unit, Iloilo City (C/P)

(4) サンタ・バルバラ町 (Santa Barbara municipality)

Mr. Elmer Fanco	Planning and Development Officer (C/P)
Mr. Romulo Simpás	Police Officer Philippine National Police (C/P)

(5) サン・ミゲル町 (San Miguel municipality)

Mr. Victor Saclauso	町長 (Municipal Mayor)
Ms. Heidi Beduyas	Municipal Planning and Development Coordinator
Mr. Larry Millado	Planning Staff, Municipal Planning and Development Office (C/P)
Mr. Agosto Capalla	Senior Police Officer, Philippine National Police (C/P)

(6) オトン町 (Oton municipality)

Mr. Vicente Flores, Jr.	町長
Mr. Greg Calvo	Municipal Administrator
Mr. Nilo Damasco	Community Affairs (C/P)
Mr. Romeo Sumagaysay	Police Officer, Philippine National Police (C/P)

(7) レガネス町 (Leganes municipality)

Mr. Ike Rojas	町長
Mr. Nimford Raymundo	Municipal Engineer (C/P)
Mr. Samuel Jaspe	Plannnig Officer

(8) パビア町 (Pavia municipality)

Mr. Rodrigo Parrenas	Planning Staff, MPDO
----------------------	----------------------

Mr. Ronilo Guillem Municipal Engineer (C/P)

(9) ギマラス州 (Guimaras province)

Mr. Felipe Hilan NAVA 州知事 (Governor)

Mr. Hermecito Gotera Provincial Architect, Provincial Engineer's Office (C/P)

(10) ホルダン町 (Jordan municipality) (ギマラス州内にある町)

Ms. Pearl Planning Staff, Municipal Planning and Development Office (C/P)

(11) JICA 専門家

中村 昭夫 総括/ 地方行政/ 都市計画

三石 隆雄 交通管理

Ms. Lorenza B. PADOJINOG Public Involvement/ 研修

1-6 対象プロジェクトの概要

1-6-1 協力期間

2007 年 10 月 6 日から 2010 年 10 月 5 日まで (3 年間)

1-6-2 実施機関

イロイロ都市圏・ギマラス経済開発審議会 (MIGEDC)

1-6-3 プロジェクト対象地域・対象グループ

MIGEDC 事務局と MIGEDC 構成メンバーである 1 州 1 市 5 町の地方自治体 (ギマラス州、イロイロ市、サンタ・バルバラ町、サン・ミゲル町、オトン町、レガネス町、パビア町)。なお、これら自治体に配属されているフィリピン国家警察の職員も含まれる。

1-6-4 プロジェクトの要約

プロジェクトの要約は、以下のとおりである。なお、詳細は、付属資料 2 の PDM 参照のこと。
(付属資料には、PDM オリジナル版と改訂版について、英文版と和訳版を付けた。)

- (1) 上位目標： 持続可能な交通管理がイロイロ都市圏・ギマラス地域で機能する。
- (2) プロジェクト目標： イロイロ都市圏・ギマラス地域における交通管理アクションアジェンダが構成 LGU、各 NGA²、民間ステークホルダーの参加を得て策定される。

(3) 成果

成果 1： イロイロ都市圏・ギマラス地域の交通データが収集され、分析されステークホルダーに公開される。

成果 2： 住民参加の下で交通管理オプションが策定され、評価される。

成果 3： 公的及び民間ステークホルダーの参加の下で、交通管理に関する社会実験が実施、評価され、交通管理アクションアジェンダに反映される。

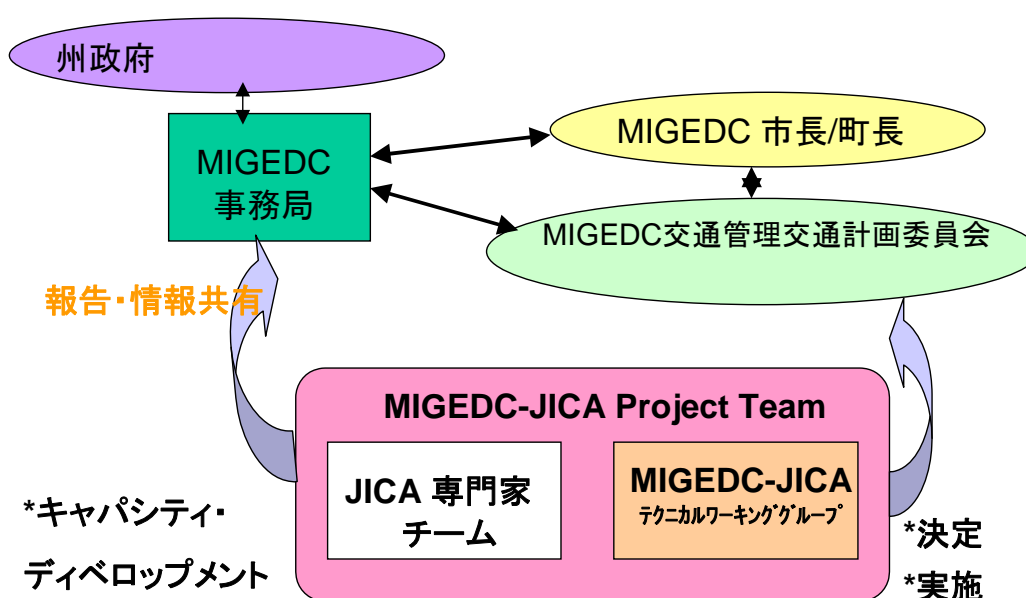
² 中央政府機関 (National Government Agencies)

成果 4: 訓練とプロジェクトプロセスへの参加および資機材の供与を通じて MIGEDC 及び構成 LGU の職員の能力向上が図られる。

成果 5: 交通管理アクションアジェンダの具体化を通じて MIGEDC 及び構成 LGU の職員の計画立案・実施能力が強化される。

1-6-5 プロジェクト実施体制

本プロジェクトの実施体制は、下図のとおりである。



(出典： 業務完了報告書（第3年次）、2010年3月）

1-6-6 MIGEDC とは

(1) 法的根拠

MIGEDC は、共和国法第 7160 号（1991 年地方自治法）の 33 条の規定「複数の地方政府が適切な手続きと条例をもって組織化し、共通の問題に対処することができる」に法的根拠を持つ組織である。

(2) 発足の経緯

2001 年 2 月、イロイロ都市圏開発評議会(Metro Iloilo Development Council : MIDC)が創設された。MIDC は、創設以来、構成 LGU メンバー（イロイロ市、オトン町、サン・ミゲル町、パビア町、レガネス町）が選定した共通の行政課題（公共治安、環境管理、インフラ開発、基本的サービス提供、貿易投資促進、土地利用計画管理の 6 分野）に共同で取り組んできた。他方、2005 年 5 月 22 日、緊密な社会経済関係にあるイロイロ市とギマラス州は、覚書を交わしてギマラス・イロイロ市同盟（Guimaras-Iloilo City Alliance : GICA）を形成し、投資促進、観光開発・促進、インフラ計画調整などを共同で実施することを約した。また、イロイロ市マンダリャオ地区のイロイロ国内空港が老朽化してきたこと、急激な都市化に伴って空港周辺に住宅・商業施設が建設され離着陸に支障を来すようになったことから、イロイロ州サンタ・バルバラ町に新イロイロ国際空港が建設されることが決定した。こうした状況にかんがみ、2006 年 8 月 28 日大統領行政令 559

号により、イロイロ州サンタ・バルバラ町とギマラス州が既存の MIDC に追加され、「イロイロ都市圏・ギマラス経済開発審議会（MIGEDC）」と名称が改められた。

(3) MIGEDC 委員会

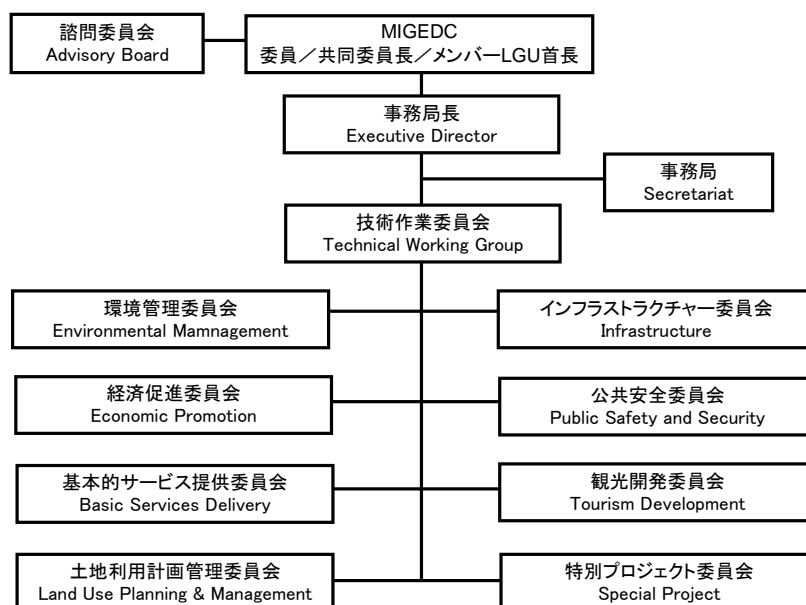
1) 公共治安、2) 環境管理、3) インフラ開発、4) 基本的サービス提供、5) 貿易投資促進、6) 土地利用計画管理、7) 観光、8) 特別プロジェクト開発、の 8 委員会が活動しており、それぞれの分野で活動計画の策定、デモ・プロジェクトの実施やモニタリング、国・州・市・町・ODA 事業との調整、各種報告書作成などを行っている。

交通管理は、「インフラ開発委員会」の管轄事項となる。

(4) 財源

メンバー LGU が、それぞれ条例に定められた額の分担金を MIGEDC 事務所の運営費として拠出する。2003 年以降の各メンバー LGU の拠出額（年額）は、イロイロ市とギマラス州がそれぞれ 20 万ペソ、5 町（Municipality）がそれぞれ 10 万ペソ。

(5) 組織図



第2章 終了時評価調査の方法

2-1 終了時評価の主な目的と英文評価報告書の作成プロセスの概略

本終了時評価は、プロジェクト期間を約2ヵ月残した時点におけるプロジェクト活動の進捗状況の把握、PDMに記載された成果及びプロジェクト目標の指標の達成状況の把握、プロジェクト残りの期間及びその後における提言や教訓を導き出すことを目的として実施された。

日本側評価調査団が「JICA 事業評価ガイドライン（改訂版）」に沿って、文献調査・インタビュー調査を行い、英文の評価報告書案を取りまとめ、フィリピン国側関係者への説明を行い、最終の評価報告書を作成した。そして、2010年8月19日のJCCの場で出席者への説明を行い、ミニッツに署名した（付属資料3）。

2-2 終了時評価に用いたPDMについて

R/D署名が行われた2007年3月に、PDMオリジナル版(PDM Version 0)が決定した。その後、2009年2月から3月かけて実施された中間レビュー調査では、PDM Version 0を用いて評価が実施された。その際には、PDMの改訂案も提示された、その案にさらに修正を加えてPDM Version 2.0が作成され、2010年3月4日に開催されたJCCの場で改訂案が承認された。プロジェクト期間中に何度かPDMの改訂が検討されている模様であるが、正式に改訂手続きが行われているのは、PDM Version 2.0だけである。終了時評価では、PDM Version 2.0に基づき達成度を評価した。各バージョンのPDM（英文版と仮和文版）は、付属資料2参照のこと。また、PDMオリジナルからどのような修正が行われたか解るように、その比較表を付属資料4に示した。

2-3 主な調査項目と情報・データ収集方法

(1) 主な調査項目

本評価調査は、上記のとおり2010年3月に改訂されたPDMに基づき、実績、実施プロセス、評価5項目に関する評価を行うもので、主な調査項目は以下で構成される。

- 1) PDMの指標に基づく、成果（アウトプット）及びプロジェクト目標の達成度ならびに上位目標の達成見込み
- 2) 実施プロセスの状況
- 3) 評価5項目に関する評価（以下の5項目）

項目	意味・定義
妥当性：	開発援助の目標が、受益者のニーズ、対象国のニーズ、地球規模の優先課題及び援助関係者とドナー機関の政策と整合している程度
有効性：	開発援助の目標が実際に達成された、あるいはこれから達成されると見込まれる度合いのことであり、目標の相対的な重要度も勘案しながら判断する。
効率性：	資源及び（又は）インプット（投入）（資金、専門技術（知識）、設備・機器など）がいかに経済的に結果を生み出したかを示す尺度。
インパクト：	開発援助によって直接または間接的に、意図的であるか否かを問わず生じる、肯定的、否定的及び一次的、二次的な長期的効果。
自立発展性：	開発の結果から得られるおもな便益の開発援助終了後の持続性。長期的便益が継続する蓋然性。時間の経過に伴い開発の純益が失われていくというリスクに対する回復力。

出典： 「ODA 評価ガイドライン第5版、2009年、外務省」記載事項に一部修正を加えたもの。

(2) データ収集方法

上記の調査項目に関する情報・データ収集は以下の方法により実施した。

情報・データ 収集方法	目的	主な情報源
文献調査	プロジェクトの実績 に関連する資料及び 政策関連資料	<ul style="list-style-type: none"> ● 中間レビュー調査報告書 ● プロジェクトチーム作成の「プロジェクト事業進捗報告書」及び各年次の「業務完了報告書」 ● 社会実験実施事例報告書（社会実験マニュアル含む） ● 交通管理アクションアジェンダ（案） ● プロジェクトの投入・活動・実績に関する資料 ● 対フィリピン国別援助計画（2008年、外務省） ● JICA 国別援助実施方針（対フィリピン国、2009年）
インタビュー	プロジェクトの実 績・進捗状況および実 施プロセスに関する ヒアリング・確認	<ul style="list-style-type: none"> ● JICA 専門家 ● MIGEDC 事務局職員 ● カウンターパート（TWG メンバー） ● 関係 LGU の首長（町長等）及び計画担当部署の職員
質問票	プロジェクトの実績、 成果の発現状況、効率 性、インパクト、自立 発展性等に関する事 項の把握	<ul style="list-style-type: none"> ● JICA 専門家 ● カウンターパート（TWG メンバー）

第3章 プロジェクトの実績

3-1 投入実績

3-1-1 日本側投入

(1) JICA 専門家の派遣

次の4分野のJICA専門家が派遣された。1) 総括/地方行政/都市計画、2) 交通管理計画、3) Public Involvement/ 研修、4) 交通調査・交通解析。M/M 合計は、31.5 人月。詳細はミニッツの Annex 3 参照のこと。なお、「Public Involvement/ 研修」分野では、フィリピン人専門家が配置された。

(2) ローカルコンサルタント等の利用

各種調査、セミナー、社会実験の実施にあたって、以下のローカルコンサルタント等が活用された。

- 1) フィリピン大学ビサヤ校の”University of the Philippines Visayas Foundation Inc. (UPVFI)”： 交通量調査や関係機関の能力調査。
- 2) フィリピン大学の交通研究センター”UP National Center for Transportation Studies (UP-NCTS)”： 交通計画基礎セミナー、交通工学・管理セミナー、交通取締セミナー。
- 3) 地元建設業者： 社会実験実施に伴う工事や交通調査。
- 4) 民間土木技術者： 本プロジェクトの TWG (Technical Working Group) に対する技術的支援や助言ならびに社会実験実施の際の作業受託。

(3) 多国間研修

本プロジェクトでは、本邦研修受入はなかったが、2010 年 1 月にマニラ市で実施された 8 日間の研修（研修タイトル： アジア諸国における都市道路網の管理）に、本プロジェクトの TWG のメンバー 7 人が参加した（研修参加国は、フィリピン国以外に、ベトナム、ラオス、カンボジア）。詳細は、ミニッツの Annex 4 参照のこと。

(4) 機材供与

プリンター、コンピュータ、ファックス、GIS ソフトウェア等の事務機器と社会実験に必要な機器が MIGEDC 事務所及び関係 LGU に供与された（総額約 120 万円）。詳細は、ミニッツの Annex 5 参照のこと。

(5) 日本側負担現地業務費

日本側負担現地業務費（2007 年度から 2010 年度まで）の合計は、22.6 百万円。詳細は、ミニッツの Annex 6 参照のこと。

3-1-2 フィリピン側投入

(1) カウンターパートの配置

合計 15 名のカウンターパートが配置されている。その内訳は、MIGEDC 事務局 2 名、イロイロ市役所が 3 名、Guimaras 県庁、Oton 市役所、Leganes 市役所、Pavia 市役所、San Miguel 市役所、Santa Barbara 市役所からそれぞれ 1 名、フィリピン国家警察から 4 名³である。詳細は、ミニッツの Annex 7 参照のこと。

³ 警察官は、それぞれの自治体管轄区域に配属されている。

(2) フィリピン側負担活動経費

フィリピン側は、研修・セミナー等への参加費用を負担した。その総額（2007年から2010年までの推計）は、325,750 ペソである。詳細は、ミニッツの Annex 8 参照のこと。

3-2 成果の達成度

3-2-1 成果 1： イロイロ都市圏・ギマラス地域の交通データが収集され、分析されステークホルダーに公開される。

イロイロ都市圏・ギマラス地域（MIG）の交通現況に関するデータが集約・分析され、ステークホルダーに公開された。これらのデータは、社会実験実施や交通管理アクションアジェンダ（TMAA）作成の基礎として利用された。下記指標の達成度からみて、成果 1 は達成されたと判断する。

指標 1-1： 収集されたデータが MIGEDC に集約されステークホルダーに公開される。

2007 年 12 月に実施された MIGEDC 交通状況調査および 2009 年 8 月から 10 月にかけて実施された関係各 LGU 交通状況調査を通じて交通データが収集された。その後データは、MIGEDC 事務局に集約され、分析後、パブリックコンサルテーション、ステークホルダー会議、TWG ミーティングを通じてステークホルダー（主として TWG メンバー）に配布された。下表は収集された交通関連情報の種類、収集時期、分析・公開状況を示す。

交通データ	実施時期	分析・公開状況
MIGEDC 交通状況調査	2007 年 12 月	・ 2008 年 2 月 26 日：パブリックコンサルテーションにて調査結果を公開 ・ 2008 年 6 月 4 日：合同 TWG - MIGEDC ミーティングにて分析結果を公表、協議 ・ 2009 年 6 月：ステークホルダーミーティングで調査結果と分析結果を公表
・ コードライン調査		
・ OD 調査（自動車起終点調査）		
・ 駐車場調査(駐車車両数調査)		
・ 交差点交通量調査		
・ 走行速度・ 走行時間調査		
・ 交差点通過時間調査		
・ 歩行者調査		
・ 長距離陸上輸送ターミナル施設調査		
LGU 交通状況調査		
Oton	2009 年 8 月 17-18 日	・ 調査結果は、各 LGU に送付。 ・ TWG ミーティングにおいて、調査結果の公表、分析を行い、交通管理オプションの策定と交通管理アクションアジェンダの策定に活用。交通管理アクションアジェンダは 2010 年 7 月に完成した。
・ 交通量調査		
・ 交差点交通量調査		
・ 駐車場調査(駐車車両数調査)		
Guimaras	2009 年 8 月 23,24 日	
・ 交通量調査		
・ 駐車場調査(駐車車両数調査)		
・ OD 調査（自動車起終点調査）		
San Miguil	2009 年 9 月 6,7,9 日	
・ 走行速度調査		
・ 駐車場調査(駐車車両数調査)		
・ OD 調査（自動車起終点調査）		
Santa Barbara	2009 年 9 月 17,18 日	
・ 交差点交通量調査		
・ 走行速度調査		
・ 駐車場調査(駐車車両数調査)		
Leganes		

・交通量調査	2009 年 10 月 11,12 日	
・走行速度調査		
・駐車場調査(駐車車両数調査)		
Pavia	2009 年 10 月 11,12 日	
・交差点交通量調査		
・走行速度調査		
・交差点渋滞長調査		
・駐車場調査(駐車車両数調査)		

資料：プロジェクトチーム提供情報

3-2-2 成果 2： 住民参加の下で交通管理オプションが策定され、評価される。

収集された交通データ分析結果を用いて、45 種類の交通管理オプションが作られ、ステークホルダー参加のもとで評価された。以下の 2 つの指標の達成度から見て、成果 2 は達成されたと判断する。

指標 2-1： 交通管理オプションの数

収集された交通データ分析結果を用いて、45 種類の交通管理オプションが作られた。下表は、TWGが作成した交通管理オプションを分野ごとに区別した数を示す⁴。

	分野	オプション数
1	インフラ改善	9
2	交通システム改善 (TSM)	14
3	交通需要管理 (TDM)	9
4	交通安全	8
5	交通規則・交通制御	5
	計	45

資料：TMAA（交通管理アクションアジェンダ）

指標 2-2： 関係ステークホルダーの参加による交通管理検討会の数

交通管理オプションに関わる議論・評価は、2008 年 2 月 26 日開催の定例会議兼パブリックコンサルテーションから開始され、ステークホルダー参加のもと、各種機会に行われた。そして、その議論は、関係 LGU 所属のカウンターパートが TMAA 案を作成する過程において、2010 年 7 月まで継続された。TWG ミーティング及びパブリックコンサルテーションの実施回数は、それぞれ 67 回と 13 回である。このことから、交通管理オプションを議論する十分な機会が設けられたと言える。

3-2-3 成果 3： 公的及び民間ステークホルダーの参加の下で、交通管理に関する社会実験が実施、評価され、交通管理アクションアジェンダに反映される。

設定された指標の達成度を基にすると、成果 3 は、達成されたと判断する。

本プロジェクトでは、ステークホルダー参加のもと、社会実験が 10 回実施された。そして、社会実験実施プロセスが「社会実験マニュアル」に示され、また社会実験の結果が「社会実験実践

⁴ 交通管理オプションの詳細内容は、交通管理アクションアジェンダ（報告書）の” Part I” に記載されている。

報告書」にまとめられた。社会実験の結果は、MIGEDC メンバー LGU のそれぞれの TMAA 作成に活用された。

指標 3-1： 関係ステークホルダーの参加による社会実験の数

イロイロ市では 4 回、その他の LGU ではそれぞれ 1 回の社会実験が実施された。合計 10 回である。カウンターパートである TWG メンバーは、これらの社会実験の計画・実施・モニタリング・評価に積極的に参加した。なお、交通調査や社会実験結果の文書化・評価にあたっては、ローカルコンサルタント（例：フィリピン大学ビサヤ校）が技術的支援を提供した。

社会実験実施に先だって、関係ステークホルダーや近隣住民を対象に、社会実験の目的説明と社会実験への協力を得るためのコンサルテーションが実施されている。

下表に社会実験の種類、内容、場所、実施時期を示す。

No.	社会実験	社会実験の内容	場所	実施時期
1	左折専用車線の導入	左折専用車線を 1 車線設ける。(from Avanceña St., to Locsin St going to Mandurriao)	イロイロ市の Avancena - Locsin 通り (Molo 交差点)	2008 年 12 月～2009 年 1 月
2	路上駐車 (Phase 1)	買い物客、物品の積み下ろし車両を対象とした路上駐車の実験	イロイロ市の Quezon 通り (General Luna - Ledesma)	2009 年 1 月～2 月
3	一方通行、進入禁止、駐停車禁止	登下校時間及び市場が開かれている時間帯に、移動式の制限標識設置し、各種の通行制限措置を実験してみる。	San Miguel 町の中心部	2009 年 9 月
4	左折禁止	混雑する交差点において、左折禁止の通行制限措置を実験事件してみる。	Santa Barbara 町の中心部、Roosevelt - Arroyo 通り	2009 年 9 月
5	ジブニー乗降帯の設置	Iloilo Doctor's Hospital の前の通り (Timawa 通り) にジブニーの乗り降りのスペースを設けてみる。	イロイロ市の Timawa Avenue (Leopoldo Ganson 通り)。	2009 年 11 月 6 日より運用開始
6	路上駐車 (Phase 2)	将来の駐車料金徴収がどの程度期待できるか検討するために、買い物客、物品の積み下ろし車両を対象とした路上駐車の実験。指定された駐車帯に駐車しない違反車両の取り締まりを含む。	イロイロ市の Quezon 通り (General Luna - Ledesma)	2009 年 11 月～12 月
7	乗降ゾーンの設置	ジブニーの乗り降りする場所を指定する。指定した場所に標識を設置する。	Leganes 町の中心部	2010 年 1 月～2 月
8	乗降ゾーンの設置、進入禁止指定	ジブニーの乗り降りする場所を指定する。指定した場所に標識を設置する。進入禁止を設定した場所に標識を設置する。	Oton 町の中心部	2010 年 2 月
9	トライシクル駐車場(待機場)の設置	トライシクルの客待ち場所を指定する。指定した場所に標識を設置する。	Pavia 町の中心部	2010 年 2 月
10	速度制限、乗降ゾーンの設置、進入禁止道路の指定	指定した道路に速度制限を設け、標識を設置する。ジブニーの乗降する場所を指定し、標識を設置する。進入禁止の道路を指定し、標識を設置する。	Guimaras 州 Jordan 町の San Miguel バランガイの国道沿い	2010 年 2 月

資料：プロジェクトチーム提供情報

指標 3-2： 公的及び民間のステークホルダーの参加による検討会の数

各 LGU における社会実験実施に関連した公的・民間のステークホルダー参加によるコンサルテーションが計 11 回実施された。これらのコンサルテーションは、住民からの支援を得ることに成功しただけでなく、社会実験をどのように実施するのが良いかといった点をフィードバックすることに効果があった。

指標 3-3： ユーザーフレンドリーな社会実験マニュアル

2008 年 9 月までに社会実験マニュアルの素案が作成され、TWG メンバーに配布された。このマニュアル素案は、社会実験を実施する際のガイドとして利用された。社会実験の実施結果に沿って、マニュアル案の改定が行われ、最終案が 2010 年 3 月に作成され、関係者に配布された。この社会実験マニュアルは、社会実験実践報告書の付属資料として添付されている。本プロジェクトで実施された社会実験と類似のものが、カウンターパート独力で実施できるように、また、最低限の専門知識で行えるようなマニュアルを目指して作成され、それに沿った内容で出来上がっていると判断される。なお今後、社会実験を独力で実施する際には、「社会実験実践報告書」と合わせて利用することで、より適切に社会実験の実施が可能となる。

指標 3-4： 社会実験評価結果

ローカルコンサルタント支援を得つつ、社会実験に積極的に参画した TWG メンバーによる検討を経つつ、社会実験結果の評価が行われた。プロジェクトチームは、2010 年 3 月までに、社会実験の評価結果を社会実験実践報告書内に取りまとめた。下表は、プロジェクトチームが作成した社会実験毎の評価結果の要約である。

No.	社会実験の種類と実施場所	評価結果
1	交差点の改善：左折専用車線の導入 イロイロ市：Avancena-Locsin Streets (Molo 交差点)	<ul style="list-style-type: none"> Locsin 通りには、交通標示や乗降帯、駐車禁止区域が不足している。 民間車両の一部は、車線をクロスしながら走行している。 歩行者の一部は、歩行者用通路を使用しない。 ガソリンスタンドの用地内を横切って通過する車両がある。 イロイロ市から Mandurriao への左折レーンが、Arevalo や Oton 方面に向かう車両でふさがれている。
2	路上駐車(フェーズ 1) イロイロ市：Quezon St. (Gen. Luna – Ledesma)	<ul style="list-style-type: none"> Andok's ~ Iloilo Supermart 間の歩道は、もっとコーナーに近づけるべきである。 Arevalo 方面から来る車両を分離するため、左折レーンと右折レーンと間に分離施設を設ける必要あり。 交差点付近の駐車禁止。Iloilo Supermart と Andok's の駐車場から逆侵入してくる車両が、交差点を通過する車両の妨げとなっている。 Locsin- Avanceña 交差点で、Arevalo から Mandurriao へ向かう車両の右折を禁止する。その代わりに、車両は Molo plaza 方面へ行けるようにするか、San Jose 方面へ右折できるようにする。
3	一方通行、進入禁止、駐停車禁止 サン・ミゲル町：Poblacion (Town Center)	<ul style="list-style-type: none"> 交通表示は、制服姿の調査員がいる時間だけ観察される。調査員の不在時、ドライバーは交通標示を無視する。 町中心地での交通渋滞は、限定的である。
4	左折禁止 サンタ・バルバラ町：Roosevelt- Arroyo Streets, Poblacion	<ul style="list-style-type: none"> 右折禁止実験では、優良ドライバーの参加があった。 交通整理警官の参加は、社会実験成功の大きな要因であった。 サンタ・バルバラ町の TWG メンバーの積極的参画も大きな貢献要因であった。 右折禁止規則の違反者は、pedicab (乗客用三輪自転車) やオート三輪であり、通常、午前 6 時から 7 時にかけて多い。 Roosevelt - Arroyo 通りのコーナーでの右折禁止実験は、交差点での渋滞を

5	ジブニー乗降帯の設置 イロイロ市：Timawa 通り (Leopoldo Ganzon St.)	<ul style="list-style-type: none"> 指定駐車地帯（Quezon 通り沿いの Robinsons mall 向かい）は、駐車スペースとしては利用されず、商店主や周辺住民によって利用されている。 社会実験で指定駐車地帯とした場所では、引き続き、「駐車禁止」の交通表示が利用されている。 Quezon 通りでは道路平行駐車で駐車料金（10～25 ペソ/時）を徴収することを提案できるかもしれない。 交通整理警察官は、駐車実験を無視する有力者を捕まえることを躊躇しがちである。 セブ市で実施されたような、バラングイの自警団員を雇用して有料駐車場を適用することができるかも知れない。
6	路上駐車（フェーズ 2） イロイロ市：Quezon St. (Gen. Luna – Ledesma)	
7	乗降ゾーンの設置 レガネス町：Poblacion (Town Center)	<ul style="list-style-type: none"> ジブニー・バスの乗降ゾーン設置によるレガネス小学校～Tagbak ターミナル間の車輛速度低減効果はあまりなかった。 乗降ゾーンを利用したバスはあったが、乗降ゾーンの真ん中にコンクリート構造物があったため、ゾーン全体を利用することはできなかった。 交通整理警察官が、乗降ゾーンの車輛を指導するのであれば、社会実験にドライバーを参加させたほうが良かった。 乗降ゾーン内に駐車する車輛があったため、乗降ゾーンを利用できる車輛が限定された。 交通整理警察官の配置は、マーケット開催日に必要である。
8	乗降ゾーンの設置、進入禁止指定 オトン町：Poblacion (Town Center)	<ul style="list-style-type: none"> オトン中心部から Mohon ターミナル間の移動時間が 30 秒短縮した。 乗降ゾーンを設定した場所が、社会実験実施以前から乗降場所として利用されていたので、社会実験実施に対する反発はなかった。 交通整理警察官が、乗降ゾーンに係る社会実験をきちんと観察していたので、大きな成果があった。
9	トライシクル駐車場(待機場)の設置 パピア町：Poblacion (Town Center)	<ul style="list-style-type: none"> 社会実験実施期間中では、特に移動時間に改善はなかった。 オート三輪のドライバーと教会管理者が、駐車場に臨時トイレがないという不満をのべた。
10	速度制限、乗降ゾーンの設置、進入禁止道路の指定 ギマラス州ホルダン町サン・ミゲル・バラングイの国道沿い	<ul style="list-style-type: none"> Nueva Valencia ルートを通るジブニードライバーは、事前の調査期間中、Chavez ビル正面での乗降ができないと意義を申し立てた。ただし、これは、社会実験とは関係ない。 ジブニードライバーは、オート三輪のドライバーに比較して、社会実験に関する情報提供を受けていない。

資料：プロジェクトチーム提供情報

指標 3-5： 交通管理アクションアジェンダ

社会実験実施結果ならびにそれ以前に実施された交通調査から得られた知見が、TMAA 作成に反映あるいは取り入れられた。TWG メンバーは、日本人専門家やローカルコンサルタントの技術的助言を得つつ、各 LGU の TMAA 案を独力で作成した。TMAA 作成は 2009 年 2 月に開始され、2010 年 7 月にほぼ完了した。

3-2-4 成果 4： 訓練とプロジェクトプロセスへの参加および資機材の供与を通じて MIGEDC 及び構成 LGU の職員の能力向上が図られる。

以下 3 つの指標の達成度を基に判断すると、成果 4 は達成したと言える。

MIGEDC の職員ならびに TWG メンバーの能力は、各種研修、TWG ミーティング、社会実験の実施、その他のプロジェクト活動への参画を通じて強化された。

指標 4-1： 少なくとも 14 名の LGU 職員、7 名の法執行者、2 名の MIGEDC 職員の研修

各種セミナー・研修には、LGU 職員が 29 名、法執行者（警察官）が 11 名、MIGEDC 職員が 3 名、町議会の議員が 2 名参加した。詳細は、ミニッツの Annex 9 参照のこと。

	セミナー・研修の名称	LGU 職員	PNP 職員 (警察官)	MIGEDC 職員	その他	計 (人)
1	交通計画、交通管理・交通工学、交通規則執行に関わる基礎のセミナー	12	6	1	6	25
2	GIS（地理情報システム）紹介研修	15	5	2	1	23
3	交通政策の傾向、道路利用料金課金、環境と社会コストに関するセミナー	14	3	2	3	22
4	DMIGEDC のための交通安全ワークショップ	14	3	2	3	22
5	交通調査ワークショップ	15	6	1	3	25
6	交通シミュレーションワークショップ	9	5	0	4	18
7	TMAA レビューのためのワークショップ	12	3	1	1	17

指標 4-2： 実施した研修／セミナーの数

終了時評価時までには 14 回の研修・セミナーが実施されている（下表参照のこと）。このうち、6 回の研修・セミナーは、MIGEDC の既存のテクニカル・ワーキング・グループである「交通・交通管理 TWG」が主催したものである。

なお、本プロジェクトではこれ以外に、プロジェクトの TWG メンバーからの要望を受けて、「交通行政上級コース」と題する研修を、フィリピン大学交通研究センター（UP-NCTS）の支援を受けつつ、2010 年 9 月に実施する予定となっている。

(1) 本プロジェクトが主催した研修・セミナー

No	研修・セミナーの名称	主題	研修時間	年月日	講師と参加者数
1	交通計画、交通管理と交通工学、交通規制に関する基礎セミナー	交通計画、交通管理と交通工学、交通規制に関する概論	40 時間	2008 年 9 月 22 日～26 日	UP-NCTS の専門家： Dr. Ma. Sheilah Napalang, Eng. Aileen Mappala, Eng. Sheila Dominguez, Cesar Villadores (元警察官) 参加者数：31 人
2	GIS の概要研修	GIS 概要	8 時間	2009 年 2 月 25 日	UPV の専門家： Dr. Glenn Aguilar 参加者数：27 人
3	交通政策のトレンド、交通料金、環境・社会費用に関するセミナー	交通政策のトレンド、交通料金、環境・社会費用	8 時間	2009 年 3 月 3 日	UP-NCTS の専門家： Dr. Ma. Sheilah Napalang, Eng. Aileen Mappala 参加者数：29 人
4	交通安全ワークショップ	交通安全	8 時間	2009 年 3 月 4 日	UP-NCTS の専門家： Dr. Ma. Sheilah Napalang, Eng. Aileen Mappala 参加者数：31 人
5	交通調査ワークショップ	交通調査	8 時間	2009 年 8 月 7 日	UP-NCTS の専門家： Eng. Sheila Flor Javier, Eng. Aileen Mappala 参加者数：32 人
6	交通シミュレーションワークショップ	TSIS ソフトウェアを用いた微小シミュレーションに関するオリエンテーション	8 時間	2009 年 9 月 8 日	JICA 専門家チーム： Mr. Yoshiro Kunimasa

7	アジアにおける都市道路網管理に係る研修 (TURNMAC)	交通管理と交通工学	56 時間	2010 年 1 月 22 日～28 日	UP-NCTS の専門家
8	TMAA レビューに係るワークショップ	LGU 向け TMAA の見直しとコメント	8 時間	2010 年 2 月 18 日	UP-NCTS の専門家 : Eng. Aileen Mappala

注：国際セミナー（マニラ市）を含む

(2) MIGEDC-TWG 主催の研修・セミナー

No	研修・セミナーの名称	主題	研修時間	年月日	講師
1	交通計画オリエンテーション	都市交通計画	4 時間	2008 年 4 月 25 日	Ron Dalumpines
2	都市交通計画のプロセス	都市交通計画	4 時間	2008 年 5 月 14 日	Ron Dalumpines
3	輸送・交通の効果的ローカルガバナンスに向けた委員会とテクニカル・ワーキング・グループの強化	ガバナンス	8 時間	2008 年 10 月 16 日	Prof. Lorenza B. Padojinog
4	グループ・ダイナミックスとプロセス	チーム作り	8 時間	2008 年 12 月 3 日	Prof. Evelyn Alobba
5	MIGEDC 輸送・交通委員会のための戦略的計画セミナー	戦略的計画	8 時間	2009 年 4 月 30 日	Prof. Lorenza Padojinog & Mr. Baltazar Gumana
6	MIGEDC 輸送・交通委員会のためのアクション立案ワークショップ	行動計画	8 時間	2009 年 10 月 30 日	Prof. Lorenza Padojinog

指標 4-3： 実施した TWG 会議の数

本プロジェクトでは、2010 年 7 月までに TWG ミーティングが 67 回、コンサルテーションが 13 回実施された。これらのミーティング等は、TWG メンバーやプロジェクト関連ステークホルダーの知識や経験を共有する場を提供し、能力強化を図る良いプロセスであった。

3-2-5 成果 5： 交通管理アクションアジェンダの具体化を通じて MIGEDC 及び構成 LGU の職員の計画立案・実施能力が強化される。

指標の達成度からみて、成果 5 は達成したと判断する。

すでに述べたように、各種の研修・セミナー・ミーティングへの参加を通じて MIGEDC や TWG メンバーの能力強化が図られた。TWG メンバーの社会実験への積極的参加や TMAA 作成作業を通じて、TWG メンバーの計画能力・実施能力の強化が図られた。

指標 5-1： アクションアジェンダに示された LGU が提案する実施能力向上の訓練案

イロイロ市及びオトン町のアクションアジェンダには、実施能力向上のための研修案が含まれている。

移動性管理目標	研修活動案	指標
イロイロ市 輸送・交通に係る企画・	交通計画・交通管理セミ	1. 交通計画・交通管理実施に関するフォーマル/インフ

政策実施能力強化のためのメカニズム構築	ナー/サミット開催のための研修モジュール準備と予算措置	オーマルな研修・セミナーが開催される。 2. 輸送・交通に関するベスト・プラクティスを有する市町村が参加する、交通管理サミットが開催される。
オトン町乗降に関する条例の効果改善のための方策策定	交通規制に関する能力強化のためのセミナー/研修	1. 交通規制に関わる能力強化研修・セミナー開催回数 2. 能力強化研修を受講した交通警察官の人数

指標 5-2： アクションアジェンダに示された具体化に向けた問題とその解決策

TMAA には、大きく分類して、以下の 2 項目が含まれている。

- 1) LGU 毎のアクションアジェンダで、この中には、確認された問題点、管理目標、目的、管理手法（解決策）等が含まれている。
- 2) LGU 毎のアクションプランで、2010 年から 2011 年にかけて実施すべき具体的アクション（活動）ならびに目標とする成果が示されている。

3-3 プロジェクト目標の達成度

プロジェクト目標： イロイロ都市圏・ギマラス地域における交通管理アクションアジェンダが構成 LGU、各 NGA、民間ステークホルダーの参加を得て策定される。

指標 1： 交通管理アクションアジェンダが正式に PMO-MIGEDC に提出されアクションプランが説明される。

終了時評価時点で、プロジェクト目標は概ね達成された状況にある。2009 年 10 月から開始された TMAA 作成作業は、2010 年 7 月までに TMAA 案が作成された。この TMAA 案は、各 LGU を代表するメンバーが参加する TWG ミーティングでの議論を経て作成された。これらの議論を通じて交通管理問題をより明確化する成果を上げているものの、この TMAA 案は、論理の首尾一貫性や内容の論理的整理の面で改善の余地があり、まだ改善作業を継続する必要がある案である。TMAA 案に、クラスターレベルのアジェンダを盛り込んだ上で、最終版を作成し、2010 年 10 月のプロジェクト終了時までに MIGEDC・PMO に提出・説明することが期待される。

3-4 実施プロセスにおける特記事項

(1) プロジェクト目標の適正化

プロジェクト開始前に作成された PDM では、プロジェクト目標は「イロイロ都市圏・ギマラス地域における交通管理計画が関係 LGU、中央省庁、民間セクター等の参加を得て策定される」となっていた。しかし、プロジェクト期間が限られていることならびに、フィリピンカウンターパートの交通管理に関する能力も限定的であったことから、実施機関である MIGEDC と協議しつつ、プロジェクト目標を変更する必要性が生じた。そして、プロジェクトの第 2 年次（2008 年 9 月、JICA 運営指導チームからの提言を受けて）に、「交通管理計画の策定」から「交通管理アクションアジェンダの策定」へと目標を変更した。プロジェクト目標変更に伴って、プロジェクト活動もこれに沿った内容に変更された。

(2) プロジェクト名の適正化と単語の意味するところの明確化

プロジェクト名には、**transport planning** という単語が入っているため、交通計画や交通インフラ整備も含まれるのではないかとの誤解をフィリピン側に与えた。交通インフラ整備を含まないことで双方が了解したが、プロジェクト名には、この表現が残っている。R/D 等の合意文書に示されているプロジェクト名を変更することは、困難かもしれないが、プロジェクト名ならびにプロジェクト目標については、その意味するところあるいは基本概念を PDM の欄外にでも記載しておくことが望まれる。また、本プロジェクトにおける「交通管理」の意味するところ、あるいはその基本概念も PDM に記載し、関係者間での理解共有を図る道具とすることが望まれる。

(3) プロジェクト開始当初のプロジェクト関係者間のコミュニケーション

「プロジェクト開始当初、日本人専門家、ローカルプロジェクトスタッフ、フィリピン側カウンターパート、MIGEDC 事務局と間のコミュニケーションがかならずしも十分には取れていなかった」との評価が、中間レビュー調査時になされている。フィリピン人専門家（JICA 専門家としての配置）を含むローカルプロジェクトスタッフをより長期間配置した効果により、コミュニケーション不足が徐々に改善された。これに加えて、当初は月 1 回程度の開催頻度であったカウンターパート参加による定例会議を、毎週 1 回のテクニカル・ワーキング・グループ会議へと開催頻度を増やしたことで、主たるプロジェクト関係者間のコミュニケーションがさらに改善した。

(4) イロイロ州を襲った台風フランクの影響

2008 年 6 月に、台風フランクが襲い、イロイロ州の大半の地域に大きな被害をもたらした。被害地域には、MIGEDC メンバーの自治体が含まれ、災害への対処を優先させる必要が生じたために、プロジェクト活動の進捗に遅れをもたらすことになった。

3-5 中間評価時の提言への対応状況

(1) 提言 1「交通管理 TWG を能力開発及び他の関係機関との接点の場として活用すること」

定期的(毎週金曜日)に開催されている TWG ミーティングが、プロジェクト期間中継続実施され、以下の事項を中心としつつ、プロジェクト実施に係るすべての事項を関係者と協議する場として活用された。TWG メンバーだけの参加でなく、MIGEDC 事務局スタッフや LGU の評議会委員等の参加を得つつ、進められた。

- ① 社会実験の実施に関わる打合せ（実施内容・範囲、実施スケジュール、住民協議の方法、評価方法など）。
- ② 社会実験結果を反映した、交通管理アクションアジェンダの作成作業

(2) 提言 2「MIGEDC 事務局の参画を強化すること」

プロジェクトの開始当初から MIGEDC 事務局には、6 名のイロイロ市役所職員が、事務局スタッフとして配置されていたが、市役所の通常業務との兼任であるため、本プロジェクト活動への限定的であったが、中間レビュー時以降、MIGEDC 側の努力で、ミーティング参加者への連絡、会場の準備・招待状の送付など主要な事務手続きの迅速化などの面での参画改善が見られた。ただし、TWG ミーティング等の各種会議開催を主導的に実施するまでには至らなかった。

(3) 提言 3「交通管理アクションアジェンダの策定においてカウンターパートが積極的参加するように図ることと、交通管理アクションアジェンダの具体的内容および責任分担を決めること」

以下のような役割分担が行われ、アクションアジェンダ作成においては、カウンターパートの積極的な参加があった。

担当者	役割
MIGEDC 事務局スタッフ	(1) TMAA 策定関係者との連絡、MIGEDC 交通及び交通管理委員会の開催支援。 (2) 毎週開催される TWG ミーティングにおいて、各 LGU 所属カウンターパートが作成した TMAA 案に対して必要なコメントを出した。
TWG メンバー	(1) 毎週開催される TWG ミーティングに参加。 (2) TMAA の策定に必要な能力向上トレーニングに参加。 (3) TWG の活動内容と結果を、定期的に市長・町長及び関係部署に報告。 (4) 社会実験の実施計画策定、関係諸機関との協議・調整 a. 社会実験の実施計画を、各市長・町長に説明し承認を得る。 b. 関係諸機関(警察、陸運局、道路管理者、地域住民、バランガイ事務局)などに社会実験の説明と協力要請 c. 社会実験を実施するスタッフの選任と訓練の実施 (5) 社会実験サイトの安全を確保する警察、バランガイ警備団との連携。 (6) TMAA 案の取りまとめと、市長・町長をはじめとする関係部署(市議会、市幹部等)への説明、承認の取付け。
JICA 専門家	(1) TWG、MIGEDC 事務局をはじめとするカウンターパートへの技術的支援。 (2) 社会実験の実施再委託先の選定と監督 (3) 各種トレーニングの計画と実施

(4) 提言 4「より多くの交通利用者・供給者の参加および関係諸機関からの支援を仰ぐ」
下記の関係者からの支援があった。

参加者	支援・協力内容
バランガイ委員 (イロイロ市の Brgy West Timawa, East Timawa, Infante)	(1) ジブニー昇降場設置のために、バランガイ警備員を配置。 (2) 社会実験に関して住民、道路施設利用者に事前に周知する後方活動に従事。 (3) 社会実験中に住民や道路施設利用者からの意見・苦情・提言を受け付け、必要な対応を取った。
住民や商店主(イロイロ市の Quezon 通り)	(1) 商店利用客に、駐車ルールの変更をしたことを知らせる広報活動に従事。 (2) 社会実験が、関係者に無用な混乱を与えないように、必要な支援を行った。
住民、トラシクル運転手組合、商店主 (Pavia 町)	(1) 社会実験に必要なトライシクルの待機場を探し、提供してくれた。
公共事業道路省 (Department of Public Works and Highways)	(1) DPWH の Region オフィスとの間で社会実験 (交差点改良など) の内容についての専門的技術的知識に基づくアドバイスなどの協力を得た。 (2) 社会実験結果を基にした TWG による提案を道路舗装や交差点の改善などへ反映させる協力を得た。

(5) 提言 5「PDM の改訂」

中間レビューは、2009 年 2 月から 3 月にかけて実施された。その際に、PDM 改訂案が提示されている。その後、さらに PDM に修正が加えられ、2010 年 3 月に PDM 改訂版 (version 2.0)

の承認が行われた。

第4章 評価結果（5項目評価と結論）

4-1 妥当性

本プロジェクトの妥当性は高い。

本プロジェクトの対象地域であるイロイロ都市圏・ギマラス地域の人口は増加しており、MIGEDC ならびに関係 LGU の交通管理技術に係る能力強化を図る必要性は高まりつつあり、本プロジェクトはターゲット・グループのニーズとの整合性がある。

新しい国家開発計画（フィリピン中期開発計画 2011～2016 年）は、作成段階にあるが、新政権においても、ガバナンスが重視される見込みである。したがって、本プロジェクトの目的は、引き続き、フィリピン国政府の政策と整合性がある。MIGEDC のメンバーである各 LGU（イロイロ市、ギマラス州、レガネス町、オトン町、パビア町、サン・ミゲル町、サンタ・バルバラ町）の政策と関連においては、これら自治体の多くの首長が交通管理改善を重要事項の一つと捉えている（インタビュー調査を通じて確認した）。したがって、本プロジェクトの目的は、フィリピン国の中央政府ならびに関係地方自治体（LGU）の政策との整合性がある。

持続的経済成長基盤となるインフラ整備に加え、運営維持管理能力の改善等ソフト面の支援、さらに、政策実施能力・ガバナンス向上への支援は、日本政府ならびに JICA の重点支援項目に含まれている。したがって、本プロジェクトの目的は、フィリピン国に対する日本の ODA 政策に合致していると言える。

4-2 有効性

以下の理由から、本プロジェクトの有効性は満足できる水準であると言える。

前章で述べたように、MIGEDC 職員や関係 LGU 職員の能力強化を図ることを目的に、各種の研修・セミナー・ミーティングが実施され、また、彼らは、社会実験の実施や TMAA の作成に参画した。その結果、かれらは交通管理改善に関わる知識・技能を一定程度身につけ、TMAA を作成するに至った。そして、成果の達成度及びプロジェクト目標の達成度は、満足できる水準であると判断された。

4-3 効率性

本プロジェクトの効率性は、満足できる水準であると言える。

フィリピン側及び日本側のプロジェクト活動への投入、すなわち、人員、機材、活動費用等の面での投入は、概ね適切であった。

プロジェクト活動の進捗における重要な貢献要因は、TWGメンバーの積極的な参加とフィリピン大学等の地元人材⁵の効果的活用や協働である。TWGメンバーであるカウンターパートは、各所属先で、交通管理以外の多様な業務に従事しているものの、毎週1回開催されてきたTWGミーティングへの出席率は大変高い。そのことで、JICA専門家からだけでなく、地元人材から、交通管理改善に関わる知識・技能の移転が効果的に実施されてきた。また、LGU所属のカウンターパート用にコンピュータを供与したこともTMAA作成を進める上で役立っている。

⁵ フィリピン大学ビサヤ校（UPV）やフィリピン大学の交通調査センター（UP-NCTS）の人材

4-4 インパクト

TMAA 案に対し、各 LGU 関係者からポジティブな反応があったことから、将来、本プロジェクトの上位目標を達成する見込みがあると判断される。このほか、いくつかのプラスのインパクト、特に交通管理に係わるカウンターパートの能力強化においてプラスのインパクトが観察された。マイナスのインパクトは見られなかった。

4-4-1 上位目標の達成見通し

上位目標： 持続可能な交通管理がイロイロ都市圏・ギマラス地域で機能する。

指標 1： 交通管理アクションアジェンダが MIGEDC 及び構成 LGU で計画策定の基礎として活用される。

LGU の首長やカウンターパートへのインタビューを通じて、交通管理改善がイロイロ都市圏・ギマラス地域で重要な課題になりつつあることが確認された。多くの LGU 首長が TMAA 案の存在を知っており、それぞれの行政地区で、交通管理改善の基礎として、TMAA に記載された事項を採用しようという意志の表明があった。この観点から、近い将来、イロイロ都市圏・ギマラス地域の各 LGU において、TMAA が交通管理改善に関する計画策定の基礎として用いられることが期待される。

クラスターレベルでは、MIGEDC が TMAA を MIGEDC の輸送・交通管理のクラスタープランの作成・更新に活用するだけでなく、他の重要なセクター、例えば、インフラ開発、土地利用等のクラスタープランにも活用することが期待される。

4-4-2 その他のインパクト

(1) TWG のメカニズムならびに交通管理ネットワークの強化

TWG ミーティングの頻繁な開催とプロジェクト活動に TWG メンバーが積極的に参画したこと（例えば、研修、社会実験実施、毎週の会議など）の結果として、交通管理に係わる共通問題に対処する際に必要な、TWG メンバー間の協働メカニズムやチームワークが強化されてきている。さらに、プロジェクト活動実施を通じて、交通管理に係わる他の機関（例えば、フィリピン国の陸上輸送事務所⁶、陸上輸送許認可委員会⁷、フィリピン大学交通研究所など）との連携が可能となり、今後、交通管理分野の問題が生じた際に、どのように対処していけばよいか考えていく上で、非常に有益な情報や意見をこれらの関係機関から得ることが可能である。

(2) 地元コンサルタント/リソースパーソンの能力強化

本プロジェクトにおいて、フィリピン大学ビサヤ校の人材をローカルリソースとして活用したことで、それらローカル人材の交通調査実施と社会実験実施の面での能力向上が顕著に見られる。今後、MIGEDC あるいはそのメンバーである LGU が交通管理プロジェクト関係の活動を実施する際には、これらローカル人材を活用することが可能である。

⁶ Land Transportation Office

⁷ Land Transportation Franchising and Regulatory Board

(3) 交通管理担当部署の設置

昨年、イロイロ市役所に交通管理・交通規制室(Transport Management and Traffic Regulation Office: TMTRO)が新設された。この新部署は、イロイロ市役所の年次予算条例に基づき設置されたものである。これは、本プロジェクトのプラスのインパクトの一つであり、イロイロ市役所が交通管理問題を重要視している証左でもある。

4-5 自立発展性

4-5-1 政策面

交通管理改善は、特にイロイロ市において重要な関心事となっており、周辺自治体においても重要になりつつある。MIGEDCのメンバーLGUの多くの首長あるいは幹部職員がTMAA案で提案しているアクションプランへの支援提供について積極的な意向を表明している。LGU幹部職員がTMAA案に対してポジティブな態度を有していることは、今後TMAAに記載された事項が、各LGUの交通管理改善に向けた政策に反映されることにつながる良い兆しであると言える。ただし、政策面での自立発展性を確保するには、TMAA案に記載された対策が、LGUの開発計画(例えば、包括的土地利用計画、Executive Legislative Agenda、年次開発計画)に取り入れられ、また、必要に応じて地方自治体条例の制定を行う必要がある。

4-5-2 組織面

クラスターレベルでは、TWGを通じて、イロイロ都市圏・ギマラス地域における交通管理改善といった共通の問題点に対処する協働メカニズムが作られた。各LGUを代表するTWGメンバーのプロジェクト活動への積極的な参加は、この協働メカニズムを強化した。ただし、本プロジェクトのTWGは付属的なグループであり⁸、本プロジェクトを通じて能力強化が図られたTWGのメンバーが、MIGEDCの常設のTWGに吸収されることにより、本プロジェクト終了後もTWGの機能が継続されるものである。

メンバーLGUレベルでは、イロイロ市とオトン町だけに、交通管理担当部署がある。部署名は、イロイロ市ではTMTRO⁹で、オトン町ではTMOである。このような部署を持たないLGUについては、交通管理を担当する類似の部署あるいはユニットの設置計画が、TMAA案に含まれている。交通管理担当部署の設置は、TMAA記載の提案活動実施に向けて大きなステップを踏むことになるが、LGUによっては交通管理担当部署を新設せず、既存の組織体制の中で対応していくことになるだろう。

LGUは、それぞれ有する権限の中で交通問題に対処していく責任を有するものであり、交通管理に係る組織面の自立発展性は、LGUが適切なリソースを担当部署の運営に配分できるかどうかにより大きく左右される。

4-5-3 財政面

アクションアジェンダ策定のための財政として、MIGEDCの運営経費は、メンバーLGUからの拠出金によってまかなわれている。年間当たりの拠出金は、イロイロ市とギマラス州が200,000ペソ(約40万円)、その他の5 LGUがそれぞれ100,000ペソ(約20万円)である(合計約180

⁸ 本プロジェクトのTWGは、本プロジェクトによって設けられたものであるため、プロジェクト終了と共に、存在理由がなくなる。

⁹ Transport Management and Traffic Regulation Office

万円¹⁰⁾。

TMAA 案に記載されている交通管理改善対策案のうち、特に、LGU に交通管理部署を設置しようという案は、LGU によっては、予算面から厳しいかも知れない。このような場合、TMAA の柔軟な適用あるいは、革新的方策（例えば、Oton 町では、交通違反に関する罰金を交通警察官への手当に充当）を適用することが必要であろう。

4-5-4 技術面

本プロジェクトの TWG の大半のメンバーにとって、交通管理は新しい分野の知識であった。定例の TWG ミーティングへの出席、研修・セミナー・ワークショップへの参加、各種の社会実験の企画・実施・評価の実施、そして TMAA 作成作業を通じて、TWG メンバーは、交通管理に係る知識・技能を着実に習得した。多くのカウンターパートが、今後別の社会実験を企画・実施でき、そして TMAA に記載の活動を実施できると表明している。また、プロジェクト活動への参加を通じて、TWG メンバー間の良好な関係が築かれただけでなく、フィリピン大学や地元ローカルコンサルタント等との関係を築くこともできた。このような関係・連携は、今後、交通問題を解決する際に役立ってくる。このような観点から、TWG メンバーの知識・技能面では、自立発展性が一定程度確保されていると言える。なお、TWG メンバーの知識・技能をさらに高めるために、また、イロイロ都市圏・ギマラス地域の交通状況に関する情報を共有する機会として、さらにまた、解決策を議論し、技術的能力を高める場として、月 1 回の頻度でもかまわないので、TWG ミーティングを定期的を開催する必要がある。

4-6 結論

終了時評価時点において、TMAA 作成に向けた活動がほぼ完了に近づき、プロジェクト目標が概ね達成している状況である。

TMAA 作成にあたっては、交通データが集約され、交通管理問題が発掘・分析され、交通管理オプションが設定され、各種社会実験が実施され、カウンターパートの能力強化が図られた。プロジェクト期間の残りの活動には、交通行政に関する研修の実施、クラスターレベルの TMAA の作成と MIGEDC-PMO への説明があり、これらの活動は 2010 年 10 月のプロジェクト終了時期までに完了する予定である。

本プロジェクトは、ターゲット・グループのニーズと整合性があり、フィリピン国の開発政策や我が国の ODA 政策との整合性もある。プロジェクト開始初期にはいつかの課題が生じたものの、TWG メンバーがしっかりとしてオーナーシップを持ち、目的を達成できたとともに、プラスのインパクトも生じさせている。TMAA 案で提案している交通管理改善策の実施あるいは支援において、関係 LGU や MIGEDC の資金的・組織的能力面で制約があり、本プロジェクトの自立発展性を確保するには強化する必要もある。

第 5 章 提言と教訓

5-1 提言

5-1-1 プロジェクトの残り期間の活動に関する提言

¹⁰ これは、MIGEDC 全体の運営費が約 180 万円ということ。MIGEDC には、事務局があり、スタッフが配置されているほか、交通管理関連の委員会も含めて計 8 つの委員会があり定期的に会議を行っている。これらを考慮すると、極めて限定的な予算規模であると思われる。

(1) TMAA 案に示されているクラスターレベルならびに LGU レベルのアジェンダ内容のさらなる改善

TWGメンバーと相談しつつ、TMAA案の第1章に、クラスターレベルのアクションアジェンダの最終案を追加することをプロジェクトチームに対し提案する¹¹。また、各LGUで実施された交通調査結果を、交通現況を把握する資料として、LGUレベルのアクションアジェンダに取り入れる必要がある。

(2) 社会実験実践報告書の内容のレビューと追加

10 件の社会実験が実施され、その実験内容が報告書に記載されているが、一部の社会実験結果説明を除き、社会実験の実施プロセス説明は必ずしも十分ではなく、内容の改善が求められる。この社会実験実践報告書は、報告書に添付されている社会実験マニュアルと合わせて、将来類似の社会実験を実施する際に良い参考となるものであり、そのような意味から、今後、利用する人達にとって利用しやすいように記載内容に修正・補足を行う必要がある。

5-1-2 プロジェクト終了後の活動に関する提言

(1) TWG 機能の維持・保全

イロイロ都市圏・ギマラス地域の交通問題は徐々に複雑化しており、そういった点で、TWG が担う役割はより重要になりつつある。TWG メカニズムを活用して、MIGEDC がイロイロ都市圏・ギマラス地域の LGU の調整役として、交通管理問題に対処していくことに意味がある。TWG の機能を維持するためには、これまで週 1 回開催されていた TWG ミーティングを少なくとも月 1 回は開催することが望まれる。そして、MIGEDC 事務局が、TWG ミーティング開催において主導的役割を担う必要がある。

(2) MIGEDC が主体となった TMAA の更新・改良

本プロジェクトにおいて作成された TMAA は、まだ作業段階にあるものと位置づけることが妥当である。計画によってはさらに内容を詰める必要があるであろう。また、クラスターレベルの問題については、コンセンサスを築き上げるメカニズム作りや実施面における調整といった面で、本プロジェクト終了後も引き続き対処していく必要がある。さらに、本プロジェクトの上位目標を達成するには、TMAA の更新や充実化も必要である。

(3) MIGEDC による TWG メンバーに対する研修機会の提供

プロジェクト期間中に実施された研修・ワークショップ・ミーティングは、TWG メンバーが、プロジェクト活動に積極的に参画する上でのモチベーションを高める効果があった。今後も、TWG メンバーに対して交通管理に関する研修機会を提供することが、メンバーの能力を向上させるためだけでなく、モチベーションを維持させるためにも必要である。したがって、MIGEDC に対しては、TWG メンバーが都市交通計画に関する国内外の研修の機会（これには、JICA や他ドナー機関の研修も含まれる）が得られるよう配慮することが望まれる。

(4) 本プロジェクトで能力強化が図られた人材の継続的活用

本プロジェクトでは、MIGEDC のメンバーLGU で少なくとも各 2 名の職員が、TWG メンバ

¹¹ 終了時評価期間中に、ジプニーや大規模駐車場などの課題、人材育成や交通安全がクラスターレベルのアジェンダ案として組み込むことについて検討中であった。

ーとして、研修・セミナー・ワークショップに参加することを通じて能力向上が図られた。これら能力向上が図られた職員を、MIGEDC の輸送・交通管理 TWG のメンバーとしての活用すること、ならびに各メンバー LGU に交通管理担当部署が設けられた場合に担当職員として活用することが望まれる。

5-2 教訓

(1) 交通管理基礎研修の効果

交通管理改善に関する基礎的知識を持たないカウンターパートに対して、交通管理に係る基礎的かつ包括的研修を実施したことが（プロジェクト開始後 1 年近く経過した時点であったものの）、プロジェクト活動に対する理解を促進するとともに、プロジェクト活動への積極的参加を促すうえで有効であった。

(2) 地元人材の活用

地元人材（JICA 専門家として、あるいは事務スタッフとして）の活用が日本人専門家とカウンターパート間の相互理解促進に役だった。特に、日本人専門家の派遣が飛び飛びであった一方、社会実験のような活動は、一定期間継続した準備活動が必要な種類の活動であり、日本人専門家不在期間もローカル人材がいることで、活動の継続性を保持することが可能となった。

(3) 週 1 回の定例ミーティング

TWG ミーティングの開催頻度を月 1 回から週 1 回に増加させたことが、カウンターパートの知識・技能向上に大いに役立ち、カウンターパートのプロジェクト活動への継続的・積極的参加を促した。

付属資料 1： 調査日程

付属資料 2： PDM

付属資料 3： ミニッツ及び終了時評価レポート

付属資料 4： PDM の変更点

付属資料 5： 交通管理アクションアジェンダの構成

付属資料 6： 評価グリッド

付属資料 1 調査日程

(都市交通管理改善サブプロジェクト)

	月日	曜	日程
1	8月1日	日	移動（成田→マニラ）（評価分析団員のみ）
2	8月2日	月	移動（マニラ→イロイロ）
3	8月3日	火	<ul style="list-style-type: none"> イロイロ州計画開発室表敬 MIGEDC 事務局職員インタビュー JICA 専門家インタビュー
4	8月4日	水	<ul style="list-style-type: none"> イロイロ州知事表敬 評価方法説明（対象者：カウンターパート及び JICA 専門家） カウンターパート及び JICA 専門家に対するインタビュー
5	8月5日	木	<ul style="list-style-type: none"> 関係 LGU (Santa Barbara 町、San Miguel 町、Oton 町) 所属のカウンターパート及び関係職員（町長含む）へのインタビューと社会実験実施サイトの視察
6	8月6日	金	<ul style="list-style-type: none"> 関係 LGU (Leganes 町、Pavia 町) 所属のカウンターパート及び関係職員（町長含む）へのインタビューと社会実験実施サイトの視察
7	8月7日	土	団内打合せ
8	8月8日	日	評価レポート案の作成
9	8月9日	月	<ul style="list-style-type: none"> ギマラス州知事表敬 関係 LGU (Guimaras 州と Jordan 町) 所属のカウンターパート及び関係職員へのインタビューと社会実験実施サイトの視察
10	8月10日	火	<ul style="list-style-type: none"> フィリピン大学ビサヤ校関係者へのインタビュー
11	8月11日	水	<ul style="list-style-type: none"> イロイロ州計画開発室担当者へのインタビュー
12	8月12日	木	<ul style="list-style-type: none"> 評価レポート案作成のための団内打合せ
13	8月13日	金	<ul style="list-style-type: none"> Oton 町カウンターパートへの追加インタビュー
14	8月14日	土	評価レポート案の作成
15	8月15日	日	評価レポート案の作成
16	8月16日	月	<ul style="list-style-type: none"> 評価レポート案の MIGEDC 事務局職員とカウンターパートへの説明
17	8月17日	火	<ul style="list-style-type: none"> 評価レポート最終版の作成
18	8月18日	水	<ul style="list-style-type: none"> 評価レポート案及びミニッツ案のイロイロ州知事及び計画開発室担当者への説明 評価レポート案及びミニッツ案の MIGEDC 副議長への説明（ミニッツ署名予定者）
19	8月19日	木	<ul style="list-style-type: none"> JCC 開催、評価結果説明、ミニッツ署名 移動（イロイロ→マニラ）
20	8月20日	金	資料整理
21	8月21日	土	移動（マニラ→成田、他）

付属資料 2 (1) PDM Version 0 (仮和文) (署名日: 2007 年 3 月 20 日)

サブプロジェクト名: 都市交通管理改善

対象地区: イロイロ・ギマラス都市圏

ターゲットグループ: MIGEDC のメンバーLGUs (地方自治体)

協力期間: 2007 年 4 月から 2010 年 3 月まで (3 年間)

注: 2007 年 3 月 20 日署名の R/D 添付 PDM に基づく

要 約	指 標	指標データ入手手段	外部要因
[上位目標] 持続可能な交通計画及び交通管理がイロイロ都市圏・ギマラス地域で効果的に実施される。	本プロジェクトの活動と計画が LGU 間のグッドプラクティスとして紹介される。	MIGEDC の年報	フィリピンの地方分権化政策が大きく変更されない。
[プロジェクト目標] イロイロ都市圏・ギマラス地域における交通管理計画が関係 LGU、中央省庁、民間セクター等の参加を得て策定される。	交通管理計画がイロイロ都市圏・ギマラス地域において公的に承認される。	プロジェクト報告書	MIGEDC における LGU 間の協調関係が継続する。
[成果] 1. イロイロ首都圏の交通データが収集され、分析され、公開される。 2. 住民参加のもとで交通問題が検討され、交通管理オプションが選定される。 3. 交通管理に関する社会実験が実施され、住民や関係民間セクター参加のもとで評価検討される。 4. 訓練とプロジェクトの参加を通じて MIGEDC-PMO (事務局) と MIGEDC メンバー LGU の能力向上が図られる。	1-1. 収集されたデータが MIGEDC 事務局に集約され、公開される。 2-1. 交通管理オプションを含む暫定計画が策定される。 3-1. 社会実験のためのコンサルテーション実施数とその参加者数。 3-2. 社会実験プロセスのマニュアル。 4. 少なくとも 14 人の LGU 職員、7 人の法執行者、2 人の MIGEDC-PMO 職員が OJT を含む訓練を修了する。	1. データベース、地図 2. MIGEDC の報告書、計画案 3-1. プロジェクト報告書、MM 3-2. マニュアル 4. 研修報告書	社会実験プロセスを通じて出された提言が MIGEDC 内の様々な利害関係者に受け入れられる。
[活動] 1-1. 主要な交通管理アクターの能力及び現在のイロイロ都市圏における交通情報が調査される。 1-2. 収集されたデータが集約され、公開される。 2-1. 交通関係者 (供給側・管理側) や住民 (利用側) の参加を通じて関係者交通管理の問題点とニーズが分析される。 2-2. 暫定計画策定のためのデータ分析を通じて、交通管理オプションが選定される。 3-1 公聴会を通じてデモ・プロジェクトと実施サイトが選定され、社会実験サイクル (Plan, Do, Check, Act) が実施される。 3-2. 交通関係者 (ドライバー、歩行者、路上小売商等) を対象とした社会実験が効果的に実施される。 3-3 社会実験の結果が測定・評価検討され、社会実験プロセス・マニュアルが策定される。 3-4. 社会実験の結果に基づき、包括的交通管理計画が策定される。 4-1. 交通管理調査分析に関するセミナー及び訓練(OJT) が実施される。 4-2. 社会実験サイクルに関するセミナーと訓練(OJT) が実施される。 4-3. 国内の交通管理グッド・プラクティスから学ぶためのセミナーが実施される。	[投入]		- 交通管理オプションと社会実験に関して社会的政治的対立が存在しない。
	日本側	フィリピン側	[前提条件] MIGEDC、メンバー LGUs、イロイロ州政府がプロジェクトへのコミットメントを確実に実行する。

(2) PDM Version 0 (英文版) (署名日: 2007 年 3 月 20 日)

Project title: Multi-stakeholder transport planning and traffic management improvement in Metro-Iloilo-Guimaras

Target Area: Metro-Iloilo-Guimaras Area

Target Groups: The member Local Government Units of MIGEDC

Project Period: 2007/7-2010/6 (3 years)

(PDM attached to R/D which was signed on March 20, 2007)

Narrative Summary	Objectively Verifiable Indicators	Means of Verification	Important Assumption
Overall Goal : LGU clusters for sustainable transport planning and management become functional in Metro Iloilo-Guimaras.	The activities and plan will be introduced as a good practice of LGU collaboration.	The annual report of MIGEDC	There is no dramatic change in decentralization policy of the Philippines.
Project Purpose : Transport and traffic management plan for the Metro Iloilo-Guimaras is formulated with participation and collaboration of concerned LGUs, NGAs and private sector stakeholders.	Transport and traffic management plan will be officially acknowledged in Metro Iloilo-Guimaras.	Project report	The cooperation structure of LGUs in MIGEDC is continued,
Outputs : 1. Data of existing traffic condition in Metro Iloilo-Guimaras is compiled, analyzed, and presented to the stakeholders. 2. Transport and traffic management options are formulated and evaluated with public involvement. 3. Social experiments on transport and traffic management are conducted and evaluated with participation of public and private sector stakeholders. 4. Capability of members of MIGEDC-PMO and MIGEDC member LGUs are enhanced through training and participation in the Sub-Project process.	1. Data is consolidated in database of MIGEDC-PMO. 2. Draft plan with traffic management options 3-1. The number of public consultations and the participants for social experiments. 3-2. Manual of the social experiment process 4. At least 14 LGUs' officers, 7 law enforcement officers, and 2 MIGEDC-PMO officers complete the planned training including OJT.	1. Database, Map 2. MIGEDC report, Draft plan 3-1. Project report, M/M 3-2. Manual 4. Training reports	The recommendation made through the experiment process will be accepted by different stakeholders.
Activities : 1-1. Survey management capabilities of related actors, and present transport and traffic information in Metro Iloilo-Guimaras 1-2. Consolidate the collected data and present it to the public 2-1. Analyze the problems and needs through public involvement with the series of workshops with stakeholders, including civil society and private sector 2-2. Formulate a draft plan with the transport and traffic management options through analysis of the data 3-1. Select experiment projects and sites through consultations with stakeholders and conduct social experiment cycles (Plan, do, check, act) 3-2. Conduct campaign for the effective implementation of social experiments targeting to stakeholders (driver, pedestrian, street vendors etc.) 3-3. Measure and evaluate the effect of social experiments and formulate a manual of the process 3-4. Finalize a comprehensive transport and traffic management plan based on results of the social experiments 4-1. Conduct seminar and training (OJT) for survey and analysis on transport and traffic management 4-2. Conduct seminar and training (OJT) for social experiment cycle 4-3. Conduct learning seminar from good practice in the Philippines	Inputs : (Means and Cost)		There is no social/political conflict over the traffic management options and social experiments. Pre-condition : MIGEDC, Provincial Government, and member LGUs agree on the implementation for the project, and the commitment of counterparts is assured.
	Japanese side	Philippines side	
	1. Dispatch of experts in: - Transport/Traffic management - Local Governance - Other when its necessary 2. Provision of equipment 3. Training 4. Dispatch of a study team when necessary	1. Assignment of counterpart personnel 2. Office space, running cost for the project office 3. Other required expenditure for Philippine side counterparts	

(3) PDM Version 2.0 (仮和文) (改訂日:2010年3月4日)

プロジェクト名： イロイロ州地域活性化・LGU クラスタ開発プロジェクト

サブ・プロジェクト名： 都市交通管理改善サブプロジェクト

ターゲットグループ： MIGEDC, 構成メンバーLGU, イロイロ市警察

プロジェクト期間：2007年10月6日～2010年10月5日 (3年)

改訂日： 2010年3月4日

プロジェクト要約	指 標	指標データ入手手段	外部条件
[上位目標] 持続可能な交通管理がイロイロ都市圏・ギマラス地域で機能する。	1. 交通管理アクションアジェンダがMIGEDC 及び構成 LGU で計画策定の基礎として活用される。	・MIGEDC の年次報告	・フィリピンの方分権化政策が維持される。
[プロジェクト目標] イロイロ都市圏・ギマラス地域における交通管理アクションアジェンダが構成 LGU、各 NGA、民間ステークホルダーの参加を得て策定される。	1. 交通管理アクションアジェンダが正式に PMO-MIGEDC に提出されアクションプランが説明される。	・プロジェクトレポート ・MIGEDC、メンバーLGUs、交通警察でのヒアリング	・MIGEDC の LGU による協力機構が維持される。
[アウトプット] 1. イロイロ都市圏・ギマラス地域の交通データが収集され、分析されステークホルダーに公開される。	1-1 収集されたデータがMIGEDC に集約されステークホルダーに公開される。	・データベース、地図 ・MIGEDC データベース、ウェブサイトを含む	・訓練を受けた職員がカウンターパート機関あるいはMIGEDC で勤務を続ける。
2. 住民参加の下で交通管理オプションが策定され、評価される。	2-1 交通管理オプションの数 2-2 関係ステークホルダーの参加による交通管理検討会の数	・MIGEDC の年次報告 ・プロジェクトレポート/検討会記録 (検討会参加者アンケート、検討会の観察)	・訓練を受けた職員がカウンターパート機関で勤務を続ける。 ・社会実験による提案が社会的に受容される。
3. 公的及び民間ステークホルダーの参加の下で、交通管理に関する社会実験が実施、評価され、交通管理アクションアジェンダに反映される。	3-1 関係ステークホルダーの参加による社会実験の数 3-2 公的及び民間のステークホルダーの参加による検討会の数 3-3 ユーザーフレンドリーな社会実験マニュアル 3-4 社会実験評価結果 3-5 交通管理アクションアジェンダ	・プロジェクトレポート/公聴会記録 (調査団) ・社会実験実施事例報告 (調査団) (・ 実験企画の立案、実施計画の策定、実験の実施、結果の公表、実験結果の発信など) ・社会実験実施マニュアル (調査団)	・訓練を受けた職員がカウンターパート機関で勤務を続ける。 ・社会実験による提案が社会的に受容される。
4. 訓練とプロジェクトプロセスへの参加および資機材の供与を通じてMIGEDC 及び構成 LGU の職員の能力向上が図られる。	4-1 少なくとも 14 名の LGU 職員、7 名の法執行者、2 名の MIGEDC 職員の研修 4-2 実施した研修/セミナーの数 4-3 実施した TWG 会議の数	・プロジェクトレポート/研修・訓練受講記録 (調査団) (・ 理解度テスト (訓練前後)) ・プロジェクトレポート/研修・訓練記録 (調査団) ・プロジェクトレポート/議事録 (調査団)	・訓練を受けた職員がカウンターパート機関で勤務を続ける。
5. 交通管理アクションアジェンダの具体化を通じてMIGEDC 及び構成 LGU の職員の計画立案・実施能力が強化される。	5-1 アクションアジェンダに示された LGU が提案する実施能力向上の訓練案 5-2 アクションアジェンダに示された具体化に向けた問題とその解決策	・プロジェクトレポート	・LGU が訓練に関する資金を確保できる。 ・訓練を受けた職員がカウンターパート機関で勤務を続ける。

[活動]	[投入]		・訓練を受けた職員がカウンターパート機関で勤務を続ける。 ・社会的／政治的紛糾が交通管理及び社会実験に関して発生しない。 [前提条件] 1. MIGEDC、州政府及び構成 LGU が本プロジェクト実施に反対しないこと。
1. 交通データの収集・分析・公開 1-1 主要な交通管理アクターの能力及び現在のイロイロ都市圏・ギマラス地域における交通情報を調査する。 1-2 収集されたデータを集約し、公開する。 2. 交通管理オプションの選定 2-1 交通関係者（供給側・管理側）や住民（利用側）・ステークホルダーの参加を通じて交通管理の問題点とニーズを分析する。 2-2 暫定計画策定のためのデータ分析を通じて、交通管理オプションを選定する。 3. 社会実験の実施と評価 3-1 公聴会、ステークホルダーとの協議を通じてデモ・プロジェクトと実施サイトが選定され、社会実験（Plan、Do、Check、Act）を実施する。 3-2 効果的的社会実験実施のためのステークホルダーを対象としたキャンペーンを実施する。 3-3 社会実験の結果を測定・評価検討し、社会実験プロセスマニュアルを策定する。 3-4 社会実験の結果に基づき、交通管理アクションアジェンダを策定する。 3-5 MIGEDC 及び LGU に関連機材を供与する。 4. MIGEDC、メンバー LGU の能力向上 4-1 交通及び交通管理調査分析に関するセミナー及び訓練（OJT）を実施する。 4-2 社会実験に関するセミナー及び訓練（OJT）を実施する。 4-3 フィリピンの良好事例から学ぶ交通管理施策セミナーを実施する。 5. MIGEDC、メンバー LGU の実施能力強化 5-1 TMAA の計画立案、実施に関するワークショップ、協議を行う。 5-2 各 LGU における交通管理アクションアジェンダ具体化の問題点を分析し、対応策を提案する。 6. [共通] 6-1 カウンターパートトレーニング 6-2 セミナーの実施 6-3 カウンターパート機関関係者（MIGEDC・構成 LGU 等）の育成 6-4 交通関連データベースの形成	日本側 人材 ・総括/地方行政/都市計画（1名） ・交通管理計画（1名） ・Public Involvement/研修（1名） ・交通調査・交通解析（1名）（必要に応じ派遣する） ・セミナー講師（必要に応じ） ・ローカルコンサルタント（必要に応じ） 資機材 ・コピー機 ・コンピューター ・GIS ソフトウェア ・モーターバイク ・GPS 機器 ・Fax 機器など 研修 ・交通管理計画 ・交通解析 ・GIS, AutoCAD, 交通安全、Traffic Simulation ・www-site ・交通管理執行 ・交通政策 費用 ・社会実験費用 ・交通管理キャンペーン費用	フィリピン側 人材 ・プロジェクトマネージャー（1名） ・サブプロジェクトマネージャー（1名） ・LGU 職員（14名） ・法執行者（警察等）（7名） ・MIGEDC 事務局職員（2名） 施設 ・プロジェクトオフィス 資機材 ・机・椅子 費用 ・社会実験費用 ・交通管理キャンペーン ・事務局費用 ・電話料金 ・電気料金 ・インターネット接続費用	

(4) PDM Version 2.0 (英文版) (改訂日:2010 年 3 月 4 日)

Project Title : Multi-Stakeholder Transport Planning and Traffic Management Improvement in Metro Iloilo-Guimaras under Capacity Enhancement Program for MIGEDC and BBRMC

Target Group : MIGEDC, Member LGUs, Traffic Police

Project Period : 2007/9 - 2010/9 (3 years)

Revised: March 4, 2010

Narrative Summary	Objectively Verifiable Indicators	Means of Verification	Important Assumption
[Overall Goal] LGU clusters for sustainable traffic management become functional in Metro-Iloilo Guimaras.	1. Traffic management Action Agenda is used as basis for planning within MIG and within its member LGUs.	Annual Report of MIGEDC	• There is no dramatic change in decentralization policy of the Philippines.
[Project Purpose] Traffic management Action Agenda for the Metro-Iloilo Guimaras is formulated in consultation with concerned LGUs, NGAs and private sector stakeholders.	1. Traffic management Action Agenda is officially submitted and explained to the MIGEDC PMO.	• Project Report • Hearing at MIGEDC, member LGUs, Traffic police	• The cooperation structure of LGUs in MIGEDC is continued.
[Outputs] 1. Data on existing traffic condition in Metro Iloilo-Guimaras is compiled, analyzed, and presented to the stakeholders.	1-1 Collected traffic data is compiled at MIGEDC office and released to the stakeholders.	• Database, maps • MIGEDC database including on www-site	• Trained technical personnel continue to work at counterpart agencies or MIGEDC.
2. Traffic management options are formulated and evaluated with public involvement.	2-1 Number of traffic management options identified 2-2 Number of meetings conducted with participation of relevant stakeholders	• Annual Report of MIGEDC • Project Report/ Discussion record of meetings (• questionnaire to attendants and observation of meetings)	• Trained technical personnel continue to work at counterpart agencies. • The recommendation made through the experiment process will be accepted by different stakeholders
3. Social experiments on traffic management are conducted and evaluated with participation of public and private sector stakeholders and reflected to the traffic management action agenda.	3-1 Number of social experiments conducted with involvement of relevant stakeholders 3-2 Number of consultations held with participation of public and private stakeholders 3-3 User-friendly social experiment manual 3-4 Assessment results of social experiment 3-5 Traffic management action agenda	• Project Report/ Discussion record of meetings (JICA Expert Team) • Social Experiment Practice Report (JICA Expert Team) • Social Experiment Manual (JICA Expert Team) (• planning of public demonstration, implementation plan formulation, implementation, publicization of the results, etc.)	• Trained technical personnel continue to work at counterpart agencies. • The recommendation made through the experiment process will be accepted by different stakeholders
4. Capacity of personnel of MIGEDC and member LGUs are enhanced through training participation and provision of equipment in the Sub-Project process.	4-1 At least 14 LGU officers, 7 law enforcement officers, and 2 MIGEDC officers are trained. 4-2 Number of trainings/seminars conducted 4-3 Number of TWG meetings conducted	• Project Report/ Record of training performances (JICA Expert Team) (• apprehension test before/after the training) • Project Report/ Record of training (JICA Expert Team) • Project Report/ MM (JICA Expert Team)	• Trained technical personnel continue to work at counterpart agencies.
5. Planning and Implementing capabilities of MIGEDC and member LGUs will continue to be enhanced through the adoption of the TMAA.	5-1 TMAA contains proposed measures for LGU initiated training activities for actual application. 5-2 TMAA contains identified problems and their solutions	• Annual Report of MIGEDC	• LGUs are able to provide fund for training. • Trained technical personnel continue to work at counterpart agencies.

[Activities]	[Input]		
<p>1. Collection, analysis and announcement of traffic data 1-1 Survey of management capabilities of related actors, and present transport and traffic information in Metro Iloilo-Guimaras 1-2 Consolidate the collected data and present it to the public</p> <p>2. Selection of traffic management options 2-1 Analyze the problems and needs through public involvement with the series of workshops with stakeholders, including civil society and private sector 2-2 Formulate traffic management options through analysis of the data</p> <p>3. Implementation of public demonstration (social experiment) 3-1 Select experiment projects and sites through consultations with stakeholders and conduct social experiment cycles (Plan, do, check, act) 3-2 Conduct campaign for the effective implementation of social experiments targeting to stakeholders (driver, pedestrian, street vendors, etc.) 3-3 Measure and evaluate the effect of social experiments and formulate manual of the process 3-4 Finalize traffic management Action Agenda based on results of the social experiments 3-5 Provision of equipment to the MIGEDC and each member of LGUs</p> <p>4. Capacity enhancement of MIGEDC and member LGUs 4-1 Conduct seminar and training (OJT) for survey and analysis on transport and traffic management 4-2 Conduct seminar and training (OJT) for social experiment cycle 4-3 Conduct learning seminar from good practice in the Philippines</p> <p>5. Implementing capacity reinforcement of MIGEDC and member 5-1 Conduct of planning and implementation workshop and summit for TMAA. 5-2 Problems of implementation and corresponding solutions are identified in each LGU.</p> <p>6. [Common] 6-1 Counterpart Training 6-2 Holding Seminars 6-3 Capacity Development of personnel in relevant organizations (MIGEDC, LGUs) 6-4 Establishment of data base for transport planning and traffic management</p>	Japanese side	Philippine side	
	<p>Man Power</p> <ul style="list-style-type: none"> • Team Leader/Local Administration/City Planning (1) • Traffic Management (1) • Public Involvement/Training (1) • Traffic Survey/Traffic Analysis (1) <p>(Dispatch of Project Team when necessary)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lecturers (when necessary) • Local Consultant (when necessary) <p>Materials and Equipment</p> <ul style="list-style-type: none"> • Copy Machine • Computers • GIS software • Motorcycle • GPS devices • Facsimile <p>Training</p> <ul style="list-style-type: none"> • Traffic management planning • Traffic data analysis • GIS, Traffic Safety, Traffic Simulation • www-site • Traffic controlling • Traffic policy <p>Costs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cost for social experiment • Cost for traffic campaign 	<p>Man Power</p> <ul style="list-style-type: none"> • Project Manager (1) • Sub-project Manager (1) • LGU staffs (14) • Traffic Enforcer (7) • MIGEDC Clerk (2) <p>Facility</p> <ul style="list-style-type: none"> • Project office <p>Materials and Equipment</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desks and chairs <p>Costs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cost for social experiment • Cost for traffic campaign • Cost for office • Cost for telephone • Cost for electricity • Cost for internet 	<p>• Trained technical personnel continue to work at counterpart agencies.</p> <p>• There is no socio/political conflict over the traffic management options and social experiments.</p> <p>[Pre-condition]</p> <p>1. MIGEDC, Provincial Government and member LGUs agree on the implementation for the Project</p>

**MINUTES OF MEETING
BETWEEN
THE JAPANESE TERMINAL EVALUATION TEAM
AND
THE AUTHORITIES CONCERNED OF THE PHILIPPINES
ON JAPANESE TECHNICAL COOPERATION PROJECT
FOR MULTI-STAKEHOLDER TRANSPORT PLANNING AND TRAFFIC
MANAGEMENT IMPROVEMENT IN METRO-ILOILO GUIMARAS
SUB-PROJECT
UNDER
CAPACITY ENHANCEMENT PROGRAM FOR METRO-ILOILO GUIMARAS
ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL AND BANATE BAY RESOURCE
MANAGEMENT COUNCIL, INC.**


The Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA"), organized the terminal evaluation team (hereinafter referred to as "the Team"), headed by Mr. Kenzo IWAKAMI, Senior Representative of JICA Philippines Office for the purpose of conducting the terminal evaluation and preparing necessary recommendations to the implementing agencies for Multi-stakeholder Transport Planning and Traffic Management Improvement in Metro Iloilo-Guimaras Sub-Project (hereinafter referred to as "the Project").

The Team has carried out intensive study and analysis of the activities and achievements of the Project, and prepared the Terminal Evaluation Report attached hereto (hereinafter referred to as "the Report", and presented it to Metro-Iloilo Guimaras Economic Development Council Inc. (hereinafter referred to as "MIGEDC") on August 19, 2010.


JICA and MIGEDC discussed the major issues pointed out in the Report, and agreed to report to their respective Governments the matters referred to in the Report attached hereto.

Iloilo City, August 19, 2010

For and in behalf of
Mayor Jed Patrick MABILOG
Chairperson
Metro Iloilo-Guimaras Economic
Development Council Inc.



Mr. Kenzo IWAKAMI
Team Leader
Terminal Evaluation Team
JICA Philippines Office



Governor Felipe Hilan NAVA
Co-Chairperson
Metro Iloilo-Guimaras Economic
Development Council Inc.

**Terminal Evaluation Report
on
Japanese Technical Cooperation
for
Multi-Stakeholder Transport Planning and Traffic
Management Improvement in Metro Iloilo-Guimaras
under
Capacity Enhancement Program
for
Metro Iloilo-Guimaras Economic Development Council
and Banate-Barotac Bay Resource Management
Council, Inc.
in
The Republic of the Philippines**

**Japan International Cooperation Agency (JICA)
and
Metro Iloilo-Guimaras Economic Development Council**

August 19, 2010

10 1/2

Table of Contents

1. Introduction

- 1-1 Objectives of the Terminal Evaluation Study**
- 1-2 Methodology of the Terminal Evaluation**
- 1-3 Member of the Terminal Evaluation Study**
- 1-4 Schedule of the Terminal Evaluation**

2. Outline of the Project

- 2-1 Background of the Project**
- 2-2 Summary of the Project**

3. Achievement of the Project

- 3-1 Inputs**
- 3-2 Outputs**
- 3-3 Project Purpose**
- 3-4 Issues on Implementation Process**

4. Results of Evaluation

- 4-1 Relevance**
- 4-2 Effectiveness**
- 4-3 Efficiency**
- 4-4 Impact**
- 4-5 Sustainability**
- 4-6 Conclusion**

5. Recommendations and Lessons Learned

- 5-1 Recommendations**
- 5-2 Lessons Learned**

Annexes

- Annex 1: Schedule of the Evaluation**
- Annex 2: Project Design Matrix (version 2.0)**
- Annex 3: Dispatch of JICA Experts**
- Annex 4: Training (in Manila)**
- Annex 5: Equipment Provided by Japanese Side**
- Annex 6: Project Operation Cost Allocated by Japanese Side**
- Annex 7: Assignment of Philippine Counterparts**
- Annex 8: Project Operation Cost Allocated by Philippine Side**
- Annex 9: List of Participants to Seminars/ Trainings**

10 / 10

1. Introduction

1-1 Objectives of the Terminal Evaluation Study

- 1) To evaluate the degree of achievement of the Project based on Project Design Matrix (PDM) and from the viewpoints of five evaluation criteria (relevance, effectiveness, efficiency, impact and sustainability).**
- 2) To review the project plan of the remaining period of the Project and after the termination of the Project through discussion on the plan of activities and on the prospect of achievement of the Project Purpose at the end of the project period.**
- 3) To identify and discuss necessary measures for solving problems on the project activities and assuring the sustainability of the Project, and report and recommend the results of discussions to the relevant government agencies in the Philippines and Japan.**

1-2 Methodology of the Terminal Evaluation

1-2-1 Evaluation Procedure

The Project was evaluated by a Japanese Terminal Evaluation Team (the Team) through conducting a series of discussions with the authorities concerned, visiting the project sites, and conducting surveys/ interviews with the Philippines counterparts, JICA experts, and relevant stakeholders.

The terminal evaluation was conducted based on PDM version 2.0 (revised on March 4, 2010).

In addition to this, the following reference materials were used.

- Documents prepared by the project team prior to the evaluation
- Periodical Project Progress Reports
- Results of questionnaire survey to the Philippines counterparts and JICA experts
- Record of Discussions (R/D) and the Mid-term review report

1-2-2 Evaluation Criteria

The evaluation was conducted based on the following five Evaluation Criteria.

(1) Relevance

Relevance refers to the validity of the Project Purpose and the Overall Goal in connection with the development policy of the Government of the Philippines as well as the needs of beneficiaries, etc.

(2) Effectiveness

Effectiveness refers to the extent to which the expected benefits of the Project have been achieved as planned. It also examines whether these benefits have been brought about as a result of the Project.



(3) Efficiency

Efficiency refers to the productivity of the implementation process. It examines whether the inputs to the Project have been efficiently converted into outputs.

(4) Impact

Impact refers to direct and indirect, positive and negative impacts caused by implementation of the Project, including the extent to which the overall goal has been attained.

(5) Sustainability

Sustainability refers to the extent to which the Project can be further developed by the Government of the Philippines and the extent to which the benefits generated by the Project can be sustained under national policies, technology, systems and financial state.

1-3 Member of the JICA Terminal Evaluation Team

Mr. Kenzo Iwakami	Leader	Senior Representative, JICA Philippines Office
Mr. Hozumi Katsuta	Sub-Leader/ Traffic Management	Senior Advisor, JICA Vietnamese Office
Ms. Naoko Yago	Evaluation Management	Representative, JICA Philippines Office
Mr. Kessy Reyes	Evaluation Coordination	Program Officer, JICA Philippines Office
Mr. Nick Baoy	Basic Information Collection	In-house Consultant, JICA Philippines Office
Mr. Isao Dojun	Evaluation & Analysis	Chuo Kaihatsu Corporation

1-4 Schedule of the Terminal Evaluation

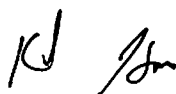
The schedule of the evaluation is attached as Annex 1.

2. Outline of the Project

2-1 Background of the Project

The City Government of Iloilo and the then Metro Iloilo Development Council (MIDC), which was reorganized as the Metro Iloilo-Guimaras Economic Development Council (MIGEDC) in 2006, requested Japanese technical cooperation for capacity enhancement of MIDC in 2005. Responding to the request, a preliminary study team of JICA visited to Iloilo province for working out the framework of the technical cooperation under the Program "Capacity Enhancement Program for Metro Iloilo-Guimaras Economic Development Council and Banate Bay Resource Management Council, Inc." which would be consisting of two Projects.

Through the discussion with JICA, the MIGEDC identified the traffic problem as the priority issue to be addressed in the Region, because the traffic congestion in several clogging points



in the Iloilo City had been the obstacle to efficient flow of passengers and goods within Iloilo and between the city proper and the neighbouring Local Government Units (LGUs), which in turn is hindering economic development of the Region.

The Project was launched in October 2007 on the arrival of Japanese experts. The period of the Project is 3 years (by October 5, 2010)

2-2 Summary of the Project

The following is a summary of the Project based on the PDM version 2.0 (for details see Annex 2).

(1) Overall Goal

LGU clusters for sustainable traffic management become functional in Metro Iloilo-Guimaras.

(2) Project Purpose

Traffic management Action Agenda for the Metro Iloilo-Guimaras is formulated in consultation with concerned LGUs, NGAs and private sector stakeholders.

(3) Outputs

- 1) Data on existing traffic condition in Metro Iloilo-Guimaras is compiled, analyzed, and presented to the stakeholders.
- 2) Traffic management options are formulated and evaluated with public involvement.
- 3) Social experiments on traffic management are conducted and evaluated with participation of public and private sector stakeholders and reflected to the traffic management action agenda.
- 4) Capacity of personnel of MIGEDC and member LGUs are enhanced through training provision of equipment and participation in the Project process.
- 5) Planning and implementing capabilities of MIGEDC and member LGUs will continue to be enhanced through the adoption of the TMAA.

(Remarks; TMAA: Traffic Management Action Agenda)

(4) Activities

- 1) Collection, analysis and announcement of traffic data
 - 1-1 Survey of management capabilities of related actors, and present transport and traffic information in Metro Iloilo-Guimaras
 - 1-2 Consolidate the collected data and present it to the public

KJ
Am

2) Selection of traffic management options

2-1 Analyze the problems and needs through public involvement with the series of workshops with stakeholders, including civil society and private sector

2-2 Formulate traffic management options through analysis of the data

3) Implementation of public demonstration (social experiment)

3-1 Select experiment projects and sites through consultations with stakeholders and conduct social experiment cycles (Plan, do, check, act)

3-2 Conduct campaign for the effective implementation of social experiments targeting to stakeholders (driver, pedestrian, street vendors, etc.)

3-3 Measure and evaluate the effect of social experiments and formulate manual of the process

3-4 Finalize traffic management Action Agenda based on results of the social experiments

3-5 Provision of equipment to the MIGEDC and each member of LGUs

4) Capacity enhancement of MIGEDC and member LGUs

4-1 Conduct seminar and training (OJT) for survey and analysis on transport and traffic management

4-2 Conduct seminar and training (OJT) for social experiment cycle

4-3 Conduct learning seminar from good practice in the Philippines

5) Implementing capacity reinforcement of MIGEDC and member

5-1 Conduct of planning and implementation workshop and summit for TMAA.

5-2 Problems of implementation and corresponding solutions are identified in each LGU.

6) [Common]

6-1 Counterpart Training

6-2 Holding Seminars

6-3 Capacity Development of personnel in relevant organizations (MIGEDC, LGUs)

6-4 Establishment of data base for transport planning and traffic management

10
Jm

3. Achievement of the Project

3-1 Inputs

(1) Dispatch of JICA experts

JICA experts have been dispatched in the following fields: 1) Team Leader/ Local Administration/ City Planning, 2) Traffic Management, 3) Public Involvement/ Training, and 4) Traffic Survey/ Traffic Analysis. For details, see Annex 3.

(2) Use of local consultants

Local consultants were hired to conduct surveys, seminars and social experiments as follows.

- 1) The University of the Philippines Visayas Foundation Inc. (UPVFI) conducted the Capability survey of relevant organizations and traffic information survey.
- 2) The UP National Center for Transportation Studies (UP-NCTS) conducted the Basic Seminar on Transportation Planning, Traffic Engineering and Management, and Traffic Law Enforcement.
- 3) Local Contractor for conduct of Civil works and traffic surveys of the social experiments.
- 4) Private Civil Engineer for providing technical assistance and advice to MIGEDC-JICA Technical Working Group (herein after referred to as TWG) and local contractors for the conduct of the social experiments

(3) International Training

One (1) international training, i.e., "Training on Urban Road Network Management in Asian Countries" held in UP-NCTS in Diliman, Quezon City in January 2010 with participants from Vietnam, Lao and Cambodia was attended by seven (7) members of the TWG of the Project participated in this training. For details, see Annex 4. A training on "Traffic Administration" for local counterparts and planners from member LGUs is scheduled to be conducted in September 2010.

(4) Provision of equipment

Office equipment, such as printer, computer, fax machine, GIS software, and equipment for social experiments etc. have been provided to the MIGEDC Secretariat and member-LGUs. For details, see Annex 5.

(5) Project operation cost allocated by JICA

Project operation cost allocated by JICA from 2007 to 2010 is 22.6 million Japanese Yen in total. For details, see Annex 6.

3-1-2 Philippines side

(1) Assignment of the Philippine counterparts

A total of 15 counterparts have been assigned to the Project. These include: 2 personnel from

the MIGEDC Secretariat, 3 personnel from LGU of Iloilo City, 1 personnel from LGU of Guimaras province, 1 personnel each from Oton, Leganes, Pavia, San Miguel and Santa Barbara municipalities, and 4 personnel from the Philippine National Police. For details, see Annex 7.

(2) Project operation costs allocated by the Philippines side

The Philippines side allocated expenditure for participation into trainings/ seminars/ meetings. Total amount of cost allocated (estimated) from 2007 to 2010 is 325,750 Pesos. For details, see Annex 8.

3-2 Outputs

3-2-1 Output 1: Data on existing traffic condition in Metro Iloilo-Guimaras is compiled, analyzed, and presented to the stakeholders.

Based on the level of indicator achievement, Output 1 is considered to have been achieved. Data on the existing traffic condition in Metro Iloilo-Guimaras (MIG) area were compiled, analyzed and presented to stakeholders. These data were subsequently used as bases for conduct of social experiments and formulation of Traffic Management Action Agenda (TMAA).

Indicator 1-1: Collected traffic data is compiled at MIGEDC office and released to the stakeholders.

Traffic data was collected through the MIGEDC Traffic Condition Survey conducted in December 2007 and Traffic Situation Survey in each member-LGU from August to October 2009. These data were compiled at MIGEDC office, analyzed and released to the stakeholders (mainly TWG members) in various occasions such as public consultation, stakeholders' meeting and TWG meetings. The following table shows information on kinds of traffic-related surveys conducted, period for collection and analysis/ release to the public.

Collected traffic data	Period for collection	Analysis and release to the public
MIGEDC Traffic Condition Survey	Dec. 2007	<ul style="list-style-type: none"> • Feb. 26, 2008: Survey results were released at the public consultation. • Jun. 4, 2008: Results of analysis were released and discussed at the TWG-MIGEDC joint meeting. • June 2009: Results of the Surveys and analysis were released at the stakeholder's meeting.
• Cordon Line Survey		
• OD Survey		
• Parking Survey (numbers of parked vehicle)		
• Intersection Traffic Volume Survey		
• Survey of speed and time		
• Intersection passing time survey		
• Pedestrian survey		
• Terminal facilities survey (long distance land transportation terminal)		
LGU traffic situation survey	Aug. 17-18, 2009	<ul style="list-style-type: none"> • Survey results were distributed to the LGUs concerned.
Oton		
• Traffic Volume Survey		

KJ Jhon

• Intersection Traffic Volume Survey		- Survey results were released at the TWG meetings and analysis of the survey results was made by the TWG. Those results were utilized for formulating the traffic management options and the traffic management action agenda TMAA.
• Parking Survey (numbers of parked vehicle)		
Guimaras		
• Traffic Volume Survey	Aug. 23-24, 2009	
• Parking Survey (numbers of parked vehicle)		
• OD Survey		
San Miguel	Sep. 6, 7 and 9, 2009	
• Traffic Speed Survey		
• Parking Survey (numbers of parked vehicle)		
• OD Survey		
Santa Barbara	Sep. 17-18, 2009	
• Intersection Traffic Volume Survey		
• Traffic Speed Survey		
• Parking Survey (numbers of parked vehicle)		
Leganes	Oct. 11-12, 2009	
• Traffic Volume Survey		
• Traffic Speed Survey		
• Parking Survey (numbers of parked vehicle)		
Pavia	Oct. 11-12, 2009	
• Intersection Traffic Volume Survey		
• Traffic Speed Survey		
• Intersection congestion length survey		
• Parking Survey (numbers of parked vehicle)		

Source: The project team

3-2-2 Output 2: Traffic management options are formulated and evaluated with public involvement.

Based on the degree of attainment of indicators, Output 2 is considered to have been achieved. Using the results of traffic data analysis, 45 traffic management options were formulated and evaluated with involvement of stakeholders.

Indicator 2-1: Number of traffic management options identified

Based on traffic data collected, a total of 45 traffic management options were identified. The following table shows number of traffic management options taken in TWG.

	Items	Options
1	Improvement of Infrastructure	9
2	Traffic System Management	14
3	Traffic Demand Management	9
4	Traffic Safety	8
5	Traffic Regulation and Control	5
	Total	

Source: The project team

Indicator 2-2: Number of meetings conducted with participation of relevant stakeholders

Traffic management options were discussed and evaluated with the participation of relevant

10/ Jan

stakeholders in several occasions beginning from the weekly TWG meeting cum public consultation held last February 26, 2008. Discussions regarding traffic management options resumed on September 12, 2008 and continued until July 2010 when counterparts from each LGU began to draft their respective TMAA. Number of TWG meetings and public consultation is 67 and 13 respectively. This factor shows enough occasions to discussion on traffic management options.

3-2-3 Output 3: Social experiments on traffic management are conducted and evaluated with participation of public and private sector stakeholders and reflected to the traffic management action agenda.

Based on the extent of achievement of indicators, Output 3 is deemed to have been achieved. Under the Project, 10 social experiments (SEs) were conducted with the participation of relevant stakeholders. The SE processes were documented in a manual and SE results were evaluated and compiled in the Social Experiment Practice Report. The SE results were utilized in the formulation of TMAA of each member LGU of MIGEDC.

Indicator 3-1: Number of social experiments conducted with involvement of relevant stakeholders

A total of 10 SEs were conducted during the project period including four SEs in Iloilo City and one SE each in other member-LGUs of MIGEDC. TWG members actively participated in planning, implementation, monitoring and evaluation of the SEs. Technical assistance in conduct of traffic surveys as well as documentation and evaluation of SE results was provided by local consultants (e.g., UPV). Prior to the implementation of SEs, consultations with relevant stakeholders and the local populace were conducted to explain the objectives of the SE and obtain their full support to the planned SE activities. The following table shows kinds, contents, venue, and period of the social experiments conducted.

No.	Kind	Contents	Venue	Period
1	Intersection Improvement: Left-turn Exclusive Lane (Avanceña - Locsin Sts.)	Installation of a left-turn exclusive lane (from Avanceña St., to Locsin St going to Mandurriao)	Avancena-Locsin Sts (Molo Intersection), Iloilo City	From Dec., 2008 to Jan., 2009
2	On-Road parking system (Phase 1)	Experiment on road marking system for vehicles that transport persons going to shopping and also vehicles loading-unloading goods	Quezon St. (Gen. Luna - Ledesma) Iloilo City	From Jan. to Feb., 2009
3	No entry, one way street, no parking	Experiments on limiting traffic of vehicles in hours that students go to and leave school, and also in hours that market is open, by installing movable traffic signs	Poblacion (Town Center) of San Miguel	Sep., 2009
4	Prohibition of Left	Experiment of traffic restrictions, which is	Roosevelt - Arroyo	Sep., 2009

	Turn	left turn prohibition, at intersection where frequently congestion happens	Streets, Poblacion, Sta. Barbara	
5	Jeepney bay construction	Installation of loading-unloading space for jeepney at the street (Timawa street) in front of Iloilo Doctor's Hospital	Timawa Avenue (Leopoldo Ganson St.) Iloilo City	Operation from Nov. 6, 2009
6	On-Road parking system (Phase 2)	In order to examine future possibility to introducing on-road parking tool collection system, on-road parking experiment was conducted for vehicles with persons who are going to shopping and vehicles for loading-unloading goods. This experiment included control of vehicles that is not parked at specified parking zone.	Quezon St. (Gen. Luna – Ledesma) Iloilo City	From Nov. to Dec., 2009
7	Loading-Unloading Area	Specify loading-unloading area for jeepney's passengers. Installation of traffic signs at specified places.	Poblacion (Town Center), Leganes	From Jan. to Feb., 2010
8	Loading-Unloading Area, one way	Specify loading-unloading area for jeepney's passengers. Installation of traffic signs at specified places. Installation of traffic signs at no entry zone	Poblacion (Town Center) of Oton	Feb. 2010
9	Tricycle parking system	Specify zone for waiting tricycle's passengers. Installation of traffic signs at specified places.	Poblacion (Town Center), Pavia	Feb. 2010
10	Speed limit, loading-unloading, no entry	Limit speed at specified road section and install traffic signs. Specify location of loading-unloading of jeepney's passengers. Installation of traffic signs at specified places. Specify no entry road and install traffic signs	Along the national road passing Brgy San Miguel, Jordan, Guimaras	Feb. 2010

Source: The project team

Indicator 3-2: Number of consultations held with participation of public and private stakeholders

A total of 11 consultations participated in by public and private stakeholders were conducted in connection with the implementation of SEs in each of the member LGUs. These consultations succeeded not only in obtaining public support but also in soliciting feedback on how to implement the SEs. Some SE plans were modified based on feedback obtained from the stakeholder consultations.

Indicator 3-3: User-friendly social experiment manual

The preliminary draft of the Social Experiment Manual was produced and distributed to TWG members in September 2008. This draft was used as a guide in conducting the SEs. In the course of implementation of SEs, the practice manual was revised and a final version was produced and released in March 2010. This manual is attached as an annex of the Social Experiment Practice Report.

Indicator 3-4: Assessment results of social experiment

With the assistance of the local consultants, the SEs were documented and SE results were analyzed in consultation with TWG members who were active participants in the SE implementation process. The results of the SE assessment were compiled in the Social Experiment Practice Report released by the project team in March 2010. The following table shows the summary of the assessment made by the project team on each social experiment.

No.	Social Experiment	Evaluation
1	Intersection Improvement: Left-turn Exclusive Lane (Avancena-Locsin Sts (Molo Intersection), Iloilo City	<ul style="list-style-type: none"> - Lacking signages at Locsin St. - No Loading/ Unloading & No Parking - Some private vehicles cross-cutting lanes - Some pedestrians are not using the designated pedestrian lane - Vehicles from and to Shell and Caltex gasoline stations cross-cutting the road - Right turn lane from Iloilo City to Mandurriao is occupied by vehicles going to Arevalo and Oton
2	On-Road parking system (Phase 1) Quezon St. (Gen. Luna – Ledesma) Iloilo City	<ul style="list-style-type: none"> - Pedestrian lane between Andok's and Iloilo Supermart should be placed nearer to the corner - put up a dividing rail between left and right turn lanes to separate vehicles coming from Arevalo - Prohibit the parking near the intersection. Vehicles backing from the parking areas of Iloilo Supermart and Andok's greatly affect the delay of other vehicles crossing the intersection - Prohibit left turn of vehicles from Arevalo going to Mandurriao at the Locsin-Avancaña intersection. Instead, vehicles may go around the Molo plaza or turn left at San Jose.
3	No entry, one way street, no parking Poblacion (Town Center) of San Miguel	<ul style="list-style-type: none"> - Traffic signs were observed only during the time uniformed surveyors were present in the area. Drivers disregarded the traffic signs after surveyors left the area - Traffic congestion seems to be minimal in the town proper
4	Prohibition of Left Turn Roosevelt-Arroyo Streets, Poblacion, Sta. Barbara	<ul style="list-style-type: none"> - An excellent participation of drivers in the no left turn experiment was observed - The presence of traffic enforcers was the greatest contributing factor to the success of the experiment - The active involvement of TWG members from Sta. Barbara was another plus factor - Those who violated the no left turn regulation were pedicabs and tricycles and these usually occurred between 6-7 A.M. - The No Left turn experiment has resulted to a less congested intersection in the corner of Roosevelt and Arroyo Sts.
5	Jeepney bay construction Timawa Avenue (Leopoldo Ganson St.) Iloilo City	<ul style="list-style-type: none"> - Portions of the designated parking area (across Robinsons mall along Quezon St.) were not utilized for parking due to fixtures installed by shops/residents on the road
6	On-Road parking system (Phase 2) Quezon St. (Gen. Luna – Ledesma) Iloilo City	<ul style="list-style-type: none"> - Business owners continued to put "no parking" signs on designated parking areas included in the social experiment - A 10-25 pesos/hour parking fee may be proposed on parallel on-road parking at Quezon St. - Traffic enforcers were hesitant to apprehend influential persons (e.g., lawyers) who disregarded the parking experiment - Paid parking arrangements employing barangay tanods similar to those implemented in Cebu City may be adopted
7	Loading-Unloading Area Poblacion (Town Center), Leganes	<ul style="list-style-type: none"> - There was no significant effect on travel speed from Leganes Elem. School to Tagbak terminal as a result of the jeepney/bus bay. - A number of buses used the bay but they were not using the entire area due to the presence of a concrete structure in the middle of the designated bay. - Participation of the drivers to the social experiment could have been better if the traffic enforcers direct the vehicles to load/unload in the designated jeepney/bus bay. - Less vehicles load/unload in the designated bay due to the presence of vehicles parked inside the bay - A traffic enforcer manning the bay may be needed during Market day
8	Loading-Unloading Area,	<ul style="list-style-type: none"> - There was a decrease in travel time of about 30 seconds between the Oton

	one way Poblacion (Town Center) of Oton	Poblacion and Mohon terminal - There was no resistance in the social experiment since the designated areas for loading and unloading were the same areas where vehicles normally load/unload even before the social experiment - The strict implementation of traffic enforcers on the observance of loading/unloading areas greatly contributed to the positive outcome of the experiment
9	Tricycle parking system Poblacion (Town Center), Pavia	- There was no improvement in travel speed during the implementation of the social experiment - Tricycle drivers and church management complained about the lack of <u>temporary comfort room facility in the parking area</u>
10	Speed limit, loading-unloading, no entry Along the national road passing Brgy San Miguel, Jordan, Guimaras	- Public Utility Jeepney (PUJ) drivers plying the Nueva Valencia route objected that they were not able to load/unload in front of the Chavez Building during the survey period but which was not part of the social experiment - PUJ drivers were less informed compared to tricycle drivers

Source: The project team

Indicator 3-5: Traffic management action agenda

Results of the SEs including the findings from the traffic surveys conducted prior to the SEs were reflected and incorporated in the TMAA. The TWG members drafted the TMAA of their respective LGUs with technical advice from local consultants and Japanese experts. Started in February 2009, the TMAA formulation process was completed in July 2010.

3-2-4 Output 4: Capacity of personnel of MIGEDC and member LGUs are enhanced through training provision of equipment and participation in the project process.

Based on the extent of achievement of its three indicators, Output 4 is deemed to have been achieved. Through their participation in various trainings, TWG meetings, social experiments and other project activities, capacity of personnel of MIGEDC and member LGUs were enhanced.

Indicator 4-1: At least 14 LGU officers, 7 law enforcement officers, and 2 MIGEDC officers are trained.

Some 29 LGU officers, 11 law enforcement officers, 3 MIGEDC officers, and 2 municipal councilors have participated in the following seminars/trainings. For details, see Annex 9.

	Title of seminars/ trainings	LGU officers	PNP personnel	MIGEDC officers	Others	Total
1	Basic Seminar on Transportation Planning, Traffic Management and Engineering and Traffic Law Enforcement	12	6	1	6	25
2	GIS Orientation Training	15	5	2	1	23
3	Seminar on Transport Policy Trend, Road Pricing and Environmental/Social Cost	14	3	2	3	22

4	Workshop on Traffic Safety for MIGEDC	14	3	2	3	22
5	Workshop on Traffic Surveys	15	6	1	3	25
6	Workshop on Traffic Microsimulation	9	5	0	4	18
7	Feedback Workshop for TMAA Review	12	3	1	1	17

Indicator 4-2: Number of trainings/seminars conducted

At the time of evaluation, a total of 14 trainings and seminars have been conducted (see tables below). Of this total, six trainings and seminars were conducted at the initiative of MIGEDC-TWG on Transport and Traffic Management. In response to the request of TWG members, the Project will conduct an Advanced Course on Traffic Administration in September 2010 with the help of UP-NCTS.

(1) Trainings and Seminars organized by the Project

No	Seminar	Topics	No. of Hrs.	Date	Resource Persons
1	Basic Seminar on Transportation Planning, Traffic Management and Engineering and Traffic Law Enforcement	Overview of Transport Planning, Traffic Management and Engineering and Traffic Law Enforcement	40 hrs.	22-26 Sept. 2008	UP-NCTS: Dr. Ma. Sheilah Napalang, Eng. Aileen Mappala, Eng. Sheila Flor Dominguez, Cesar Villadores (Retired Police Officer) 31 participants
2	GIS Orientation Training	Overview of GIS	8 hrs.	25 Feb 2009	UPV: Dr. Glenn Aguilar 27 participants
3	Seminar on Transport Policy Trend, Road Pricing and Environmental/ Social Cost	Transport Policy Trend, Road Pricing, Environmental/Social Cost	8 hrs.	3 Mar 2009	UP-NCTS: Dr. Ma. Sheilah Napalang, Eng. Aileen Mappala 29 participants
4	Workshop on Traffic Safety	Traffic Safety	8 hrs.	4 Mar 2009	UP-NCTS: Dr. Ma. Sheilah Napalang, Eng. Aileen Mappala 31 participants
5	Workshop on Traffic Surveys	Traffic Surveys	8 hrs.	7 Aug 2009	UP-NCTS: Eng. Sheila Flor Javier, Eng. Aileen Mappala 32 Participants
6	Workshop on Traffic Microsimulation	Orientation and hands-on training on microsimulation using TSIS software	8 hrs	8 Sept 2009	JICA Expert Team Yoshiro Kunimasa
7	Training on Urban Road Network Management for Asian Countries (TURNMAC)	Traffic Management and Engineering	56 hrs	22 January - 28 January 2010	UP NCTS Experts
8	Feedback Workshop on TMAA Revision	Review and Commentary on the LGU TMAA	8 hrs.	18 February 2010	UP-NCTS: Eng. Aileen Mappala

Total trainings conducted: 8 trainings including TURNMAC

(2) Training and Seminars organized by the MIGEDC-JICA TWG

No	Seminar/Workshop	Topics	No. of Hrs.	Date	Resource Persons
1	Transport Planning Orientation	Urban Transport Planning	4 hrs.	April 25, 2008	Ron Dalumpines
2	Urban Transport Planning Process	Urban Transport Planning	4 hrs.	May 14, 2008	Ron Dalumpines
3	Empowering the Committee & TWG towards Effective Local Governance for Transport and Traffic	Governance	8 hrs.	October 16, 2008	Prof. Lorenza B. Padojinog
4	Group Dynamics and Processes	Team building	8 hrs.	December 3, 2008	Prof. Evelyn Alobba
5	Seminar-Workshop on Strategic Planning for the MIGEDC Transportation & Traffic Management Committee	Strategic Planning	8 hrs.	April 30, 2009	Prof. Lorenza Padojinog & Mr. Baltazar Gumana
6	Workshop on Action Planning for the MIGEDC Transportation & Traffic Management Committee	Action Planning	8 hrs.	October 30, 2009	Prof. Lorenza Padojinog

Total trainings conducted: 6 trainings

Indicator 4-3: Number of TWG meetings conducted

A total of 67 TWG meetings and 13 consultations were conducted under the Project as of July 2010. As part of the capacity building process, these meetings provided the venue for sharing of knowledge and experiences on traffic management among TWG members and project stakeholders.

3-2-5 Output 5: Planning and implementing capabilities of MIGEDC and member LGUs will continue to be enhanced through the adoption of the TMAA (Traffic Management Action Agenda).

Based on extent of achievement of its indicators, Output 5 is considered to have been achieved. As mentioned earlier, through participation in various trainings, seminars and meetings, capabilities of personnel from MIGEDC and member LGUs have been enhanced. Active involvement of TWG members in the implementation of social experiments and formulation of TMAA also enhanced their planning and implementing capabilities.

Indicator 5-1: TMAA contains proposed measures for LGU initiated training activities for actual application.

The LGUs of Iloilo city and Oton proposed training activities and incorporated them in TMAA.

Mobility Management Goal	Proposed Training Activities	Indicators
Iloilo City Installation of mechanisms to strengthen planning and implementing policies for transportation and traffic	Preparation of training modules and allocation of budget for transport planning and traffic management seminars & summits	1. Formal/informal trainings and seminars on transport planning and traffic management implemented 2. Traffic management summits are conducted and attended by cities with best practices on transport & traffic
Oton Formulate stronger measures to effect ordinances on loading and unloading	Capacity building trainings/seminars for traffic enforcers	1. Number of capacity building trainings and seminars to traffic enforcers conducted 2. Number of traffic enforcers trained on capacity building

Indicator 5-2: TMAA contains identified problems and their solutions

TMAA contains 1) tables on Traffic Management Action Agenda of each member LGUs, which indicate problems identified, management goals, objectives, and management measures (solutions), etc., and 2) Action Plan of each LGUs, which indicates concrete actions (activities) to be implemented from 2010 to 2011 and targeted outputs, etc.

3-3 Project Purpose

Project Purpose: Traffic management Action Agenda for the Metro-Iloilo Guimaras is formulated in consultation with concerned LGUs, NGAs and private sector stakeholders.

Indicator 1.: Traffic management Action Agenda is officially submitted and explained to the MIGEDC PMO.

At the time of evaluation, the Project Purpose has been almost achieved. Began in October 2009, the formulation of the draft Traffic Management Action Agenda was completed in July 2010. Discussions on the contents of TMAA drafted by TWG representatives of each member LGUs were conducted during TWG meetings. While these discussions succeeded in clarifying the traffic management issues affecting member LGUs, the draft TMAA is still work-in-progress with some room for improvement in terms of coherence and logical explanation of its contents. It is expected that the final draft of TMAA to include cluster level agenda will be submitted and explained to the MIGEDC PMO before the end of the Project in October 2010.

3.4 Issues on Implementation Process

(1) Need to refocus the Project Purpose

The original project design aimed at formulating a transport and traffic management plan with participation and collaboration of concerned stakeholders. Due to the short project period and limited capacity of local counterparts, the Project Purpose had to be re-formulated in consultation with MIGEDC on the second year of project implementation with the Project aiming for a “traffic management action agenda” in lieu of a transport and traffic management plan. This shift in project objective also took into consideration the need to refocus the project activities towards more attainable targets.

(2) Lack of communication among key project actors

During the mid-term evaluation, it was noted that there had been a lack of communication among the key project actors including Japanese experts, local project staff, project counterparts and MIGEDC Secretariat at the beginning of the Project. With the recruitment and longer term assignment of local project staff, communication was gradually improved. Moreover, the weekly TWG meetings and participatory activities conducted under the Project promoted bonding and better communication among the main project actors.

(3) Devastation brought about by Typhoon Frank in Iloilo Province

In June 2008, a strong typhoon devastated a big part of Iloilo Province including member municipalities of MIGEDC causing delay in the implementation of project activities.



4. Results of Evaluation

4-1 Relevance

The Project is relevant to the needs of the target group since the MIG (Metro Iloilo-Guimaras) population is growing, and also traffic management skills of the MIGEDC and the member Local Government Units (LGUs) need to be enhanced.

New Medium-Term Philippine Development Plan (2011-2016) is under preparation. Governance will be one of the focused issues of the new administration's development agenda. Therefore, the objectives of the Project will be still consistent with the Government of the Philippines. As for the policies of the member LGUs of MIGEDC (Iloilo city, Guimaras province, municipalities of Leganes, Oton, Pavia, San Miguel, and Sta. Barbara), improvement of the traffic management is considered an important issue in general by the chief executives of those LGUs. Therefore, this project is consistent with the policies of the central government of the Philippines and LGUs concerned with the Project.

The support to infrastructure that underpins sustained economic development, as well as in the "software" areas such as improving management and maintenance capacity, and also improvement of policy implementation capacity and governance are included in the priority issues of the Government of Japan and JICA. Therefore, the objectives of the Project are consistent with the Japan's ODA policy to the Philippines.

4-2 Effectiveness

As mentioned earlier, various seminars/ trainings/ meeting have been held in order to enhance capability of personnel of MIGEDC and member LGUs, and they have involved in the implementation of social experiments and formulation of TMAA. As a result, they have acquired knowledge and skills on traffic management improvement and they have formulated TMAA. It is considered that the degree of the achievement of the Outputs and the Project Purpose is at a satisfactory level. Therefore, it is safe to say that effectiveness of the Project is also at a satisfactory level.

4-3 Efficiency

In general, both Philippine and Japanese side have provided inputs for the project activities appropriately in terms of human resources, equipment, financial resources.

Important factors which contributed to the efficiency of the progress of the project activities are active participation of the members of the traffic management Technical Working Group of the Project at MIGEDC, effective use of and collaboration with local resource persons such

as personnel of University of the Philippines¹. Although the Philippine counterparts have multiple tasks at their LGUs other than activities on traffic management, their participation rate to the regular weekly TWG meeting is very high. Not only JICA experts but also the local resource persons have provided knowledge and skills on traffic management improvement effectively. Computers provided under the Project to Philippine side have been utilized effectively by the Philippine counterparts for preparing TMAA.

4-4 Impact

There is a good prospect for achieving the Overall Goal in the short term (3 to 5 years) considering the positive response being generated by the draft TMAA among LGU stakeholders. A number of positive effects have been observed especially in terms of capacity building of local counterparts on traffic management. No negative impact was noted in this terminal evaluation.

4-4-1 Prospect for achieving the Overall Goal

Overall Goal: LGU clusters for sustainable traffic management become functional in Metro-Iloilo Guimaras.

Indicator 1: Traffic Management Action Agenda is used as basis for planning within MIG and within its member LGUs.

According to the interviews with mayors of LGUs concerned and counterparts, traffic management improvement is becoming an important issue among member LGUs of MIGEDC. Most of Local chief executives (mayors of member LGUs) recognize the existence of TMAA and they have, in fact, expressed their willingness to adopt the TMAA as basis for traffic management improvement in their localities. In view of this finding, it is expected that the TMAA will be used as basis for planning by member LGUs within MIG in the near future.

At the cluster level, there is a good prospect that MIGEDC will consider the TMAA in preparation and updating of MIGEDC cluster plans not only in transport and traffic management but also in other important sectors such as infrastructure, land use, among others.

4-4-2 Other impact

(1) Strengthening of TWG mechanism and network on transport and traffic management

As a result of the frequent interaction and active participation of TWG members in various

¹ University of the Philippines Visayas (UPV) and University of the Philippines National Center for Transportation Studies (UP-NCTS)

project activities such as trainings, conduct of social experiments and weekly meetings, the TWG collaborative mechanism and teamwork required for addressing common problems on traffic management have been strengthened. Through the Project, the TWG members were also able to develop linkages and networks with relevant agencies on transport and traffic management (e.g., Land Transportation Office, Land Transportation Franchising and Regulatory Board, and UP-NCTS, etc.) which in their view will be very useful when they confront future traffic management problems in their respective areas.

(2) Capacity building of local consultants/resource persons

Interviews with local consultants from the UPV revealed that their skills in conduct of traffic surveys and social experiments were developed through their engagement in the Project. These experts can be tapped for traffic management projects of MIGEDC and its member-LGUs in the future.

(3) Creation of an office in charge of traffic management

The Transport Management and Traffic Regulation Office (TMTRO) was created last year under the Office of Iloilo City Mayor. This new office has been authorized by an annual budget ordinance of the Iloilo city government. This is a positive impact of the Project and also indicates that the Iloilo city government came to consider traffic management to be a further important issue.

4-5 Sustainability

4-5-1 Policy aspect

Traffic management improvement is one of the most concerns especially in the city of Iloilo and it is becoming a major concern in LGUs surrounding the city. Most of mayors of MIGEDC member LGUs and/or executive officers of LGUs have expressed their support to some of the action plans proposed in the TMAA. The positive feedbacks on the draft TMAA from key LGU officials are good indications that the TMAA will eventually be part of the LGU policy for addressing their local traffic management concerns. In order to ensure policy sustainability, however, the proposed measures in the draft TMAA need to be incorporated in the local development plans (e.g., Comprehensive Land Use Plan, Executive Legislative Agenda, and Annual Development Plan) with some of the proposed actions requiring the passage of local ordinance.

4-5-2 Organizational aspect

At the cluster level, the collaborative mechanism for addressing common issues such as traffic

management improvement within MIG has been established through the TWG. The active participation of the members of the TWG members representing the member LGUs in the project activities strengthened this collaborative mechanism. However, project TWG is ad hoc in nature. The absorption of the members of the project TWG who were trained under the Project into the MIGEDC TWG will promote continuity of the TWG mechanism after the Project.

At the level of member-LGUs, only Iloilo City and Oton have existing traffic management units, namely: TMTRO for Iloilo City and TMO for Oton. The creation of a similar office or unit in charge of traffic management at each LGUs is planned in the draft TMAA of other LGUs. The creation of TMTRO is viewed as a positive step towards the implementation of proposed actions in the TMAA. However, some LGUs may need conduct necessary actions of TMAA within existing organizational structure.

Considering that LGUs are responsible for addressing traffic problems in their respective jurisdictions, organizational sustainability of traffic management initiatives will largely depend on ability of the LGUs to provide adequate resources for the operation of TMTRO or similar entity.

4-5-3 Financial aspect

At the cluster level, budget for the conduct of MIGEDC operation is sourced from the annual contributions of member-LGUs amounting to P200,000 each for Iloilo City and Guimaras Province and P100,000 each for the five municipal LGU members.

Budget for the proposed traffic management improvement measures in the TMAA of each LGU particularly in the setting up of TMTROs may prove difficult for some municipal LGUs considering their limited financial resources. In this regard, adjustments in the TMAA or adoption of innovative measures (e.g., the LGU of Oton provides honoraria to deputized traffic enforcers out of the fines collected from traffic violators) are necessary.

4-5-4 Technical aspect

Traffic management aspects were new for most of the members of JICA-TWG. By participating regular meeting of TWG, and trainings/ seminars/ workshops, and through planning, implementing, evaluating the social experiments on various kinds of traffic management, and preparing TMAA, the members of TWG have acquired knowledge and skills on traffic management remarkably. LGU counterparts expressed that they can plan and implement other social experiments by themselves and implement planed activities in TMAA. Through participating into the project activities, they have good relationship among

TWG's members and also resource persons, such as persons in University of Philippines, local consultants, etc. This kind of relationship/ linkage will support in solving problems of traffic. Therefore, knowledge and skills of the TWG's member will be sustained technically. For further enhancement of their technical capability, continuation of the TWG meeting even only monthly basis is necessary as an opportunity for sharing information on changing situation on traffic in MIG area, discussing possible solutions and enhancing further their technical knowledge and skills.

4-6 Conclusion

At the time of evaluation, the Project has almost attained the Project Purpose as required activities and outputs towards formulation of the TMAA have been accomplished. In order to formulate the TMAA, the Project compiled traffic data, identified and analyzed traffic management options, conducted social experiments and capacitated local counterparts from MIGEDC and its member LGUs. It is expected that the remaining activities including the conduct of training on Traffic Administration, drafting of cluster-level TMAA and explanation of TMAA to the MIGEDC-PMO will be accomplished by the end of the Project in October 2010.

The Project is deemed relevant considering that its objectives are consistent with the needs of the target group, the development policy of the Philippine government and the ODA policy of the Japanese government. Despite the short project duration and some issues encountered at the beginning of the Project, the Project was, with strong ownership shown by TWG members, able to achieve its planned objectives and generate some positive impact on technical capacity of project counterparts from member LGUs in addressing traffic management issues. Financial and organizational capacity of some member LGUs and MIGEDC Secretariat to carry out or support the traffic management measures proposed in the TMAA, however, need to be strengthened in order to ensure project sustainability.

5. Recommendations and Lessons Learned

5-1 Recommendations

5-1-1 Recommended actions in the remaining project period

(1) Refinement of cluster-level and LGU level TMAA

Although draft of cluster level TMAA including some mechanism was prepared, it is suggested that the project team, in consultation with the TWG, take necessary actions of finalization of TMAA and include in Part 1. In addition, results of traffic survey conducted each LGU should be reflected in the level of LGU.

(2) Revision and addition of contents of the social experiment practice report

Except for the first few social experiments, explanations for most of social experiments need to be improved in order to fully document the experimentation process. Since this report is useful together with the SE manual as reference materials for future social experiments, it is recommended that the SE report be revised by adding more details about the SE experiment conducted to make it more user-friendly.

5-1-2 Recommended actions after project termination

(1) Maintaining some functions of the TWG

Traffic problems within MIG will get more and more complicated and therefore the functions of TWG will become more important. Through the TWG mechanism, MIGEDC as coordinator of LGUs in MIG, can have the means to address traffic management problems. In order to maintain the TWG function, it is suggested that MIGEDC-TWG meeting be continued even only on a monthly basis. In this regard, MIGEDC Secretariat should take initiative for holding MIGEDC-TWG meetings.

(2) Updating and upgrading of TMAA

The TMAA generated through the Project may be considered as work-in-progress. As such, refinements of some planned actions including coordination for actual implementation and establishment of detailed consensus-building mechanism for cluster level issues need to be continued after the Project. Updating and upgrading of TMAA is also necessary for attaining the Overall Goal of the Project.

(3) Follow-up training activities for TWG members

The trainings, workshops and meetings conducted during the project have motivated the TWG members to actively participate in project activities. Providing TWG members with opportunities for further trainings on traffic management is necessary not only to upgrade their skills but also to keep their motivation in dealing with issues related to traffic management. It is recommended to MIGEDC that TWG members be given more opportunities for local or international trainings on urban transport planning such as those organized by JICA and other agencies.

(4) Continuous utilization of skills of project-trained personnel

The Project has capacitated at least two personnel from each member-LGU of MIGEDC who were assigned to the project TWG through the trainings, seminars and workshops conducted during the Project. It is suggested that these trained personnel be given priority when

selecting members of MIGEDC-TWG on transport and traffic management and in the traffic management units (e.g., TMTRO) that are being proposed for establishment in each member LGUs.

5-2 Lessons Learned

(1) The conduct of a basic comprehensive course on traffic management enabled the local counterparts who had no previous experience in traffic management-related projects to better understand the project activities. Although the training was conducted almost a year after the Project started, it still resulted in the active participation of local counterparts in the implementation of project activities.

(2) The utilization of local expertise by the project team promoted better mutual understanding between Japanese experts and local counterparts. The local experts also provided continuity to the project activities especially in this project where Japanese experts are dispatched intermittently and some activities such as social experiments had to be carried out over a long period.

(3) The increased frequency of TWG meetings (i.e., from monthly to weekly) gave more opportunities for local counterparts to acquire skills and sustained their enthusiasm to participate in the project activities.

Annex 1 Schedule of the Terminal Evaluation

(Project on Multi-Stakeholder Transport Planning and Traffic Management Improvement in Metro Iloilo-Guimaras)

The Japanese Evaluation Team			
1	Aug. 2	Mon	Manila → Iloilo
2	Aug. 3	Tue	<ul style="list-style-type: none"> • Courtesy call to the provincial government of Iloilo (PPDO: Provincial Planning Development Office) • Interview with MIGEDC Secretariat • Interview with Japanese experts
3	Aug. 4	Wed	<ul style="list-style-type: none"> • Courtesy call to the governor of Iloilo Province • Explanation on the terminal evaluation of the Project to Philippine Counterparts (C/Ps) of Iloilo city and JICA experts, and Interview with them
4	Aug. 5	Thu	<ul style="list-style-type: none"> • Interview with C/Ps and persons concerned in LGU of Santa Barbara, San Miguel, and Oton, and filed observation where social experiments were conducted
5	Aug. 6	Fri	<ul style="list-style-type: none"> • Interview with C/Ps and persons concerned in LGU of Leganes and Pavia, and filed observation where social experiments were conducted
6	Aug. 7	Sat	Internal meeting
7	Aug. 8	Sun	Preparation of draft evaluation report
8	Aug. 9	Mon	<ul style="list-style-type: none"> • Courtesy call to the provincial governor of Guimaras • Interview with C/Ps and persons concerned in LGU of Guimaras and Jordan, and filed observation where social experiments were conducted
9	Aug. 10	Tue	<ul style="list-style-type: none"> • Interview with the persons concerned at University of Philippines Visayas
10	Aug. 11	Wed	<ul style="list-style-type: none"> • Interview with the official of Provincial Planning and Development Office (PPDO), Iloilo
11	Aug. 12	Thu	<ul style="list-style-type: none"> • Internal meeting for drafting terminal evaluation report
12	Aug. 13	Fri	<ul style="list-style-type: none"> • Additional interview with C/Ps of Oton
13	Aug. 14	Sat	Preparation of the draft terminal evaluation report
14	Aug. 15	Sun	Preparation of the draft terminal evaluation report
15	Aug. 16	Mon	<ul style="list-style-type: none"> • Reporting the contents of drafted terminal evaluation report to MIGEDC secretariat and C/Ps (members of TWG)
16	Aug. 17	Tue	<ul style="list-style-type: none"> • Finalization of terminal evaluation report
17	Aug. 18	Wed	<ul style="list-style-type: none"> • Explanation to the co-chairperson of MIGEDC on the terminal evaluation report and the Minutes of Meetings (M/M)
18	Aug. 19	Thu	<ul style="list-style-type: none"> • JCC for MIGEDC project and signing on M/M

1/2 Am

Annex 2 Project Design Matrix (PDM) Version 2.0

Project Title : Multi-Stakeholder Transport Planning and Traffic Management Improvement in Metro Iloilo-Guimaras under Capacity Enhancement Program for MIGEDC and BBRMC

Target Group : MIGEDC, Member LGUs, Traffic Police

Project Period : 2007/9 - 2010/9 (3 years)

Revised: March 4, 2010

Narrative Summary	Objectively Verifiable Indicators	Means of Verification	Important Assumption
[Overall Goal] LGU clusters for sustainable traffic management become functional in Metro-Iloilo Guimaras.	1. Traffic management Action Agenda is used as basis for planning within MIG and within its member LGUs.	Annual Report of MIGEDC	• There is no dramatic change in decentralization policy of the Philippines.
[Project Purpose] Traffic management Action Agenda for the Metro-Iloilo Guimaras is formulated in consultation with concerned LGUs, NGAs and private sector stakeholders.	1. Traffic management Action Agenda is officially submitted and explained to the MIGEDC PMO.	• Project Report • Hearing at MIGEDC, member LGUs, Traffic police	• The cooperation structure of LGUs in MIGEDC is continued.
[Outputs] 1. Data on existing traffic condition in Metro Iloilo-Guimaras is compiled, analyzed, and presented to the stakeholders.	1-1 Collected traffic data is compiled at MIGEDC office and released to the stakeholders.	• Database, maps • MIGEDC database including on www-site	• Trained technical personnel continue to work at counterpart agencies or MIGEDC.
2. Traffic management options are formulated and evaluated with public involvement.	2-1 Number of traffic management options identified 2-2 Number of meetings conducted with participation of relevant stakeholders	• Annual Report of MIGEDC • Project Report/ Discussion record of meetings (• questionnaire to attendants and observation of meetings)	• Trained technical personnel continue to work at counterpart agencies. • The recommendation made through the experiment process will be accepted by different stakeholders
3. Social experiments on traffic management are conducted and evaluated with participation of public and private sector stakeholders and reflected to the traffic management action agenda.	3-1 Number of social experiments conducted with involvement of relevant stakeholders 3-2 Number of consultations held with participation of public and private stakeholders 3-3 User-friendly social experiment manual 3-4 Assessment results of social experiment 3-5 Traffic management action agenda	• Project Report/ Discussion record of meetings (JICA Expert Team) • Social Experiment Practice Report (JICA Expert Team) • Social Experiment Manual (JICA Expert Team) (• planning of public demonstration, implementation plan formulation, implementation, publicization of the results, etc.)	• Trained technical personnel continue to work at counterpart agencies. • The recommendation made through the experiment process will be accepted by different stakeholders
4. Capacity of personnel of MIGEDC and member LGUs are enhanced through training provision of equipment and participation in the Sub-Project process.	4-1 At least 14 LGU officers, 7 law enforcement officers, and 2 MIGEDC officers are trained. 4-2 Number of trainings/seminars conducted 4-3 Number of TWG meetings conducted	• Project Report/ Record of training performances (JICA Expert Team) (• apprehension test before/after the training) • Project Report/ Record of training (JICA Expert Team) • Project Report/ MM (JICA Expert Team)	• Trained technical personnel continue to work at counterpart agencies.
5. Planning and Implementing capabilities of MIGEDC and member LGUs will continue to be enhanced through the adoption of the TMAA.	5-1 TMAA contains proposed measures for LGU initiated training activities for actual application. 5-2 TMAA contains identified problems and their solutions	• Annual Report of MIGEDC	• LGUs are able to provide fund for training. • Trained technical personnel continue to work at counterpart agencies.

10/11/11

[Activities]	[Input]		
<p>1. Collection, analysis and announcement of traffic data 1-1 Survey of management capabilities of related actors, and present transport and traffic information in Metro Iloilo-Guimaras 1-2 Consolidate the collected data and present it to the public</p> <p>2. Selection of traffic management options 2-1 Analyze the problems and needs through public involvement with the series of workshops with stakeholders, including civil society and private sector 2-2 Formulate traffic management options through analysis of the data</p> <p>3. Implementation of public demonstration (social experiment) 3-1 Select experiment projects and sites through consultations with stakeholders and conduct social experiment cycles (Plan, do, check, act) 3-2 Conduct campaign for the effective implementation of social experiments targeting to stakeholders (driver, pedestrian, street vendors, etc.) 3-3 Measure and evaluate the effect of social experiments and formulate manual of the process 3-4 Finalize traffic management Action Agenda based on results of the social experiments 3-5 Provision of equipment to the MIGEDC and each member of LGUs</p> <p>4. Capacity enhancement of MIGEDC and member LGUs 4-1 Conduct seminar and training (OJT) for survey and analysis on transport and traffic management 4-2 Conduct seminar and training (OJT) for social experiment cycle 4-3 Conduct learning seminar from good practice in the Philippines</p> <p>5. Implementing capacity reinforcement of MIGEDC and member 5-1 Conduct of planning and implementation workshop and summit for TMAA. 5-2 Problems of implementation and corresponding solutions are identified in each LGU.</p> <p>6. [Common] 6-1 Counterpart Training 6-2 Holding Seminars 6-3 Capacity Development of personnel in relevant organizations (MIGEDC, LGUs) 6-4 Establishment of data base for transport planning and traffic management</p>	<p>Japanese side</p> <p>Man Power • Team Leader/Local Administration/City Planning (1) • Traffic Management (1) • Public Involvement/Training (1) • Traffic Survey/Traffic Analysis (1) (Dispatch of Project Team when necessary) • Lecturers (when necessary) • Local Consultant (when necessary)</p> <p>Materials and Equipment • Copy Machine • Computers • GIS software • Motorcycle • GPS devices • Facsimile</p> <p>Training • Traffic management planning • Traffic data analysis • GIS, Traffic Safety, Traffic Simulation • www-site • Traffic controlling • Traffic policy</p> <p>Costs • Cost for social experiment • Cost for traffic campaign</p>	<p>Philippine side</p> <p>Man Power • Project Manager (1) • Sub-project Manager (1) • LGU staffs (14) • Traffic Enforcer (7) • MIGEDC Clerk (2)</p> <p>Facility • Project office</p> <p>Materials and Equipment • Desks and chairs</p> <p>Costs • Cost for social experiment • Cost for traffic campaign • Cost for office • Cost for telephone • Cost for electricity • Cost for internet</p>	<p>• Trained technical personnel continue to work at counterpart agencies.</p> <p>• There is no socio/political conflict over the traffic management options and social experiments.</p> <p>[Pre-condition]</p> <p>1. MIGEDC, Provincial Government and member LGUs agree on the implementation for the Project</p>

Annex 3 Dispatch of JICA Experts

No.	Name of Expert	Field	Period of Assignment	
			From	To
1	Mr. Akio NAKAMURA	Team Leader/ Local Administration/ City Planning	Oct 5, 2007	Nov 3, 2007
			Jan 31, 2008	Feb 29, 2008
			May 18, 2008	Jun 6, 2008
			Aug 26, 2008	Sep 19, 2008
			Oct 21, 2008	Nov 25, 2008
			Jan 27, 2009	Mar 5, 2009
			May 20, 2009	Jun 24, 2009
			Aug 4, 2009	Aug 27, 2009
			Nov 13, 2009	Jan 2, 2010
			Mar 16, 2010	Mar 27, 2010
			Jun 1, 2010	Jun 22, 2010
			Aug 3, 2010	Aug 25, 2010
2	Mr. Asaichi MIYAKAWA	Traffic Management	Oct 15, 2007	Oct 21, 2007
			Nov 27, 2007	Dec 4, 2007
			Feb 15, 2008	Feb 29, 2008
			May 26, 2008	Jun 24, 2008
			Sep 16, 2008	Oct 4, 2008
			Oct 8, 2008	Oct 15, 2008
			Jan 30, 2009	Feb 20, 2009
			Feb 28, 2009	Mar 10, 2009
			Jun 11, 2009	Jun 25, 2009
			Jun 29, 2009	Jul 11, 2009
			Jul 27, 2009	Aug 22, 2009
			Sept 16, 2009	Oct 15, 2009
3	Mr. Takao MITSUISHI	Traffic Management	Feb 14, 2010	Mar 27, 2010
			Jul 21, 2010	Aug 10, 2010
			Sep 21, 2010	Sep 29, 2010
4	Mr. Hussein S. LIDASAN	Public Involvement/ Training	Oct 9, 2007	Oct 12, 2007
			Oct 1, 2007	Oct 2, 2007
			Nov 6, 2007	Nov 9, 2007
			Nov 27, 2007	Nov 30, 2007
			Jan 24, 2008	Jan 28, 2008
			Feb 9, 2008	Feb 13, 2008
5	Mr. Lorenza B. PADOJINOG	Public Involvement/ Training	May 18, 2008	Jun 1, 2008
			Jul 16, 2008	Jul 30, 2008
			Aug 26, 2008	Sep 9, 2008
			Sep 12, 2008	
			Sep 17, 2008	
			Sep 22, 2008	Sep 26, 2008
			Dec 1, 2008	Dec 15, 2008
			Jan 20, 2009	Mar 7, 2009
			May 22, 2009	May 29, 2009
			Jun 5, 2009	Jun 12, 2009
			Jul 3, 2009	Jul 10, 2009
			Aug 7, 2009	Aug 14, 2009
			Sept 4, 2009	Sept 11, 2009
			Oct 2, 2009	Oct 9, 2009
			Nov 6, 2009	Nov 13, 2009
			May 28, 2010	Jun 4, 2010
			Jun 18, 2010	Jun 25, 2010
			Jul 23, 2010	Jul 30, 2010
			Aug 13, 2010	Aug 20, 2010
			Sept 3, 2010	Sept 10, 2010
6	Mr. Akitoshi IIO	Traffic Survey/ Traffic Analysis	May 18, 2008	Jun 11, 2008
			Oct 22, 2008	Nov 20, 2008
			Jan 10, 2009	Jan 21, 2009
7	Mr. Yoshiaki KUNIMASA	Traffic Survey/ Traffic Analysis	Aug 24, 2009	Sep 12, 2009

18 Jan

Annex 4 Training (in Manila)

No.	Name	Position and organization	Name of Training Course	Period
1	Jose A. Tengco	Officer/ Iloilo City Transportation Management and Traffic Regulation	Training on Urban Road Network Management in Asian Countries (TURNMAC)	January 22-29, 2010
2	Nilo Damasco	Executive Assistant/ Mayor's Office, LGU of Oton	Training on Urban Road Network Management in Asian Countries (TURNMAC)	January 22-29, 2010
3	Rodrigo Parrenas	Project Evaluation Officer III/ Municipal Planning and Development Office, LGU of Pavia	Training on Urban Road Network Management in Asian Countries (TURNMAC)	January 22-29, 2010
4	Elmer Fanco	Project Development Officer III/ Municipal Planning and Development Office, LGU of Sta. Barbara	Training on Urban Road Network Management in Asian Countries (TURNMAC)	January 22-29, 2010
5	Hermecito Gotera	Architect II/ Provincial Engineer's Office, Provincial Government of Guimaras	Training on Urban Road Network Management in Asian Countries (TURNMAC)	January 22-29, 2010
6	Ninford Raymundo	Municipal Engineer/ Municipal Engineer's Office/ LGU of Leganes	Training on Urban Road Network Management in Asian Countries (TURNMAC)	January 22-29, 2010
7	Hilario Millado	Staff/ Municipal Planning and Development Office, LGU of San Miguel	Training on Urban Road Network Management in Asian Countries (TURNMAC)	January 22-29, 2010

TURNMAC was a training held in UP-NCTS in Diliman, Quezon City, Philippines. Representatives from Vietnam, Lao and Cambodia have participated in. MIGEDC TWG members represented the Philippines.

Annex 5 Equipment Provided by Japanese Side

No	Item	Description	Users	Qty
1	Digital Copier / Printer	Model: Sharp AR-420U	MIGEDC Secretariat Social Experiment	1
2	Desk Top Computer	Model: Power Express: Intel Core 2 Duo E2140 1.6Ghz, Windows XP Home CD OEM APC BR500I UPS 500VA w/ built-in AVR 220 volts	MIGEDC Secretariat	1
3	Lap Top Computer	Model: Acer Travelmate 6291-101G16N, Windows Vista Business Operating System, MS Office XP 2007 Professional W32 EN 1pk DSP, Carrying Case	MIGEDC Secretariat	1
4	Ink Jet Printer	Model: Epson Stylus C90	MIGEDC Secretariat	1
5	Laser Printer	Model: Canon Laser Shot LBP 3000	MIGEDC Secretariat	1
6	USB Drives	Model: Pen Drive 1GB USB, plug and play in USB 2.0 slot	MIGEDC Secretariat Social Experiment	2
7	Fax Machine	Model: Panasonic KX-FT933CX	MIGEDC Secretariat	1
8	LCD Projector with document camera	Model: Toshiba TLPXC3000	MIGEDC Secretariat Social Experiment	1
9	Digital Camera	Model: Canon Powershot A650	MIGEDC Secretariat Social Experiment	1
10	Global Positioning System with Accessories	Model: Garmin GPSmap 76CSx	MIGEDC Secretariat Social Experiment	2
11	Traffic Counter handheld	Model: KW-Trio 4 digit handheld counter	Social Experiment	10
12	Protective Gear	Dust mask NP22A with charcoal, Traffic vest with reflectorized marking, Traffic gloves,	Social Experiment	20
13	Motor Cycle	SUZUKI SMASH 100 Model: FK 110, Engine No. E454-TH121371, Chassis No. BE4DG-201370	MIGEDC Secretariat	1
14	Micro Transport Simulation Software	Traffic Software Integrated System (TSIS) 6.0 Registration No.: 075202-00-94978	MIGEDC-JICA TWG Training	1
15	GIS Software	Arc View 9.3 Concurrent Use, Include: - AG CU PC CPU ID USB Hardware Key: (103149 37130530 0852Y21506A51) - ESRI Confirmation License with Registration NO.: http://service.esri.com - ArcView 9.3 Media kit (1 pc DVD-ROM) - ArcGIS 9 ESRI Data and Maps Media Kita (5 pcs. DVD-ROM) - Crystal Reports 2008 CD (Free 30-day evaluation)	MIGEDC-JICA TWG	1
16	Desktop Computer	INTEL DUAL-CORE 2.5 GHZ E5200 ECS Motherboard, 160GB SATA Hard disk, 2 GB DDR2 Memory, 18.5" LCD Monitor, DVD Writer, ATX casing w/ keyboard, Mouse, Speaker, AVR, Microsoft XP Home Edition License Software	MIGEDC LGU (MIGEDC-JICA TWG)	7
17	Printer	HP D2560 Inkjet Printer	MIGEDC LGU (MIGEDC-JICA TWG)	7

12/10/10

Annex 6 Project Operation Cost Allocated by Japanese Side

(Unit: Japanese Yen)

No.	Category	JFY. 2007	JFY. 2008	JFY. 2009	JFY. 2010	Total
1	Traffic Information Survey & Capability Survey of Relevant Organizations	7,077,000				7,077,000
2	Training (seminar & workshop included)		1,083,000	984,000	1,161,000	3,228,000
3	Social Experiment Implementation		4,289,000	6,066,000		10,355,000
4	LGU Traffic Survey			2,014,000		2,014,000
	Total	7,077,000	5,372,000	9,064,000	1,161,000	22,674,000

Annex 7 Assignment of Philippine Counterparts

No.	Name of counterpart	Field in charge for the JICA project	Present Post Post at assignment time	Period of Assignment	
				From	To
1	Jose Roni S.J. Peñalosa	Secretariat/ coordination	Executive Director, MIGEDC	Oct-07	Present
2	Ma. Cristina V. Octavio	Secretariat/ coordination	Asstant Executive Director, MIGEDC	Oct-07	Present
3	Jose A. Tengco	Chairman of MIGEDC-JICA TWG	Officer, Transportation Management and Traffic Regulation Office, City of Iloilo	Oct-07	Present
4	Rhodora Katipunan	Member	Officer, Transportation Management and Traffic Regulation Office, City of Iloilo	Feb-08	Aug-10
5	Engr. Gil Maternal	Member (replacement of Engr. Robert Dumanil.)	Engineer IV, City Engineer's Office, City of Iloilo	Jul-09	Present
6	Engr. Gerry Villarina	Discontinued	Project Evaluation Officer, City Planning and Development Office, City of Iloilo	Sep-10	Jan-10
7	Engr. Roberto Dumanil	Replaced	Chief, Task For Anti-Squatting and Illegal Settlers, City of Iloilo	Sep-08	Mar-09
8	Arch. Hermicito Gotera	Member	Architect II, Provincial Engineer's Office, Provincial Government of Guimaras	Oct-07	Aug-10
9	Nilo Damasco	Member (replaced Engr. Ernesto Ticao)	Administrative/Executive Assistant, Oton LGU	Jul-09	Aug-10
10	Engr. Ernesto Ticao	Replaced	Municipal Engineer. Oton LGU	Oct-07	Jul-10
11	Engr. Ninford Raymundo	Member	Municipal Engineer, Leganes LGU	Oct-07	Aug-10
12	Engr. Ronilo Guillem	Member	Municipal Engineer, Pavia LGU	Oct-07	Aug-10
13	Hilario Millado	Member	Staff, Planning Office, San Miguel LGU	Oct-07	Aug-10
14	Elmer Fanco	Member	Planning and Development Officer III, Sta. Barbara LGU	Oct-07	Aug-10
15	SPO3 Fausto Amar, Jr.	Retired April 2009	Senior Police Officer 3, Philippine National Police	Sep-08	Apr-09
16	PO3 Romeo Sumagaysay, Jr.	Member	Police Officer 3, Philippine National Police	Sep-08	Aug-10
17	PO2 Victor Laña	Discontinued	Police Officer 2, Philippine National Police	Sep-08	Mar-09
18	SPO3 Agosto Capalla	Member	Senior Police Officer 3, Philippine National Police	Sep-08	Aug-10
19	PO3 Romulo Simpas	Member	Police Officer 3, Philippine National Police	Sep-08	Aug-10
20	P/Supt. Leo Becerial	Replaced	Police Superintendent, Philippine National Police	Oct-08	May-09
21	PS/Insp. Robert Bob Foerester	Discontinued (retirement)	Police Senior Inspector, Philippine National Police	Oct-07	Apr-10
22	PO1 George Pudadera	Member (replacement of SPO3 Fausto Amar, Jr.)	Police Officer 1, Philippine National Police	Apr-09	Aug-10
23	PO1 Donel Binas	Discontinued	Police Officer 1, Philippine National Police	May-09	Mar-10

Annex 8 Project Operation Cost Allocated by Philippines Side

(Unit: Peso)

No.	Description	FY. 2007	FY. 2008	FY. 2009	FY. 2010	Total
1	MIGEDC Transportation and Traffic Management Committee Work and Financial Plan (estimated)					
	Trainings and Seminars	PHP 0.00	PHP 25,000.00	PHP 15,000.00	PHP 0.00	PHP 40,000.00
	Year end meeting	PHP 0.00	PHP 10,000.00	PHP 15,000.00	PHP 0.00	PHP 25,000.00
2	LGU expenses					
	Travel expenses/per diem (average per diem = PHP250.00/no. of representatives/no of meetings)	PHP 12,250.00	PHP 91,000.00	PHP 119,000.00	PHP 38,500.00	PHP 260,750.00
	Total	PHP 12,250.00	PHP 126,000.00	PHP 149,000.00	PHP 38,500.00	PHP 325,750.00

Note:

of representatives

FY 2007, only 1 representative per LGU

FY 2008-2010, average of 2 representatives per LGU

of meetings

FY 2007: 7

FY 2008: 26

FY 2009: 34

FY 2010: 11

Annex 9 List of participants to seminars/ trainings

(1) Seminar/Training-1

Title: Basic Seminar on Transportation Planning, Traffic Management and Engineering and Traffic Law Enforcement

Date: September 22-26, 2008

Venue: Four Dragon, Iloilo Grand Hotel, Iloilo City

List of Participants

	Name	Position/Agency
1	Jose Tengco	Proj. Eval. Officer II/CPO
2	Capt Robert Bob Foerster	Chief, TMEU
3	Robert Dumanil	CPDO II
4	Gerry Villarina	CPDO
5	Ronilo Guillem	Municipal Engineer/Pavia
6	Rodrigo Parreñas	Planning Officer II/Pavia
7	Victor G. Laña	PO2/Pavia PNP
8	Elmer Fanco	Project & Dev't Officer II/Sta. Barbara
9	Romulo Simpás	PO3/Sta. Barbara PNP
10	Ninford Raymundo	Municipal Engineer/Leganes
11	Samson Jaspe	Planning Officer/Leganes
12	Antonio Unarce	SB on Transport/Leganes
13	Fausto Amar, Jr.	SPO3/Leganes PNP
14	Maria Elena Fuentes	SB on Transport/San Miguel
15	Hilario Millado	MPDO Staff/San Miguel
16	Agosto Capalla	SPO2/San Miguel
17	Ernesto Ticao	Municipal Engineer/Oton
18	Romeo Sumagayasay, Jr	PO3/Oton
19	Hermecito Gotera	Provincial Architect/Guimaras
20	Patricio Gange	Sangguniang Panlalawigan
21	Nathan Guillergan	Planning Officer II/PPDO Guimaras
22	Kris William Castillo	Staff/MIGEDC
23	Lino Gulmatico	Transportation Devt. Officer/LTFRB
24	Jeanette Deslate	UPV
25	Alan Moscoso	UPV
26	Aileen Mappala	Resource Person, NCTS
27	Sheila Flor Javier	Resource Person, NCTS
28	Rene Trance	Documentor
29	Asaichi Miyakawa	Traffic Mgt Expert/JICA Expert Team
30	Lorenza Padojinog	PI & Training/ JICA Expert Team
31	JeriLee Pachoco-Cameña	RA/JICA Expert Team

2. Seminar/Training-2

Title: GIS Orientation Training

Date: February 25, 2009

Venue: College of Management Computer Lab, UPV, Iloilo City

List of Participants

	Name	Position/Agency
1	Jose Tengco	Project Evaluation Officer III, CPDO, Iloilo City
2	Robert Bob Foerster	Chief, TMEU, Iloilo City
3	Gerry Villarina	PDO I, CPDO, Iloilo City
4	Isagani Moso	Leganes LGU
5	Rodrigo Parreñas	Planning Officer II, Pavia
6	Charlie Goyus	Pavia LGU
7	Ronilo Guillem	Municipal Engineer, Pavia
8	Ninford Raymundo	Municipal Engineer, Leganes
9	Manuelito Cañon	Draftsman, Oton
10	Ernesto Ticao	Municipal Engineer, Oton
11	Romeo Sumagaysay, Jr.	Police Officer, Oton
12	Hilario Millado	Staff, Planning Office, San Miguel
13	Agosto Capalla (SPO3)	Police Officer, San Miguel
14	Cirilo Rosal	Staff, MPDO, San Miguel
15	Nanette Sanchez	Staff, MPDO, San Miguel

Handwritten marks:
A large 'X' and a signature.

16	Elmer Fanco	Project Dev't Officer II, Sta. Barbara
17	Romulo Simpao	Police Officer, Sta. Barbara
18	Marilou Jover	Statistician I, Sta. Barbara
19	Leo Becerial	Deputy Provincial Director, Guimaras PNP
20	Rhodora Katipunon	Staff, MIGEDC
21	Kris William Castillo	Staff, MIGEDC
22	SPO1 Saniero Magoleño	Admin Officer, TMEU, Iloilo City
23	Jeanette Deslate	UPV
24	Rene Trance	Documenter
25	Akio Nakamura	Team Leader, JICA MTMI-MIG
26	Lorenza B. Padojinog	PI & Training, JICA MTMI-MIG
27	JeriLee Pachoco-Cameña	Research Asst., JICA MTMI-MIG

3. Seminar/Training-3

Title: Seminar on Transport Policy Trend, Road Pricing and Environmental/Social Cost

Date: March 3, 2009

Venue: AVR-GCEB, UPV, Iloilo City

List of Participants

	Name	Position/Agency
1	Jose Tengco	Project Evaluation Officer III, CPDO, Iloilo City
2	Robert Bob Foerster	Chief, TMEU, Iloilo City
3	Gerry Villarina	PDO I, CPDO, Iloilo City
4	Robert Dumanil	Head, Task Force ASIS, Iloilo City
5	Rodrigo Parreñas	Planning Officer II, Pavia
6	Baltazar Gumana	MPDC, Pavia
7	Ninford Raymundo	Municipal Engineer, Leganes
8	Fausto Amar, Jr. (SPO3)	Police Officer, Leganes
9	Ernesto Ticao	Municipal Engineer, Oton
10	Hilario Millado	Staff, Planning Office, San Miguel
11	Agosto Capalla (SPO3)	Police Officer, San Miguel
12	Heidi Beduyas	MPDC, San Miguel
13	Elmer Fanco	Project Dev't Officer II, Sta. Barbara
14	Hermecito Gotera	Architect, Provincial Office of Guimaras
15	Jimmy Baban	PPDC, PPDO Guimaras
16	Rhodora Katipunon	Staff, MIGEDC
17	Janita Hocson	Engineer II, DPWH City District Office
18	Mary Joy Emperado	Engineer II, DPWH City District Office
19	Marlon Ticao	Statistician, LTO R-VI
20	Llane Opinion	OIC, City Engineer's Office, Iloilo City
21	Regina Gregorio	Archt III, City Engineer's Office, Iloilo City
22	Jose Roni Peñalosa	Executive Director, MIGEDC
23	Ma. Sheilah Napalang	Resource Person, NCTS
24	Aileen Mappala	Resource Person, NCTS
25	Rene Trance	Documenter
26	Akio Nakamura	Team Leader, JICA MTMI-MIG
27	Asaichi Miyakawa	Traffic Management Expert, JICA MTMI-MIG
28	Lorenza B. Padojinog	PI & Training, JICA MTMI-MIG
29	JeriLee Pachoco-Cameña	Research Asst., JICA MTMI-MIG

4. Seminar/Training-4

Title: Workshop on Traffic Safety for MIGEDC

Date: March 4, 2009

Venue: AVR-GCEB, UPV, Iloilo City

List of Participants

	Name	Position, Agency
1	Jose Tengco	Project Evaluation Officer III, CPDO, Iloilo City
2	Robert Bob Foerster	Chief, TMEU, Iloilo City
3	Gerry Villarina	PDO I, CPDO, Iloilo City
4	Robert Dumanil	Head, Task Force ASIS, Iloilo City
5	Rodrigo Parreñas	Planning Officer II, Pavia
6	Baltazar Gumana	MPDC, Pavia
7	Ninford Raymundo	Municipal Engineer, Leganes
8	Fausto Amar, Jr. (SPO3)	Police Officer, Leganes
9	Ernesto Ticao	Municipal Engineer, Oton

10
Am

10	Hilario Millado	Staff, Planning Office, San Miguel
11	Agosto Capalla (SPO3)	Police Officer, San Miguel
12	Heidi Beduyas	MPDC, San Miguel
13	Elmer Fanco	Project Dev't Officer II, Sta. Barbara
14	Romulo Simpás (PO3)	Police Officer, Sta. Barbara
15	Hermecito Gotera	Architect, Provincial Office of Guimaras
16	Jimmy Baban	PPDC, PPDO Guimaras
17	Rhodora Katipunan	Staff, MIGEDC
18	Janita Hocson	Engineer II, DPWH City District Office
19	Mary Joy Emperado	Engineer II, DPWH City District Office
20	Marlon Ticao	Statistician, LTO R-VI
21	Llane Opinion	OIC, City Engineer's Office, Iloilo City
22	Regina Gregorio	Arch't III, City Engineer's Office, Iloilo City
23	Jose Roni Peñalosa	Executive Director, MIGEDC
24	Ma. Sheilah Napalang	Resource Person, NCTS
25	Aileen Mappala	Resource Person, NCTS
26	Rene Trance	Documenter
27	Akio Nakamura	Team Leader, JICA MTMI-MIG
28	Asaichi Miyakawa	Traffic Management Expert, JICA MTMI-MIG
29	Lorenza B. Padojinog	PI & Training, JICA MTMI-MIG
30	Manuel Arguelles	Local Consultant, JICA MTMI-MIG
31	JeriLee Pachoco-Cameña	Research Asst., JICA MTMI-MIG

5. Seminar/Training-5

Title: Workshop on Traffic Surveys

Date: August 7, 2009

Venue: AVR-GCEB, UPV, Iloilo City

List of Participants

	Name	Position, Agency
1	Jose Tengco	Project Evaluation Officer III, CPDO, Iloilo City
2	Robert Bob Foerster	Chief, TMEU, Iloilo City
3	Gerry Villarina	PDO I, CPDO, Iloilo City
4	Gil Maternal	Engr. IV, City Engineer's Office
5	Rodrigo Parreñas	Planning Officer II, Pavia
6	Baltazar Gumana	MPDC, Pavia
7	Ronilo Guillem	Municipal Engineer, Pavia
8	Ninford Raymundo	Municipal Engineer, Leganes
9	Samson Jaspe	Planning Officer, Leganes
10	Hilario Millado	Staff, Planning Office, San Miguel
11	Agosto Capalla (SPO3)	Police Officer, San Miguel
12	Cirilo Rosal	MPDO Staff
13	Maria Elena Fuentes	Councilor, San Miguel
14	Elmer Fanco	Project Dev't Officer II, Sta. Barbara
15	Romulo Simpás (PO3)	Police Officer, Sta. Barbara
16	Marilou Jover	Statistician I, Sta. Barbara
17	Hermecito Gotera	Architect, Provincial Office of Guimaras
18	Rose Galve	MPDO-Jordan Staff, Jordan, Guimaras
19	Raymund I. Cruz	Chief of Police, Jordan PNP
20	Donel Biñas (PO1)	Police Officer, Jordan PNP
21	Nilo Damasco	Executive Assistant, Mayor's Office, Oton
22	Romeo Sumagaysay, Jr. (PO3)	Police Office, Oton PNP
23	Marlon Ticao	Statistician, LTO R-VI
24	Alan Moscoso	UPV
25	Jose Roni Peñalosa	Executive Director, MIGEDC
26	Sheila Flor Javier	Resource Person, NCTS
27	Aileen Mappala	Resource Person, NCTS
28	Akio Nakamura	Team Leader, JICA MTMI-MIG
29	Asaichi Miyakawa	Traffic Management Expert, JICA MTMI-MIG
30	Lorenza B. Padojinog	PI & Training, JICA MTMI-MIG
31	Manuel Arguelles	Local Consultant, JICA MTMI-MIG
32	JeriLee Pachoco-Cameña	Research Asst., JICA MTMI-MIG



6. Seminar/Training-6

Title: Workshop on Traffic Microsimulation

Date: September 8, 2009

Venue: Computer Lab 1, College of Management, University of the Philippines Visayas, Iloilo City

List of Participants

	Name	Position, Agency
1	Jose Tengco	Project Evaluation Officer III, CPDO, Iloilo City
2	Robert Bob Foerster	Chief, TMEU, Iloilo City
3	Arlette Blossom Arboleda	Data Encoder, TMEU, Iloilo City
4	SPO1 Saniero Magoleño	Admin PNCO, TMEU, Iloilo City
5	Gerry Villarina	PDO I, CPDO, Iloilo City
6	Gil Maternal	Engr. IV, City Engineer's Office
7	Harold Hopilos	Architect, Municipal Engineer's Office, Leganes LGU
8	Hilario Millado	Staff, Planning Office, San Miguel LGU
9	Cirilo Rosal	MPDO Staff, San Miguel LGU
10	Elmer Fanco	Project Dev't Officer II, Sta. Barbara
11	Romulo Simpás (PO3)	Police Officer, Sta. Barbara
12	Hermecito Gotera	Architect, Provincial Office of Guimaras
13	Rose Galve	MPDO-Jordan Staff, Jordan, Guimaras
14	Donel Biñas (PO1)	Police Officer, Jordan PNP
15	Marlon Ticao	Statistician, LTO R-VI
16	Alan Moscoso	University Research Associate, UPV-SoTech
17	Vicente Balinas	Statistician & Faculty, UPV-CAS
18	Marianito Ramirez	University Research Associate, UPV
19	Yoshiro Kunimasa	Traffic Survey Expert, JICA MTMI-MIG
20	Lorenza B. Padojinog	PI & Training, JICA MTMI-MIG
21	Manuel Arguelles	Local Consultant, JICA MTMI-MIG
22	JeriLee Pachoco-Cameña	Research Asst., JICA MTMI-MIG
23	Rene Trance	Documentor

7. Seminar/Training-7

Title: Feedback Workshop for TMAA Review

Date: February 18, 2010

Venue: CM1, UP Visayas, Iloilo City

List of Participants

	Name	Position, Agency
1	Jose Tengco	Program Evaluation Officer II, CPDO Iloilo City
2	Robert Bob Foerster	Chief, TMEU, Iloilo City
3	Gil Maternal	Engr. IV, City Engineer's Office, Iloilo City
4	Ninford Raymundo	Municipal Engineer, Leganes LGU
5	Ronilo Guillem	Municipal Engineer, Pavia LGU
6	Rodrigo Parreñas	Planning Officer III, Pavia LGU
7	Nilo Damasco	Executive Assistant, Oton LGU
8	Hilario Millado	Staff, MPDO, San Miguel LGU
9	Agosto Capalla	Police Officer (SPO3), San Miguel LGU
10	Elmer Fanco	Project Development Officer II, Sta. Barbara LGU
11	Marilou S. Jover	Statistician 1, Sta. Barbara LGU
12	Romulo Simpás	Police Officer (PO3), Sta. Barbara LGU
13	Hermecito Gotera	Architect, PEO, Guimaras Provincial GOvt
14	Rosalie Galve	Staff, Planning Office, Jordan LGU, Guimaras
15	Pearl Dency Luceño	PDO, Planning Office, Jordan LGU, Guimaras
16	Rhodora Katipunan	MIGEDC
17	Jeanette Deslate	Faculty, UP Visayas-College of Management
18	Aileen Mappala	UES, UP-NCTS (Resource Person)
19	Takao Mitsuishi	Traffic Management Expert, JICA MTMI-MIG
20	Lorenza Padojinog	Public Involvement/Training Expert, JICA MTMI-MIG
21	Manuel Arguelles	Local Consultant, JICA MTMI-MIG
22	JeriLee Pachoco-Cameña	Research Assistant, JICA MTMI-MIG
23	Rene Trance	Documentor

付属資料 4 PDM の変更点

(1) 上位目標、プロジェクト目標、成果の比較

- 以下に、PDM Version 0 と Version 2.0 の要約部分の比較表を示す。
- なお、プロジェクト目標については、3年間という限られたプロジェクト期間と常勤のカウンターパートが配置されている状況ではなく、また、カウンターの交通管理に関する知識・経験がかなり限定的であることから、“**traffic management plan**”を策定することが困難とする、JICA の運営調査団の指摘に沿って、“**action agenda**”の策定への目標水準を下げている。
- 当初“**Transport**”という言葉が入っていたことで、交通インフラの整備もプロジェクト活動に含まれるとフィリピン側関係者が理解した。本プロジェクトの活動には、そのようなインフラ整備に関する計画策定を想定していないため、そして誤解を招くことを避けるため、“**transport**”という言葉が削除された。

項目	PDM Version 0	PDM Version 2.0	変更点
上位目標	LGU clusters for sustainable <u>transport planning and management</u> become functional in Metro Iloilo-Guimaras.	LGU clusters for sustainable traffic management become functional in Metro-Iloilo Guimaras.	“transport planning”という言葉削除。
プロジェクト目標	<u>Transport and traffic management plan</u> for the Metro Iloilo-Guimaras is formulated <u>with participation and collaboration of</u> concerned LGUs, NGAs and private sector stakeholders.	Traffic management <u>Action Agenda</u> for the Metro-Iloilo Guimaras is formulated <u>in consultation with</u> concerned LGUs, NGAs and private sector stakeholders.	(1) “Transport” という言葉を削除。 (2) Management plan を action agenda に変更。 (3) “with participation and collaboration of”が“in consultation with”という表現へ変更。
成果	1. Data of existing traffic condition in Metro Iloilo-Guimaras is compiled, analyzed, and presented to the stakeholders.	1. Data on existing traffic condition in Metro Iloilo-Guimaras is compiled, analyzed, and presented to the stakeholders.	(変更無し)
	2. <u>Transport and</u> traffic management options are formulated and evaluated with public involvement.	2. Traffic management options are formulated and evaluated with public involvement.	“Transport” という言葉を削除。
	3. Social experiments on <u>transport and</u> traffic management are conducted and evaluated with participation of public and private sector stakeholders.	3. Social experiments on traffic management are conducted and evaluated with participation of public and private sector stakeholders <u>and reflected to the traffic management action agenda</u> .	(1) “transport” という言葉を削除。 (2) “reflected to the traffic management action agenda” という表現を追加。
	4. Capability of <u>members of MIGEDC-PMO</u> and MIGEDC member LGUs are enhanced through training and participation in the Sub-Project process.	4. Capacity of <u>personnel of MIGEDC</u> and member LGUs are enhanced through training participation and <u>provision of equipment</u> in the Sub-Project process.	一部表現に変更があるが、意味としては大きな変更無し。
		5. <u>Planning and Implementing capabilities of MIGEDC and member LGUs will continue to be enhanced through the adoption of the TMAA.</u>	新規追加項目。

(2) 指標の比較

以下に上位目標、プロジェクト目標、成果の指標の比較を示す。

項目	PDM Version 0	PDM Version 2.0	変更点
上位目標の指標	The activities and plan will be introduced as a good practice of LGU collaboration.	<u>Traffic management Action Agenda is used as basis for planning within MIG and within its member LGUs.</u>	大幅な変更。
プロジェクト目標の指標	Transport and traffic management plan will be officially acknowledged in Metro Iloilo-Guimaras.	<u>Traffic management Action Agenda is officially submitted and explained to the MIGEDC PMO.</u>	大幅な変更。大きな変更点の一つは、“Transport and traffic management plan”を”Traffic management Action Agenda”に変えたこと。
成果の指標	1. Data is consolidated in database of MIGEDC-PMO.	<u>1-1 Collected traffic data is compiled at MIGEDC office and released to the stakeholders.</u>	(1) データの種類のもろ確化 (2) ステークホルダーへの配布を追加
	2. Draft plan with traffic management options	<u>2-1 Number of traffic management options identified</u> <u>2-2 Number of meetings conducted with participation of relevant stakeholders</u>	大幅な変更。
	3-1. The number of public consultations and the participants for social experiments. 3-2. Manual of the social experiment process	<u>3-1 Number of social experiments conducted with involvement of relevant stakeholders</u> <u>3-2 Number of consultations held with participation of public and private stakeholders</u> <u>3-3 User-friendly social experiment manual</u> <u>3-4 Assessment results of social experiment</u> <u>3-5 Traffic management action agenda</u>	大幅な変更。
	4. At least 14 LGUs’ officers, 7 law enforcement officers, and 2 MIGEDC-PMO officers complete the planned training including OJT.	<u>4-1 At least 14 LGU officers, 7 law enforcement officers, and 2 MIGEDC officers are trained.</u> <u>4-2 Number of trainings/seminars conducted</u> <u>4-3 Number of TWG meetings conducted</u>	2 つの指標を追加。
		<u>5-1 TMAA contains proposed measures for LGU initiated training activities for actual application.</u> <u>5-2 TMAA contains identified problems and their solutions</u>	成果 5 が新規追加されたことに伴い、指標が 2 つ設定された。

付属資料 5 交通管理アクションアジェンダの構成（目次構成：主な項目のみ）

INTRODUCTION

PART I MIGEDC TRAFFIC MANAGEMENT ACTION AGENDA

- CHAPTER 1 Present Condition and Issues of Land Transport in MIG
- CHAPTER 2 Improvement of Infrastructure
- CHAPTER 3 Traffic System Management
- CHAPTER 4 Traffic Demand Management
- CHAPTER 5 Traffic Safety
- CHAPTER 6 Traffic Regulation and Control

PART II LGU TRAFFIC MANAGEMENT ACTION AGENDA

I. ILOILO

- Introduction
- CHAPTER 1 Present Condition and Issues of Land Transport
- CHAPTER 2 Improvement of Infrastructure
- CHAPTER 3 Traffic System Management
- CHAPTER 4 Traffic Management Action Agenda and Action Plan

II. LEGANES

- Introduction
- CHAPTER 1 Present Condition and Issues of Land Transport
- CHAPTER 2 Improvement of Infrastructure
- CHAPTER 3 Traffic System Management
- CHAPTER 4 Traffic Management Action Agenda and Action Plan

III. OTON

- Introduction
- CHAPTER 1 Present Condition and Issues of Land Transport
- CHAPTER 2 Improvement of Infrastructure
- CHAPTER 3 Traffic System Management
- CHAPTER 4 Traffic Management Action Agenda and Action Plan

IV. PAVIA

- Introduction
- CHAPTER 1 Present Condition and Issues of Land Transport
- CHAPTER 2 Problems and Development Needs
- CHAPTER 3 Policies, Strategies and Recommendations
- CHAPTER 4 Traffic Management Action Agenda and Action Plan

V. SAN MIGUEL

- Introduction
- CHAPTER 1 Present Condition and Issues of Land Transport
- CHAPTER 2 Improvement of Infrastructure
- CHAPTER 3 Traffic System Management
- CHAPTER 4 Traffic Management Action Agenda and Action Plan

VI. STA. BARBARA

- Introduction
- CHAPTER 1 Present Condition and Issues of Land Transport
- CHAPTER 2 Improvement of Infrastructure
- CHAPTER 3 Traffic System Management
- CHAPTER 4 Traffic Regulation and Control

VII. GUIMARAS

- Introduction
- CHAPTER 1 Present Condition and Issues of Land Transport
- CHAPTER 2 Improvement of Infrastructure
- CHAPTER 3 Traffic Management Action Agenda and Action Plan

付属資料 6 評価グリッド： イロイロ州地域活性化・LGU クラスター開発プロジェクト 終了時評価調査

サブプロジェクト名： 都市交通管理改善サブプロジェクト

1. 評価グリッド

5 項目 その他	評価設問		調査結果
	大項目	小項目	
妥当性	プロジェクト目標及び上位目標は、対象地域・社会のニーズに合致しているか。	イロイロ都市圏・ギマラス地域における都市交通管理改善のニーズは、高いか。	<p>イロイロ都市圏・ギマラス地域の交通問題は、人口増加及び車輛増加に伴い、特にイロイロ市において交通渋滞が生じやすくなっており、また、ジープニー乗り入れに関する交通条例制定等にもない、徐々に複雑化しており、都市交通管理を改善する必要性が高まりつつある。</p> <p>なお、個別地域で見ると、イロイロ市については、交通渋滞や駐車場所の確保、交通安全といった面で改善すべき課題を多く抱えている。広域的な問題としては、上記のジープニーのイロイロ市内への乗り入れ規制問題がある（周辺 LGU との間で調整が必要な政治問題化している）。なお、個別の LGU でみると、ギマラス州の交通については、まだ交通インフラの整備が優先される状況にある。また、イロイロ市以外の LGU でも交通量はそれほど多くなく、深刻な問題を引き起こすまでには至っていない。なお、今後、交通量が増大することは確実であることから、今の内から、今後生じる交通管理問題に対処していくことは、望ましいことであると言える。</p>
	ターゲット・グループのニーズに合致しているか。	（注：ターゲット・グループは、MIGEDC、構成メンバーLGU、イロイロ市警察）	<p>本プロジェクトの対象である MIGEDC、特にイロイロ市中心部では、昼間人口及び交通量の急速な増加に対応するための交通管理能力が不足していること、ならびにジープニー乗り入れ規制問題については、LGU 間での調整も必要なことから、ターゲット・グループのニーズはさらに高まっている。（ジープニー乗り入れ規制に関する問題は、プロジェクト実施期間中に生じた問題であり、政治的問題であったため、本プロジェクトでは関与しないこととした。ただし、地方自治体のクラスター機関としての MIGEDC には、この問題に対処していくうえで技術面での役割を担うことが可能である。）</p>
	本プロジェクトが目指す効果は、フィリピン国の開発政策等に合致しているか。	国家開発計画等や地方政府の政策内で交通管理改善が優先課題として位置付けられているか。	<p>新しい国家開発計画（フィリピン中期開発計画 2011～2016 年）は、作成段階にあるが、新政権においても、ガバナンスが重視される見込みである。したがって、本プロジェクトの目的は、引き続き、フィリピン国政府の政策と整合性がある。MIGEDC のメンバーである各 LGU（Iloilo 市、Guimaras 州、Leganes 町、Oton 町、Pavia 町、San Miguel 町、Santa Barbara 町）の政策と関連においては、これら自治体の多くの首長が交通管理改善を重要事項の一つと捉えている（インタビュー調査を通じて確認した）。したがって、本プロジェクトの目的は、フィリピン国の中央政府ならびに関係地方自治体（LGU）の政策との整合性がある。</p>
	日本の援助政策・国別事業実施計画との整合性はあるか。	対フィリピン国援助方針との整合性はあるか。	<p>対フィリピン国別援助計画（2008 年 6 月）では、以下の 3 点が重点開発課題として示されている。</p> <p>(1) 雇用機会の創出に向けた持続的経済成長、 (2) 貧困層の自立支援と生活環境改善、 (3) ミンダナオにおける平和と安定</p> <p>このうち、「雇用機会の創出に向けた持続的経済成長」では、政策実施能力・ガバナンス向上を支援する、あるいは、持続的</p>

		<p>経済成長基盤となるインフラ整備に加え、運営維持管理能力の改善等ソフト面の支援を行う、との方針が示されている。JICAの「フィリピン共和国国別援助実施方針（2009年7月）」でも同様の方針が示されている。本プロジェクトは、自治体連合である MIGEDC の能力強化を図ることを目指しており、これはガバナンス向上、交通インフラの運営維持管理能力改善（特にソフト面）に直結するものであり、我が国及び JICA の援助方針と整合性があると言える。</p>
手段としての適切性	プロジェクトのアプローチ、対象地域の選択は適切であったか。	<p>当初計画では、交通管理計画の策定がプロジェクト目標に含まれていたが、プロジェクト開始後のカウンターパート側のプロジェクト活動に関与できる時間と交通管理に関する能力水準を考慮して、プロジェクト目標をプロジェクト期間内に達成可能な水準に変更された。この変更は極めて妥当な判断と措置であったと言える。ただし、逆に言えば、プロジェクト開始前の、相手側の人的・組織的能力の把握が不十分だったことが起因していると言える。不十分のまま、プロジェクト活動や目標が設定されたと言えなくもない。</p>
	ターゲット・グループ（MIGEDC、構成メンバーLGU、イロイロ市警察）の選定及びその規模は適正だったか。	<p>当初計画では、MIGEDC の交通管理関連委員会のメンバーをカウンターパートとして、プロジェクト活動を実施する計画であった。しかし、メンバーは、所属する LGU での職位が高く、頻繁にイロイロ市に出てきて、ミーティングを行えるだけの時間的余裕のない人が多かった。そのため、プロジェクト開始当初は、プロジェクト活動を通じての技術移転が円滑に行えない状況であった。この状況を改善するため、MIGEDC の交通管理関連委員会とは別に、本プロジェクトのテクニカル・ワーキング・グループを設け、メンバーLGU から最低2名をメンバーとして出してもらうことになった。その際、交通規制等を担当する、フィリピン国家警察所属で、各 LGU に配置されている警察官もメンバーとして入れることになった。これらメンバーの大半は、交通管理に関する知識・経験が限定的であったものの、カウンターパートの変更は妥当な措置であったと言える。なお、MIGEDC 事務局のスタッフもカウンターパートとして位置づけられていたが、結果的には、事務局スタッフは、いろいろな業務を抱え、多忙なため、本プロジェクトにおける技術移転対象としては、限定的な参加となった。</p>
	ターゲット・グループ以外への波及性はあるか。	<p>本プロジェクトの性質からみて、特にターゲット・グループ以外に交通管理改善に関する知識や技能の波及を期待する必要はなく、本プロジェクトの成果としての交通管理改善アクションアジェンダに記載された活動が今後、実施されることが需要であり、その可能性は高まっている状況である。</p>
	日本の技術の優位性はあるか。	<p>日本は、交通管理改善面での技術的・経験的蓄積があり、日本国内の政府機関やコンサルタント会社にその技術・ノウハウが蓄積されている。したがって、優位性はあると言える。</p>

5 項目	評価設問		調査結果
	大項目	小項目	
有効性	プロジェクト目標は、達成される見通しか？ (イロイロ都市圏・ギマラス地域における交通管理アクションアジェンダが構成 LGU、各 NGA、民間ステークホルダーの参加を得て策定される。)		終了時評価時点で、プロジェクト目標は概ね達成された状況にある。2009 年 10 月から開始された TMAA 作成作業は、2010 年 7 月までにドラフトの TMAA が作成された。このドラフト TMAA は、各 LGU を代表するメンバーが参加する TWG ミーティングでの議論を経て作成された。これらの議論を通じて交通管理問題をより明確化する成果を上げているものの、このドラフトの TMAA は、論理の首尾一貫性や内容の論理的整理の面で改善の余地があり、まだ改善作業を継続する必要がある案である。ドラフトの TMAA に、クラスターレベルのアジェンダを盛り込んだ上で、最終版を作成し、2010 年 10 月のプロジェクト終了時までに MIGEDC-PMO に提出・説明することが期待される。
	プロジェクトのアウトプットはプロジェクト目標の達成に貢献しているか。	アウトプットは、プロジェクト目標を達成するために十分であったかどうか。「アウトプットがすべて達成されればプロジェクト目標は達成されるだろう」という論理に無理はなかったか。	特に大きな論理上の問題はないと思われる。 ただし、成果 5 は、2010 年 3 月の PDM 改訂時に追加された項目であり、それは、「交通管理アクションアジェンダの具体化を通じて MIGEDC 及び構成 LGU の職員の計画立案・実施能力が強化される」と表現されている。しかし、プロジェクト期間中にアクションアジェンダを具体化（実施）することは、想定されておらず、成果 5 の追加は、あまり適切でなかったかと思われる。
	外部条件の影響	①訓練を受けた職員がカウンターパート機関あるいは MIGEDC で勤務を続ける。 ②社会実験による提案が社会的に受容される。 ③LGU が訓練に関する資金を確保できる。	① カウンターパートは、LGU の職員、警察官、MIGEDC 事務局職員であり、一部のカウンターパートは定年退職や所属先での業務の都合上、プロジェクト期間中に交替しているが、定年退職を除き、基本的所属先での勤務を継続している。 ② 社会実験の種類によって、その後も活用されている事例もあれば、あまり受容されなかった社会実験もある。提案された社会実験が継続あるいは受容されるには、実験の種類によっては、関連条例の設定による規制が必要となるものもある。 ③ TWG メンバーが毎週開催のミーティングに出席するための交通費等は、基本的に LGU 側が負担している。
	プロジェクト以外に貢献した要因はあるか。		特に見あたらない
	プロジェクト目標達成を阻害した要因はあるか。		プロジェクト開始後に、プロジェクト目標を達成可能な水準に見直したので、特に見あたらない

5 項目	評価設問		調査結果
	大項目	小項目	
効率性	アウトプットは達成されているか。		(報告書本文の成果の項に記載したとおり)
	達成されたアウトプットからみて、投入の質・量・タイミングは適切か。	専門家派遣の人数、専門分野・能力、派遣のタイミング・期間は適切か。	<p>次の4分野の JICA 専門家が派遣された。 1) 総括/地方行政/都市計画、 2) 交通管理計画、 3) Public Involvement/ 研修、 4) 交通調査・交通解析。詳細はミニッツの Annex 3 参照のこと。なお、「Public Involvement/ 研修」分野では、フィリピン人専門家が配置された。</p> <p>カウンターパートの質問票への回答から判断すると、JICA 専門家の投入は、概ね適切であったと言える。特に、2 人目のフィリピン人専門家の投入が効果的であった。最初に配置されたフィリピン人専門家は、マニラ在住であり、アサイン期間がかなり細切れであった点は適切でなかったかと思われる。2 人目のフィリピン人専門家の場合は、イロイロ市在住であり、以前は、大学の教育関連の先生であったことから、日本人専門家とフィリピン人カウンターパート間のつなぎ役として、また、円滑な技術移転環境を整える点で効果的であった。</p> <p>なお、カウンターパートの回答からは、日本人専門家の派遣期間についての注文はなかったが、実際のところ、日本人専門家の投入量は、小規模案件である関係上、かなり限定的であることは否めない。技術移転の対象であるカウンターパートが、各 LGU での本来業務を抱え、本プロジェクトの活動に投入できる時間に制約がある中で、派遣期間をどうするのが適切であるかは一概にはいいにくい、交通管理に関する技術移転だけでなく、クラスター組織の組織能力も合わせて強化しようということが目的であれば、より長期間の派遣が必要であると思われる。</p>
	供与機材の種類、量、供与時期は適切か。		プリンター、コンピュータ、ファックス、GIS ソフトウェア等の事務機器と社会実験に必要な機器が MIGEDC 事務所及び関係 LGU に供与された。概ね適切な投入であったと言える。特に、関係 LGU にコンピュータを供与したことは、LGU レベルの TMAA 作成作業において有効に活用されている。
	研修員受け入れの人数、内容、時期などは適切か		<p>予算上の制約から、本邦研修は実施されていない。</p> <p>ただし、2010 年 1 月にマニラ市で実施された 8 日間の研修 (JICA が企画・実施した多国間研修、研修タイトル: アジア諸国における都市道路網の管理) に、本プロジェクトの TWG のメンバー 7 人が参加した (研修参加国は、フィリピン国以外に、ベトナム、ラオス、カンボジア)。 関係 LGU から 1 人ずつ参加しており、適切な研修機会が提供されたと言える。</p> <p>なお、交通管理に関する研修については、既設の本邦研修コースを利用するほかに、東南アジア諸国で、交通事情がイロイロ市の事情と類似した国を選んで行う方法もあるかと思われる。たとえば、チャイナタウンを要する都市や類似の小型タクシーが走っている都市などで。</p>
	ローカル人材の活用は、その能力、人数、期間において適切であったか。		<p>各種調査、セミナー、社会実験の実施にあたって、以下のローカル・コンサルタント等が活用された。</p> <p>1) フィリピン大学ビサヤ校の”University of the Philippines Visayas Foundation Inc. (UPVFI)” : 交通量調査や関係機関の能力調査。</p> <p>2) フィリピン大学の交通研究センター”UP National Center for Transportation Studies (UP-NCTS)” : 交通計画基礎セミナー、交通工学・管理セミナー、交通取締セミナー。</p>

	<p>3) 地元建設業者： 社会実験実施に伴う工事や交通調査。</p> <p>4) 民間土木技術者： 本プロジェクトの TWG (Technical Working Group) に対する技術的支援や助言ならびに社会実験実施の際の作業受託。</p> <p>これらのローカル人材の活用は、非常に効果的であったと判断される。</p> <p>また、JICA 専門家チームは、事務スタッフとしてローカル人材を雇用しているが、事務処理だけでなく、C/P や関係諸機関と日本人専門家との間の円滑な連絡・調整を図る上で大いに役立っている。</p> <p><参考> UP-NCTS について</p> <p>我が国は、深刻化しているマニラ首都圏を中心とした道路交通事情に対処するために 1977 年から 7 年間、国立フィリピン大学構内において運輸通信省へのプロジェクト方式技術協力「道路交通センター (TTC)」を実施している。さらに TTC を核として従来の政府関係機関職員の訓練機能に加えて高度な研究教育機能を併せもった新たなセンターを構築するための協力としてプロジェクト方式技術協力「<u>交通研究センター (NCTS)</u>」プロジェクトを 7 年間行っている。</p>
<p>カウンターパートの人数、配置のタイミング、能力は適切か。</p>	<p>(1) 中間レビュー報告書には、以下のような記載がある。</p> <p>プロジェクトの実施体制を効果的なものに整えるまでに、やや時間がかかった。運営指導チームの提言に基づき、現行の交通管理 TWG が形成され、TWG 会合の開催がそれまでの月 1 回から週 1 回に変更されたのは、2008 年 9 月のことである。 具体的には、当初、本プロジェクトの C/P として各 LGU の開発計画調整課長および工務課長を想定し、先方への技術移転計画として、ワークショップを週 1 回実施することを予定していたが、他の業務との兼ね合いから課長レベルのプロジェクト活動参加が困難となり、現実的な C/P として課員レベルおよび交通担当警察官が配置されることとなった。このため、C/P の基礎知識および技術レベルが想定していたよりも低くなり、プロジェクト目標や活動内容の修正が必要となった。</p> <p>プロジェクト開始当初、ジープニーの規制条例施行が政治問題化していたこと、プロジェクトの目的や内容の理解が不十分であったことなどから、関係諸機関はプロジェクトにあまり協力的でなく、MIGEDC メンバー LGU の中には、本プロジェクトがイロイロ市だけの利益のために利用されるのではないかと疑念を抱いているものもあった。しかし、プロジェクト・チームによる台風後のインフラ被害調査実施や各地方首長及び関係諸機関への粘り強い説明を通じて徐々に信頼を獲得し、運営指導が行われた 2008 年 9 月頃には関係者から必要な支援を得られるようになっていた。その結果、運営指導調査団の提言に基づき、交通管理 TWG の設置と会合の週 1 回開催を各 LGU に要請すると、各地方首長及び国家警察は快く LGU 職員 11 名と交通担当警察官 7 名を交通管理 TWG メンバーとして配置し、週一回の交通管理 TWG 会合参加を許可した。</p> <p>(2) 終了時評価時点の調査結果</p> <p>合計 15 名のカウンターパートが配置されている。その内訳は、MIGEDC 事務局 2 名、イロイロ市役所が 3 名、Guimaras 県庁、Oton 町、Leganes 町、Pavia 町、San Miguel 町、Santa Barbara 町の各役場からそれぞれ 1 名、フィリピン国家警察から 4 名である。</p>

		<p>交通管理分野に関するカウンターパートの知識・経験は、毎週の TWG ミーティングや各種研修への参加、社会実験の実施を通じて着実に向上している。LGU 幹部の中には、毎週 1 回のミーティング開催頻度が多すぎるとの意見がある中で、カウンターパートの TWG ミーティングへの出席率は非常に高く、知識の吸収に積極的である。</p> <p>なお、MIGEDC 事務局の主なスタッフは、イロイロ市役所の職員でもあり、兼任していることから多忙であり、事務局として本プロジェクト活動への参画が限定的であった。また、本プロジェクトで収集されたデータ・情報の管理や、ウェブサイトの運営に必要なスタッフの配置も困難であったため、事務局としての機能は必ずしも十分であったとは言えない。</p>
	事務室等の規模、利便性は適切か。	イロイロ市内にある、民間所有ビルの一角をイロイロ市が借りており、その一部スペースを JICA 専門家執務室として利用している。JICA 専門家数名及び事務スタッフ、そしてカウンターパートの代表格の 1 名の机が配置されている。また、8 人程度が座ってミーティングできる机も置かれている。JICA 専門家の事務室として概ね適切なスペースと設備が備わっていると思われる。
	フィリピン側のプロジェクト予算は適切な規模か。	フィリピン側（MIGEDC および関係 LGU）は、研修・セミナー等への参加費用（定例ミーティング参加に必要な交通費を含む）を負担している。その総額（2007 年から 2010 年までの推計）は、325,750 ペソである。
投入は十分活用されているか	供与機材等は有効に利用されているか	供与機材は有効に活用されていると思われる。
活動内容はアウトプットを生むのに適切だったか	不要な活動はなかったか	不要な活動があったのと指摘はなかった。
	必要なのに予定していなかった活動はなかったか	これも上記と同様に、特になかった。
効率性を阻害した要因はあるか。	C/Ps の定着度は、良好か。	カウンターパートの配置の項で述べたように、定年退職や所属機関の都合による交替はあるものの、基本的には交替した人も、所属先での勤務を継続しており、定着性に大きな問題はないと判断する。
	その他の要因はあるか。	<p>< 貢献要因 ></p> <p>(1) 本プロジェクトでは、交通調査や一部研修をローカル人材を活用（業務委託）して実施している。2008 年 9 月に実施された 5 日間基本研修は、フィリピン大学の交通研究センター（UP-NCTS）により実施され、研修参加者には大変好評であったとともに、交通管理に関する基礎知識に乏しかったカウンターパートが基本的知識を身につける上で有効であり、その後のプロジェクト活動を円滑に進めるうえでの基礎を築いたと言える。</p> <p>(2) 2008 年 6 月の台風による被害は、以下の阻害要因に記すようなマイナスの影響をもたらしたが、一方で、被害状況に関する調査を JICA 専門家とカウンターパートが協力しつつ実施し、調査レポートを作成したことが（これはプロジェクト活動には含まれない、追加の活動）、関係 LGU 等から評価され、その後のプロジェクト活動を円滑に進める上で貢献した。</p>

		<p><阻害要因></p> <p>2008年6月に、台風フランクが襲い、イロイロ州の大半の地域に大きな被害をもたらした。被害地域には、MIGEDC メンバーの自治体が含まれ、災害への対処を優先させる必要が生じたために、プロジェクト活動の進捗に遅れをもたらすことになった。</p>
--	--	---

5 項目	評価設問		調査結果
	大項目	小項目	
インパクト	上位目標「持続可能な交通管理がイロイロ都市圏・ギマラス地域で機能する。」が将来、達成される見込みはあるか。	交通管理アクションアジェンダがMIGEDC 及び構成 LGU で計画策定の基礎として、将来活用されるかどうか。	<p>報告書本文に記載したように、LGU の首長やカウンターパートへのインタビューを通じて、交通管理改善がイロイロ・ギマラス都市圏で重要な課題になりつつあることが確認された。多くの LGU 首長が TMAA 案の存在を知っており、それぞれの行政地区で、交通管理改善の基礎として、TMAA に記載された事項を採用しようという意志を表明した。この観点から、近い将来、イロイロ・ギマラス都市圏の各 LGU において、TMAA が計画のための基礎材料として用いられることが期待される。</p> <p>クラスターレベルでは、MIGEDC が TMAA を MIGEDC の輸送・交通管理のクラスタープランの作成・更新に活用するだけでなく、他の重要なセクター、例えば、インフラ開発、土地利用等のクラスタープランにも活用することが期待される。</p>
	上位目標達成のための外部条件の状況	プロジェクト終了後も、MIGEDC の LGU による協力機構が維持されるかどうか。	<p>MIGEDC は、2001 年 2 月に創設されたイロイロ都市圏開発評議会（MIDC）を前身とし、2006 年にギマラス州とサンタ・バルバラ町が加わって、MIGEDC と名称を改めた地方自治体連合（LGU クラスター）であり、大統領令 559 号に基づく組織である。MIGEDC は、8 つの委員会を持ち、メンバー LGU からの拠出金で運営されている。2010 年の選挙により、一部 LGU の首長が交代しているが、LGU 関係者からの聞き取りに基づき判断すると、LGU 間の協力・協調関係は今後も維持されると考えられるであろう。</p>
	カウンターパートへの影響	仕事への取り組み意欲、意識の変化の有無	<p>カウンターパートへの質問票への回答では、プロジェクト活動参加を通じて仕事への意欲が高まったとする回答がほとんどであり、また、仕事に対する自信が高まり、交通管理に関する知識・技能も高まったとしている。知識・技能面では、特に、交通調査、社会実験、交通管理アクションアジェンダ作成に関する経験と知識習得に関する満足度が高い。</p> <p>毎週 1 回開催されている TWG ミーティングへのカウンターパートの出席率が高いことから、交通管理に取り組む意欲が高いことが伺える。</p>
	社会に及ぼした影響	これまでのプロジェクト活動を通じて、具体的に交通管理改善につながった事例があるか。	<p>社会実験では、乗降ゾーン設置、一方通行、進入禁止道路の設定など複数の種類の実験が実施された。社会実験の一部は、たとえば、イロイロ市内でのジープニー乗降ゾーン設置場所では、実験終了後もジープニーの乗客が乗り降りする場所として利用が継続され、交通混雑を緩和する効果が継続している。</p> <p>本プロジェクトの目標は、交通管理アクションアジェンダを策定することであり、今後、各 LGU がアクションアジェンダを基礎に、具体的に交通管理改善に資する活動を実施することが期待される。</p>

	その他の正負のインパクト	その他のインパクト	<p>(1) TWG のメカニズムならびに交通管理ネットワークの強化</p> <p>TWG ミーティングの頻繁な開催とプロジェクト活動に TWG メンバーが積極的に参画したこと（例えば、研修、社会実験実施、毎週の会議など）の結果として、交通管理に係わる共通問題に対処する際に必要な、TWG メンバー間の協働メカニズムやチームワークが強化されている。さらに、プロジェクト活動実施を通じて、交通管理に係わる他の機関（例えば、フィリピン国の陸上輸送事務所（Land Transportation Office）、陸上輸送許認可委員会（Land Transportation Franchising and Regulatory Board）、フィリピン大学交通研究センター（UP-NCTS）など）との連携が可能となり、今後、交通管理分野の問題が生じた際に、どのように対処していけばよいか考えていく上で、非常に有益な情報や意見をこれらの関係機関から得ることが可能である。</p> <p>(2) 地元コンサルタント/リソースパーソンの能力強化</p> <p>本プロジェクトにおいて、フィリピン大学ビサヤ校の人材をローカルリソースとして活用したことで、それらローカル人材の交通調査実施と社会実験実施の面での能力向上が顕著に見られる。今後、MIGEDC あるいはそのメンバーである LGU が交通管理プロジェクト関係の活動を実施する際には、これらローカル人材を活用することができる。</p> <p>(3) 交通管理担当部署の設置</p> <p>昨年、イロイロ市役所に交通管理・交通規制室（Transport Management and Traffic Regulation Office: TMTRO）が新設された。この新部署は、イロイロ市役所の年次予算条例に基づき設置されたものである。これは、本プロジェクトのプラスのインパクトの一つであり、イロイロ市役所が交通管理問題を重要視している証左でもある。</p>
--	--------------	-----------	---

5 項目	評価設問		調査結果
	大項目	小項目	
自立発展性 （見込み）	<p>今後も、国家開発計画や地方政府の関連政策において、都市交通改善の重要性が継続するかどう（見込み）。</p>		<p>交通管理改善は、特にイロイロ市において重要な関心事となっており、周辺自治体においても重要になりつつある。MIGEDC のメンバー LGU の多くの首長あるいは幹部職員が TMAA 内で提案しているアクションプランへの支援提供について表明している。LGU の幹部職員が TMAA 案に対してポジティブな態度を有していることは、今後 TMAA に記載された事項が、各 LGU の交通管理改善に向けた政策に反映されることにつながる良い兆しであると言える。ただし、政策面での自立発展性を確保するには、TMAA 案に記載された対策が、LGU の開発計画（例えば、包括的土地利用計画、Executive Legislative Agenda、年次開発計画）に取り入れられ、また、必要に応じて地方自治体条例の制定を行う必要がある。</p> <p>なお、フィリピン国の地方行政機関の長は、3 年毎に実施される選挙で交替することがあり（3 期まで継続可能）、首長の政治方針によっては、交通管理行政への取り組み姿勢が変わるリスクが常に存在する。</p>

<p>カウンターパート機関等 (MIGEDC、関連 LGU) 等では、本プロジェクトがどのように認識されているか。</p>	<p>本終了時評価では、プロジェクト MIGEDC 事務局ならに関係 LGU の首長や計画部門の幹部職員にインタビューを行った。MIGEDC 事務局はもちろんのこと、関係 LGU の首長も交通管理アクションアジェンダ (案) の存在を良く知っていた。今年実施された選挙によって一部の首長が交替しているが、新規に就任した町長であっても、アクションアジェンダの存在を知り、交通管理改善を進めていく必要性について積極的な姿勢を示していた。TWG メンバーであるカウンターパートから各 LGU の関係者への情報提供がきちんと行われている模様で、本プロジェクトに対する認識が高いと感じられた。(情報共有がしっかりとされていると言える)</p>	
<p>本プロジェクトの成果を活用・発展させていく方針と実施能力が MIGEDC に備わっているか。 (組織面及び資金面)</p>	<p>プロジェクト終了後、MIGEDC や LGU は、交通管理アクションアジェンダを実施に移すことができるかどうか。 (人材配置面及び資金面から)</p>	<p>(1) 組織面 クラスタレベルでは、TWG を通じて、イロイロ・ギマラス都市圏における交通管理改善といった共通の問題点に対処する協働メカニズムが作られた。各 LGU を代表する TWG メンバーのプロジェクト活動への積極的な参加は、この協働メカニズムを強化した。ただし、本プロジェクトの TWG は付属的なグループであり、本プロジェクトを通じて能力強化が図られた TWG のメンバーが、MIGEDC の常設の TWG に吸収されることにより、本プロジェクト終了後も TWG の機能が継続されるものである。 各メンバー LGU レベルでは、Iloilo 市と Oton 町だけが、交通管理担当部署を有する。部署名は、Iloilo 市では TMTRO で、Oton 町では TMO である。このような部署を持たない LGU については、交通管理を担当する類似の部署あるいはユニットの設置計画が、TMAA 案に含まれている。交通管理担当部署の設置は、TMAA 記載の提案活動実施に向けて大きなステップを踏むことになるが、LGU によっては既存の組織体制の中で、必要な活動を行っていく必要があるかも知れない。 LGU は、それぞれ有する権限の中で交通問題に対処していく責任を有するものであり、交通管理に係る組織面の自立発展性は、LGU が適切なリソースを担当部署の運営に配分できるかどうかによって大きく左右される。 なお、MIGEDC の事務局としての組織能力は、スタッフが他業務と兼務であり、事務処理能力が以前として限定的である。</p> <p>(2) 資金面 クラスタレベルでは、MIGEDC の運営経費は、メンバー LGU からの拠出金によってまかなわれている。年間当たりの供出金は、Iloilo 市と Guimaras 州が 200,000 ペソ (約 40 万円)、その他の 5 LGU がそれぞれ 100,000 ペソ (約 20 万円) である (合計約 180 万円¹)。 TMAA に記載されている交通管理改善対策案のうち、特に、LGU に交通管理部署を設置しようという案は、LGU によっては、予算面から厳しいかも知れない。このような場合、TMAA の柔軟な適用あるいは、革新的方策 (例えば、Oton 町では、交通違反に関する罰金を交通警察官への手当てに充当) を適用することが必要であろう。</p>
<p>移転された技術は定着していくか。 (技術面)</p>	<p>カウンターパート機関 (MIGEDC や LGU) 等は、プロジェクト成果を適切に活用・実践する技</p>	<p>本プロジェクトの TWG の大半のメンバーにとって、交通管理は新しい分野の知識であった。定例の TWG ミーティングへの出席、研修・セミナー・ワークショップへの参加、各種の社会実験の企画・実施・評価の実施、そして TMAA 作成作業を通じて、TWG メンバーは、交通管理に係る知識・技能を顕著に習得した。多くのカウンターパートが、今後別の社会実験を企画・実施でき、そして TMAA に記載の活動を実施できると表明している。また、プロジェクト活動への参加を通じて、TWG メン</p>

¹ これは、MIGEDC 全体の運営費が約 180 万円ということ。MIGEDC には、事務局があり、スタッフが配置されているほか、交通管理関連の委員会も含めて計 8 つの委員会があり定期的に会議を行っている。これらを考慮すると、極めて限定的な予算規模であると思われる。

	術力を有しているかどうか。	<p>バー間の良好な関係が築かれただけでなく、フィリピン大学や地元ローカル・コンサルタント等との関係を築くこともできた。このような関係・連携は、今後、交通問題を解決する際に役立ってくる。したがって、TWG メンバーの知識・技能面では、自立発展性が確保されていると言える。TWG メンバーの知識・技能をさらに高めるためには、月 1 回の頻度でもかまわないので、イロイロ・ギマラス都市圏の交通状況に関する情報を共有する機会として、また、解決策を議論し、さらに技術的能力を高める場として、TWG ミーティングを定期的開催する必要がある。</p>
	供与資機材の維持管理は適切に行われているか。また、協力終了後も適切に行われる見通しはあるか。	<p>供与機材の大半は、MIGEDC の事務所で使用されている（主として専門家執務室）。また、一部のコンピュータは、LGU 所属のカウンターパートが使用している。供与された機材は、大半が事務機器であり、供与機材の種類も 17 アイテムと限定的である。したがって、プロジェクト終了後も、供与機材の維持管理が適切に行われる可能性が高い。</p>
	自立発展性に影響を与える貢献・阻害要因は何か。	<p>地方自治体連合であるクラスター組織を対象とする案件では、避けられない事項であるが、3 年毎に実施される地方自治体首長の選挙結果によっては、地方自治体首長の MIGEDC への協力・支援の程度が変わるリスクが常に伴う。</p>

2. 実施プロセスの検証

	評価設問		調査結果
	大項目	小項目	
実施プロセス	当初計画した成果を達成するためにどのような計画・実施体制の変更・軌道修正が行われたか	プロジェクト実施中に把握されていた課題は何か。その課題はどのように解決されたか	<p>(1) プロジェクト目標の変更</p> <p>プロジェクト開始前に作成された PDM では、プロジェクト目標は「イロイロ都市圏・ギマラス地域における交通管理計画が関係 LGU、中央省庁、民間セクター等の参加を得て策定される」となっていた。しかし、プロジェクト期間が限られていることならびに、フィリピン・カウンターパートの交通管理に関する能力も限定的であったことから、実施機関である MIGEDC と協議しつつ、プロジェクト目標を変更する必要が生じた。そして、プロジェクトの第 2 年次に、「交通管理計画の策定」から「交通管理アクションアジェンダの策定」へと目標を変更した。プロジェクト目標変更に伴って、プロジェクト活動もこれに沿った内容に変更された。これは、妥当な変更であったと言える。</p> <p>(2) カウンターパートの変更とミーティング頻度の変更</p> <p>当初、本プロジェクトのカウンターパートとして想定したのは、各 LGU の開発計画調整課長および工務課長であった。カウンターパートへの技術移転方法として、ワークショップを実施することを予定していたが、他の業務との兼ね合いからこれらカウンターパートのプロジェクト活動への参加が困難であることが解ったので、代わりとして、開発計画課等の課員レベルスタッフと交通担当警察官が配置されることとなった。これに伴い、カウンターパートの交通管理に関する基礎知識および技術レベルが想定していたよりも低くなるという状況が生じた。</p> <p>当初、カウンターパートを集めてのミーティングは、月 1 回程度の頻度であったが、これでは、基礎的知識が少ないカウンターパートと共に、プロジェクト活動を実施し、技術移転成果を上げて行くには、少なすぎるとの判断から、週 1 回の TWG 会議開催へと変更された。ミーティング頻度を増加させたことは、知識や技能の移転を進展させ、プロジェクト目標を達成するうえで貢献している。</p>

技術移転の方法に問題はなかったか。	問題がある場合、どの分野におけるどのような技術移転方法に問題があったか。どのように解決されたか。	特に大きな問題は確認されなかった。週 1 回のミーティングや各種研修、社会実験を通じた知識と経験の移転が、効果を上げていると判断される。
相手国のオーナーシップ	①C/P 配置の適正さ ②予算手当ては適切か	原則的に、関係各 LGU から 2 名ずつのカウンターパートの配置を行っている。一部に、交替はあるものの、配置は概ね適切と考える。 MIGEDC 及び関係各 LGU は、本プロジェクトの活動にカウンターパートが参加する上で必要な費用の負担は行っている。
	地域住民の本プロジェクトについての認識や参加度は高いか。	社会実験の実施においては、地元住民への事前の説明や実施への協力、社会実験実施に関する説明・看板の設置、実施状況に対する評価コメントをもらうなどの協力や活動への参画を得られている。一定の理解・認識や協力が得られていると思われる。
プロジェクトのマネジメント体制に問題はなかったか。	JCC は、必要な時期に実施され、必要なテーマが話し合われていたか	終了時評価以前に 2 回の JCC 会議が実施されている。そして終了時評価の際に 3 回目の JCC 会議が実施された。JCC 会議は、最低年 1 回開催し、年間活動計画の承認、プロジェクトのモニタリング、プロジェクトに係る課題についての議論を行うことになっているが、開催実績を見る限り、3 回中 2 回は、JICA 調査団訪問時の開催である。この観点からすると JCC の開催頻度は、若干少なかつたのではないかと思われる。
	その他の定例会議等を通じて、プロジェクト・チーム内（専門家及びカウンターパート）の意志決定メカニズムが十分機能しているか。	交通管理に関する TWG 会議が毎週開催されるようになった以降、プロジェクト活動が活性化したとされている。JICA 専門家チームとカウンターパートとが顔を合わせる機会が増え、コミュニケーションが密になった。また、交通管理に関する様々なトピックについて話し合い、様々な立場の交通関係者との意見交換を通じて、行政官としての多角的な視点を養うのに役立ったとされている。したがって、定例会議は、十分機能し、高い効果があったと判断される。
	プロジェクトの進捗状況は、どのようにモニタリングされていたか。	プロジェクトの進捗状況は、JICA 専門家チーム作成の進捗報告書や年次業務完了報告書に記載されている。 なお、PDM を用いてプロジェクトの進捗状況を把握することが基本であるものの、これら進捗報告書や年次業務完了報告書の記載項目が、PDM の活動項目や成果の項目に必ずしも沿っていないので、PDM に沿って進捗状況を理解することが困難であるという点を指摘しておく必要がある。 また、PDM の改訂については、事前に関係者の了解を得た上で、JCC の場で承認手続きを行うのが基本であるとする。しかし、進捗報告書や年次業務完了報告書に PDM 改訂についての記載があるものの、JCC で承認しているのかどうかの記載がない。また、変更理由についての説明もない。したがって、PDM 改訂手続きの手順や方法に改善が必要と考える。

	<p>専門家とカウンターパート機関及びカウンターパート・スタッフとのコミュニケーションは、円滑に行われているか。</p>	<p>当初、フィリピン側カウンターパートの多くが、交通管理分野に関する知識を有していなかったことも要因で、日本人専門家の説明が、良く理解できていなかった。また、日本人専門家の英語での説明能力が限定的であったことも影響したとみられる。さらに、カウンターパートは、フルタイムではなく、各 LGU の所属であり、月 1 回のミーティングに参加する程度であったので、OJT による技術移転は、極めて難しい状況にあった。そのような要因から、プロジェクト開始当初においては、カウンターパートと日本人専門家間のコミュニケーションが十分に円滑とは言えなかった。この状況は、交通管理に関する基礎セミナー等の実施を通じて、カウンターパートが交通管理分野の知識を身につけるにつれて、また、フィリピン人専門家やローカルスタッフがサポートすることで、改善した。</p>
	<p>プロジェクト・チーム（専門家及びカウンターパート）と関連機関・ステークホルダー等との間のコミュニケーションは、円滑に行われているか。</p>	<p>終了時評価調査において、関係各 LGU の幹部スタッフや首長にインタビューした結果、これら関係者が交通管理アクションアジェンダ（案）の存在を知り、今後積極的に活用したいという意思を表明していることから見て、プロジェクトチーム（カウンターパート含む）と関係機関とのコミュニケーション・情報共有が円滑に行われていることが確認された。</p>
	<p>JICA フィリピン事務所との連絡・協力が円滑に実施されたか。</p>	<p>運営指導調査団や中間レビュー調査時に、TWG ミーティングの開催頻度（月 1 回から週 1 回への変更など）やプロジェクト目標の変更など、適切な提言を行い、プロジェクト活動の軌道修正に成功している。</p>