

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
中間レビュー報告書

平成21年3月
(2009年)

独立行政法人国際協力機構
フィリピン事務所

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中間点にさしかかり、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、今後の持続的な発展を考慮した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中間レビュー調査団を2009年2月5日から3月2日まで派遣しました。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。

2009年3月

独立行政法人国際協力機構
フィリピン事務所 松田 教男

目 次

序文
目次
略語表
地図
写真
中間レビュー調査結果要約表

第0章 プロジェクト実施の背景.....	1
＜都市交通管理サブプロジェクト＞	2
第1章 中間レビュー調査の概要	2
1－1 調査団派遣の経緯と目的	2
1－2 調査団の構成	3
1－3 調査日程	3
1－4 主要面談者	3
1－5 調査の手順と調査項目	4
第2章 プロジェクトの概要	6
2－1 プロジェクトの基本情報	6
2－2 本プロジェクトのデザイン	6
2－3 PDM について	7
第3章 プロジェクトの実績・実施プロセス	8
3－1 プロジェクトの実績	8
3－2 実施プロセスにおける特記事項.....	16
3－3 プロジェクトの促進要因・阻害要因.....	17
第4章 評価5項目による評価	19
4－1 妥当性	19
4－2 有効性	19
4－3 効率性	20
4－4 インパクト	20
4－5 自立発展性	20
第5章 提言	21

付属資料

1. 調査日程
2. ミニッツ及び中間レビュー報告書
3. 評価グリッド

＜沿岸資源管理サブプロジェクト＞	58
第1章 中間レビュー調査の概要	58

1-1	調査団派遣の経緯と目的	58
1-2	調査団の構成	59
1-3	調査日程	59
1-4	主要面談者	59
1-5	調査の手順と調査項目	60
第2章	プロジェクトの概要	62
2-1	プロジェクトの基本情報	62
2-2	本プロジェクトのデザイン	62
2-3	PDM について	63
第3章	プロジェクトの実績・実施プロセス	64
3-1	プロジェクトの実績	64
3-2	プロジェクトの促進要因・阻害要因	73
3-2-1	促進要因	73
3-2-2	阻害要因	74
第4章	評価5項目による評価	75
4-1	妥当性	75
4-2	有効性	75
4-3	効率性	75
4-4	インパクト	76
4-6	結論	76
第5章	提言	77

付属資料

1. ミニッツ及び中間レビュー報告書
2. 評価グリッド
3. 供与機材リスト

＜都市交通管理サブプロジェクト＞

略語表

BBRMC I	バナテ湾資源管理評議会 (Banate Bay Resource Management Council, Inc.)
C/P	カウンターパート (Counterpart)
CUI	カナダ都市機構 (Canadian Urban Institute)
DILG	内務自治省 (Department of Interior and Local Government)
DOTC	運輸通信省 (Department of Transportation and Communications)
DPWH	公共事業道路省 (Department of Public Works and Highways)
IRA	内国歳入割当金 (Internal Revenue Allotment)
LGSP	地方自治体支援事業 (Local Government Support Program)
LGU s	地方自治体 (Local Government Units)
LTFRB, DOTC	陸上交通認可規制審議会 (Land Transportation Franchising and Regulatory Board, Department of Transportation and Communications)
MIDC	イロイロ都市圏開発評議会 (Metro Iloilo Development Council)
MIGEDC	イロイロ都市圏・ギマラス経済開発審議会 (Metro Iloilo-Guimaras Development Council)
NEDA	国家経済開発庁 (National Economic and Development Authority)
PPDO	州開発計画局 (Provincial Planning and Development Office)
TEMU	交通管理技術ユニット (T r a f f i c Management Engineering Unit)
TWG	Technical Working Group
UPVFI	フィリピン大学ヴィサヤ校基金 (University of the Philippines in the Visayas Foundation Inc.)

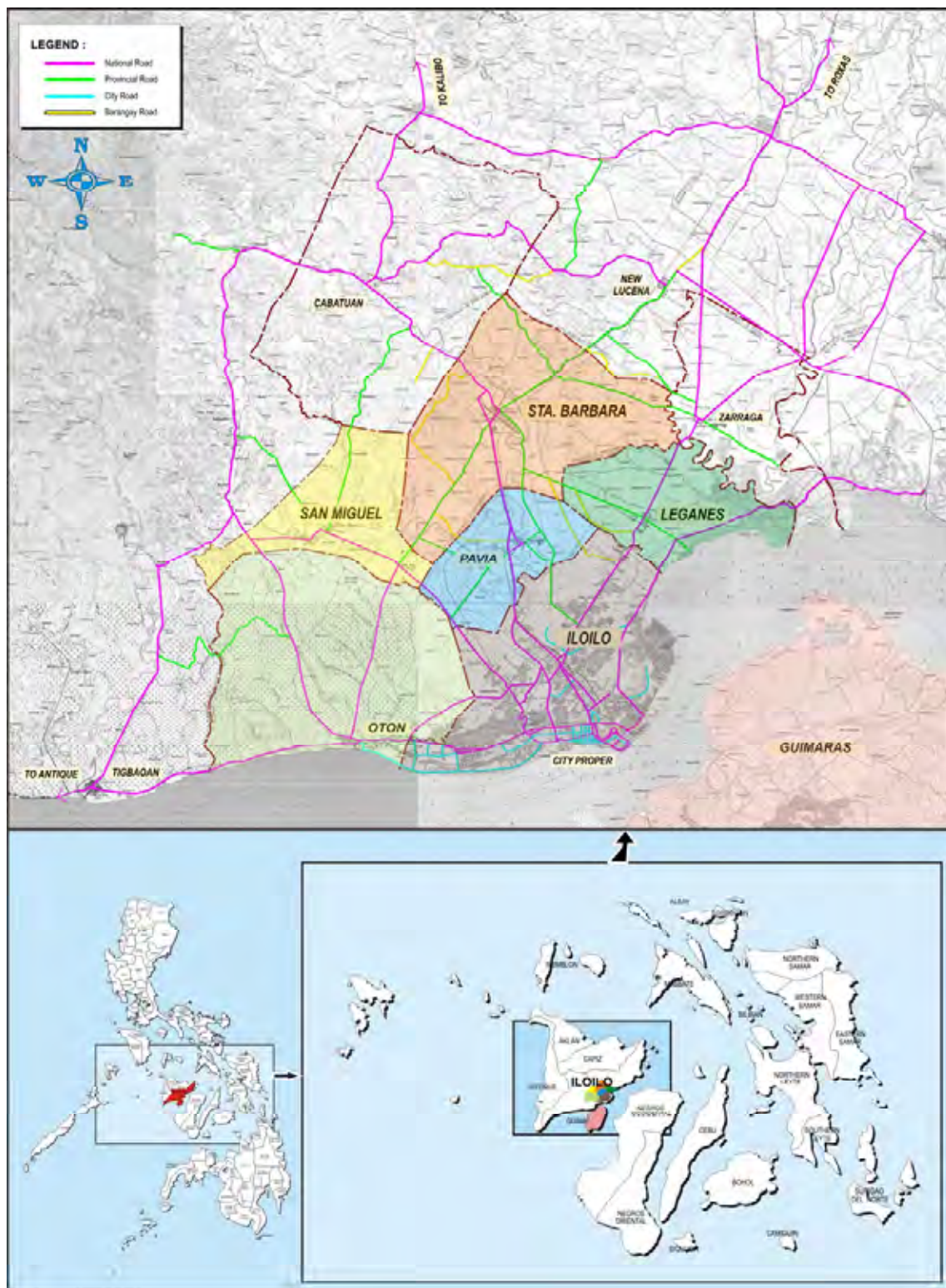
＜沿岸資源管理サブプロジェクト＞

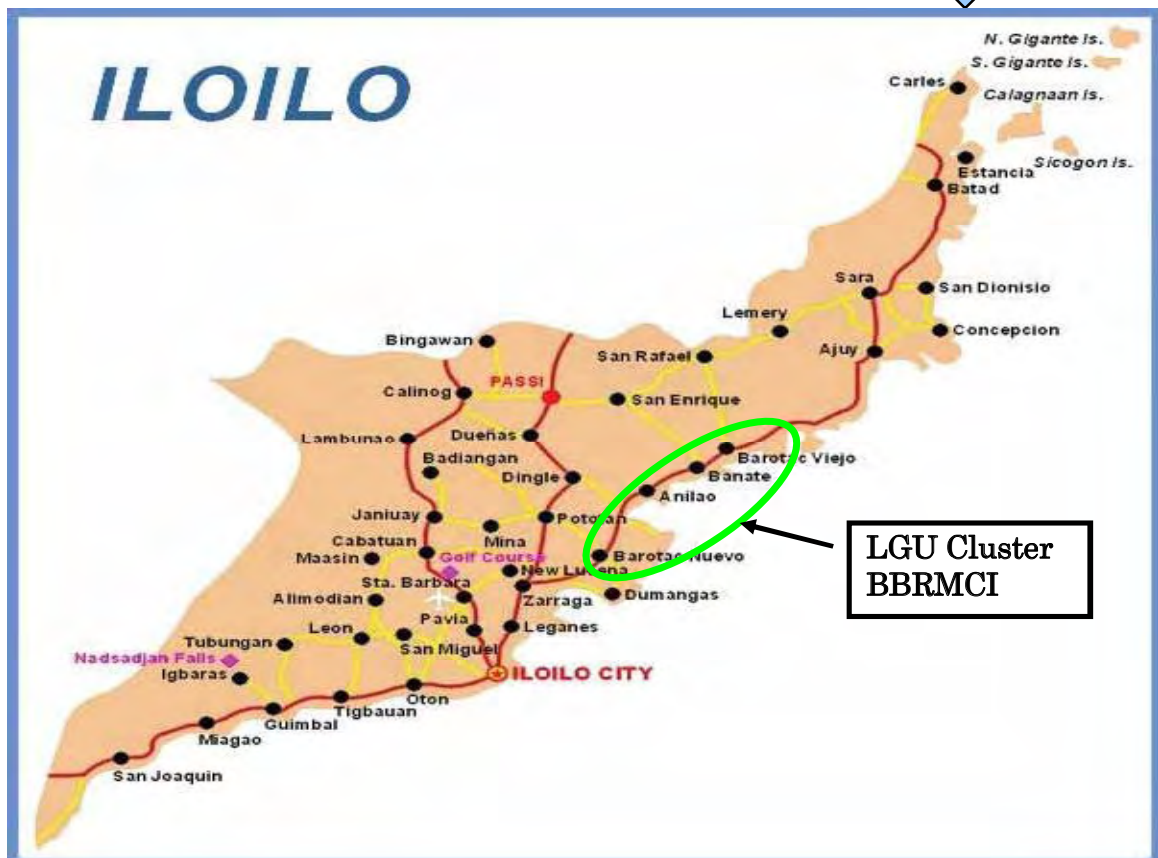
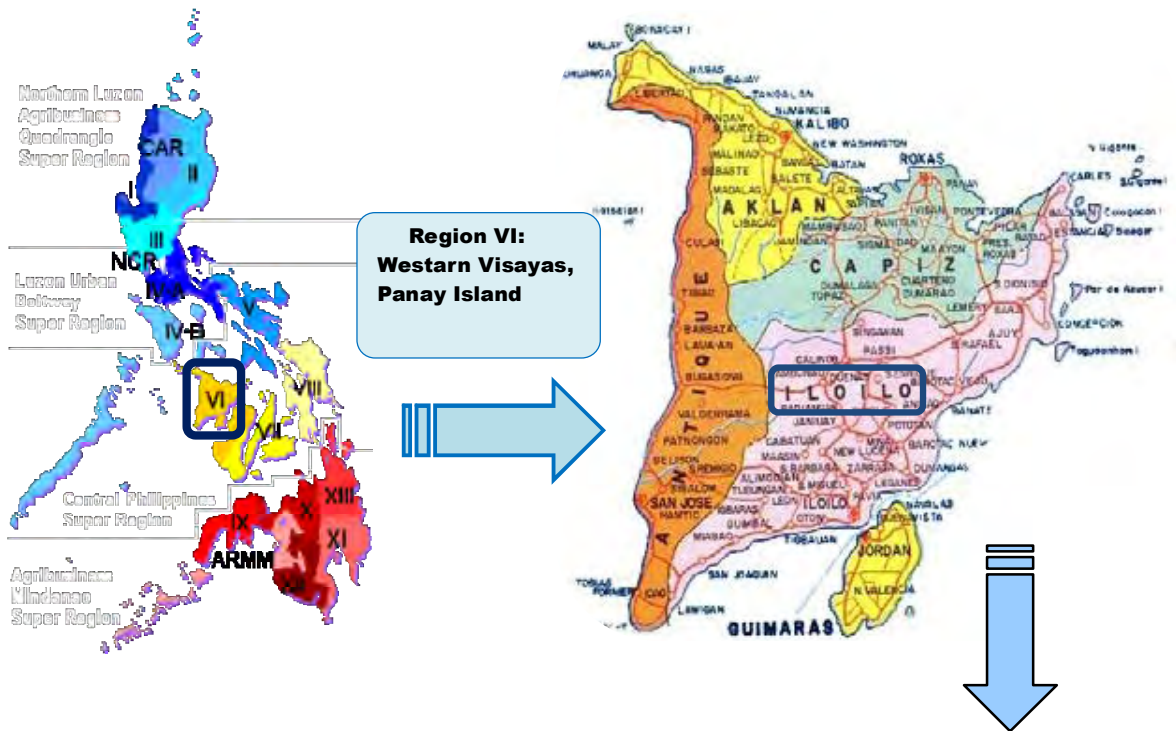
略語表

AR	人工漁礁 (Artificial Reef)
BBRMC I	バナテ湾資源管理評議会 (Banate Bay Resource Management Council, Inc.)
BFAR	農業省漁業海洋資源局 (Bureau of Fisheries and Aquatic Resources, Department of Agriculture)
BFARMC	バラングイ漁業海洋資源管理委員会 (Barangay Fisheries and Aquatic Resource Management Committee)
CENRO	コミュニティ環境天然資源事務所 (Community Environment and Natural Resources Office)
C/P	カウンターパート (Counterpart)
CRM	沿岸資源管理 (Coastal Resource Management)
DENR	環境天然資源省 (Department of Environment and Natural Resources)
IEC	情報・教育・コミュニケーション (Information, Education and Communication)
ISCOF	イロイロ水産大学 (Iloilo State College of Fisheries)
IT	情報技術 (Information Technology)
LGU s	地方自治体 (Local Government Units)
MIGEDC	イロイロ都市圏・ギマラス経済開発審議会 (Metro Iloilo-Guimaras Development Council)

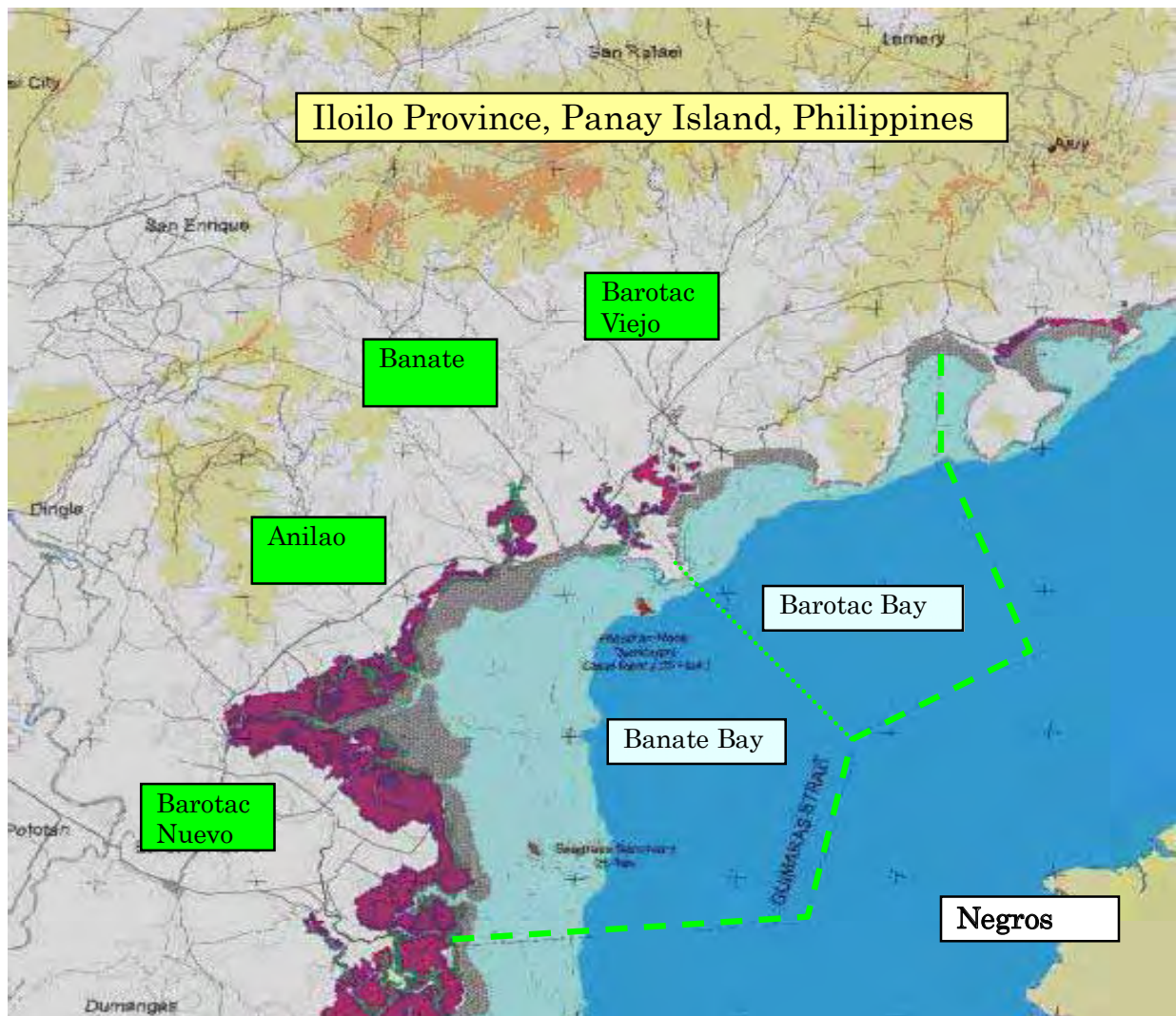
MPA	海洋保護地域 (Marine Protected Area)
PCM	プロジェクト・サイクル・マネジメント (Project Cycle Management)
PCRA	参加型沿岸資源評価 (Participatory Coastal Resource Appraisal)
PDM	プロジェクト・デザイン・マトリックス (Project Design Matrix)
PNP-MARIG	フィリピン国家警察海上保安グループ (Philippine National Police-Maritime Security Group)
PPDO	州開発計画局 (Provincial Planning and Development Office)
PR	ピーアール (Public Relations)
TOT	トレーナー養成研修 (Trainings of Trainers)
TWG	技術作業部会 (Technical Working Group)
UPV	フィリピン大学ヴィサヤ校 (University of the Philippines in the Visayas)

プロジェクト位置図





Location of Iloilo and Banate Bay Resource Management Council



Municipal Waters of Banate and Barotac Bay (BBRMCI Managed area)

Municipalities of Barotac Viejo, Banate, Anilao, and Barotac Nuevo form the BBRMCI. The municipal waters are indicated with green dotted line. Due to the nearby coastal line of Negros Occidental, the borderline is drawn in the center of Panay Island and Negros Island. The distance from the coastal line to the boarder is approximately 6-8 km.

写真



イロイロ市長（左）へのインタビュー



社会実験の結果発表を行う
プロジェクト・チーム



イロイロ市交通委員会委員長、プラガタ・イ
ロイロ市議会議員（一番右）との
インタビューを終えて



C/P との中間レビュー調査結果
共有ワークショップ



MIGEDC 首長会議において、本プロジェクトの
進捗報告に耳を傾ける出席者。



ミニッツ署名交換。

写真



漁民の手で作られた人工漁礁。コンクリート製。



人工漁礁運搬用の筏（プロジェクト・チームが作図・発注）。真ん中の穴から漁礁を海底に沈める。



人工漁礁を設置した海域の周辺で獲れた魚を量る。



住民組織が運営するコミュニティの雑貨屋（サリ・サリ・ストア）。



沿岸コミュニティでの聞き取り風景。



引き潮時の沿岸コミュニティ。



バナテ町長へのインタビュー。



アニラオ町長へのインタビューを終えて。



ミニッツ署名を終えて握手を交わすイロイロ州知事と中間レビューチーム団長。



イロイロ州庁舎での合同評価ミーティング。



ステークホルダー集会/BBRMCI の第13回創立記念集会に招待された地方首長らと JICA 中間レビューチーム。



ステークホルダー集会/BBRMCI の第13回創立記念集会。スピーチに耳を傾ける沿岸コミュニティ住民と漁民。



供与された調査用ボート。違法漁業パトロールにも活用されている。



BBRMCI 事務所兼研修センター。

中間レビュー調査結果要約表

1. 案件の概要		
国名：フィリピン		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：
協力期間	協力期間 3 年間 2007. 10～2010. 10	先方関係機関：イロイロ都市圏・ギマラス経済開発審議会
		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		
フィリピン国(以下「フィ」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。 本サブプロジェクトの実施機関であるメトロ・イロイローギマラス経済開発評議会（MIGEDC）は、イロイロ市と周辺 5 町及びギマラス州から構成される、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。 イロイロ市は、セブに次ぐヴィサヤ地域の政治・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。		
1-2 協力内容		
(1) 上位目標		
持続可能な交通管理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。		
(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計画が LGU、関係省庁、民間セクター等関係者の参加を得て策定される。		
(3) 成果		
1) イロイロ都市圏の交通データが収集され、分析され、公開される。		
2) 住民参加の下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下で評価される。		
4) 本プロジェクトの研修及び活動への参加を通じて、MIGEDC 事務局と MIGEDC 加盟 LGU の能力向上が図られる。		
(4) 投入（中間評価時点で確定している投入）		
日本側：		

専門家派遣 延べ 5 名 機材供与 事務機器及び社会実験に必要な機材 ローカル・コンサルタントの雇用および交通調査等の再委託 相手国側： 人材配置：MIGEDC メンバーLGU 職員 9 名及び交通担当警察官 7 名 施設提供：専門家執務スペース ローカルコスト負担：C/P 交通費、会合開催費用の一部負担		
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/交通管理計画：勝田 穂積（JICA ベトナム事務所広域企画調査員 国際協力専門員） 地方行政/協力企画： 笠井久美子（JICA フィリピン事務所 企画調査員） 評価分析： 佐久間美穂（（財）国際開発センター）	
調査期間	2009 年 2 月 5 日～2009 年 3 月 2 日	評価種類：中間レビュー
3. 評価結果の概要		
3-1 実績の確認		
(1) 成果の達成度		
成果 1 成果 1 は、中間レビュー実施時点ではほぼ達成されている。交通情報調査は 2008 年 6 月に完了しているが、データの集約は現在進行中である。 ・交通情報調査結果は JICA 専門家により C/P 及び関係諸機関に報告され、調査結果報告書は交通管理 TWG や MIGEDC のメンバーLGU 等、関連諸機関に配布された。 ・交通情報調査データ入力用フォーマットは日本人専門家により準備済みであるが、入力作業は完了していない。プロジェクト終了後のデータベース維持管理を考慮して、MIGEDC 事務局から正職員 1 名をデータ入力担当として配置し、日本人専門家の指導の下で入力作業を行う予定。		
成果 2 成果 2 は、中間レビュー時点で日本人専門家により一部達成されており、C/P のより積極的な参画を得て 2009 年 3 月末までに達成される見込みである。 ・プロジェクト開始時点では、C/P の交通管理に関する知識が非常に限られていたことから、プロジェクト前半では、主に日本人専門家の手で交通管理オプションの分析や選定が行われてきた。プロジェクト活動を通じて、徐々に C/P は交通管理を理解しつつあることから、後半では交通管理オプションの選定・評価においても C/P がより大きな役割を果たしていくことが期待される。		
成果 3 成果 3 は、2009 年 1-2 月に実施された第 1 回社会実験により、部分的に達成されている。中間レビュー時点では、日本人専門家が社会実験プロセス・マニュアルのドラフトを作成中。マニュアルについては、今後実施予定の社会実験結果も加えて改訂し、プロジェクト終了時までに最終化する予定である。		
成果 4 成果 4 は、中間レビュー実施時点で部分的に達成されている。本プロジェクト開始時点での C/P の交通管理に関する知識と経験が非常に限られたものであったことを考えれば、プロジェクト開始後、C/P は大きな能力向上を遂げたと考えられる。		
(2) プロジェクト目標達成の見込み		

2008 年 9 月、JICA 運営指導チームの提言により、専門家チーム及び C/P はワークショップを開催し、プロジェクト目標を「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」の策定に変更することで合意した。交通管理アクションアジェンダの内容を検討し、複数のオプションの中から適切なものを選定する作業は、プロジェクト期間後半の活動で進められる予定である。

C/P はプロジェクト前半の活動を通じて交通管理に関する知識と経験を深めてきており、プロジェクト後半、中間レビュー時点程度のペースで活動が継続できれば、「交通管理アクションアジェンダを策定する」という修正後のプロジェクト目標は終了時までに概ね達成できる見込み。

実現可能性が高く、現在の交通管理問題の解決に資する「交通管理アクションアジェンダ」を策定するためには、C/P の積極的な参加と MIGEDC メンバー LGU 及び関係諸機関の協力が不可欠である。

3-2 評価結果の要約

(1) 妥当性

本プロジェクトは、中間レビュー時点でもフィリピンの開発政策及び日本の ODA 政策、フィリピン社会のニーズに合致しており、妥当性は高い。

(2) 有効性

本プロジェクトの有効性を中間評価レビュー時点で判断することは時期尚早であると考ええる。プロジェクト期間前半で、対象地域が大型台風の被害を受けたこと、実務者を中心とした C/P 体制の立ち上げが遅れたことから、活動スケジュールがやや後ろにずれ込んでおり、プロジェクト目標が達成できるか否かは後半の活動の成否に大きく依存しているのがその理由である。しかしながら、2008 年 9 月に実施された運営指導の結果、プロジェクト目標はより現実に見合ったものに修正され、C/P の活動への参加も活発化してきている。中間レビュー時点のペースでプロジェクト後半の活動が継続すれば、終了時までに現地のニーズに合致した交通管理アクションアジェンダが設定される可能性は十分ある。

(3) 効率性

投入に対する成果の程度から、効率性はやや高いと考えられる。

MIGEDC 及び構成 LGU のマンパワーと予算は限られたものであるが、C/P、JICA 専門家の貢献で不足分はカバーされてきた。また、現地事情を知る高い能力を持ったローカル・スタッフを雇用することにより、少ないインプットで大きなアウトプットを出すことができた。加えて、現地の有識者・学術機関との連携により、比較的安価にサービスを確保できただけでなく、プロジェクト終了後も利用可能なネットワークが構築されつつある点も評価できる。

(4) インパクト

中間レビュー時点で本プロジェクトのインパクトを予測するのは時期尚早であるが、上位目標の達成可能性を高めるためには、各 LGU の開発計画調整官、地方首長及び地方議会を巻き込んでいくことが重要であるということは指摘できる。行政官の分析に基づいて提案された交通管理アクションアジェンダが、実際に各地方政府の諸計画の策定に生かされるためには、開発計画調整官、地方首長及び地方議会の理解と支援が不可欠である。本プロジェクト後半の活動では、できるだけ官・民の利害関係者との意見交換を増やし、より実践的で多くの関係者の賛同を得られるアクションアジェンダを設定することが重要と思われる。

(5) 自立発展性

各 LGU クラスターの成否は政治情勢に大きく負っており、組織としての MIGEDC が今後も存続し、交通管理行政を重点課題として取り組んでいくかどうかは、3 年ごとに実施される地方選

挙の結果に依存していると言える。MIGEDC 内に適切な人材が配置され、プロジェクト活動を通じて育成されることにより、より高い自立発展性が見込める。さらに、地元（少なくともフィリピン国内の）大学との連携を強化することにより、プロジェクト終了後の技術支援体制を確保しておくことも今後の重要な課題である。

3-3 効果発現に貢献した要因

(1) フィリピン人スタッフの貢献

本プロジェクトでは、現地事情・言語・人的ネットワークに精通したローカル人材を活用することにより、日本人専門家の不在期間の活動を補い、より少ない投入で期待される成果を産出している。フィリピン人専門家及びスタッフは、関係者間のコミュニケーションの潤滑油としての役割も果たしている。

(2) 毎週開催される交通管理 TWG 会合

交通管理 TWG 会合が毎週開催されることになり、プロジェクト活動が活性化した。専門家チームと C/P は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の対立する意見にさらされることによって、行政官としての多角的な視点を養うのに役立った。

(3) 時宜を得た JICA 運営指導チームの提言

JICA フィリピン事務所は、2008 年 9 月に運営指導チームを派遣した。同チームの提言（交通管理 TWG の設置、TWG 会合の開催頻度を月 1 回から週 1 回へ変更、プロジェクト目標の再検討）は時宜にかなった、適切な内容であり、プロジェクト活動の活性化に大きく貢献した。

3-4 問題点及び問題を惹起した要因

(1) 主要なプロジェクト関係者間のコミュニケーション不足

プロジェクト開始当初、日本人専門家、フィリピン人スタッフ、C/P 及び関係諸機関のコミュニケーションは必ずしも円滑でなかった。

(2) 関係諸機関間の協力不足

当初、MIGEDC のメンバー LGU や交通管理関係諸機関 (LTO、LTFRB、DPWH、民間 NGO、ジープニー組合など) の中には、本プロジェクトの目的を誤解しているものや、活動参加に無関心なものもあった。

(3) C/P の変更

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。

(4) 外部条件の変化

本プロジェクトの開始が遅れている間に、イロイロ市議会が市外から市中心部へのジープニーの乗り入れ規制条例を施行され、イロイロ市内の交通管理が政治問題化したため、イロイロ州及びギマラス州全体の都市交通管理能力向上を目指す本プロジェクトの活動に負の影響を及ぼした。また、2008 年 6 月に発生した台風の被害が予想以上に大きく、活動日程及び活動内容の調整を余儀なくされた。このような外部条件の変化が、一部のプロジェクト活動の進捗の遅れやプロジェクト目標の修正につながった。

3-5 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として活用すること

プロジェクト後半では、交通管理に関する能力向上だけでなく、プロジェクト目標である交通管理アクションアジェンダの内容をプロジェクト終了後の各種地方計画に資するものにしていくかどうかという点からも、C/P の積極的な貢献が重要である。毎週開かれる交通管理 TWG 会合は、官・民の関係者との意見や技術交換の場としても利用できることから、C/P の能力開発の場としてのみならず、関係諸機関の十分な参加と支援を獲得し、連携と調整のメカニズムが促進される場として活用することが期待される。

(2) MIGEDC 事務局の参画を強化すること

本プロジェクト目標が、LGU クラスターによる共通の問題への集成的アプローチを志向していることから明らかなように、MIGEDC 事務局のプロジェクトの参画は非常に重要である。調査団は、MIGEDC 事務局のマンパワーが非常に限られていることは十分承知しているが、本プロジェクトの成果や自立発展性を高めるためには、どうしても MIGEDC 事務局がより積極的にプロジェクトに関わり、より大きな責任を引き受けていくことが必要である。

(3) 交通管理アクションアジェンダの策定

交通管理アクションアジェンダは、プロジェクトの自立発展性をも左右する重要な要素である。プロジェクト後半では、C/P が同アクションアジェンダの分析、選定、評価において、より積極的な役割を果たすようになることが期待される。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については、できるだけ早い時期に交通管理 TWG 会合で話し合い、C/P と日本人専門家との間で合意する必要がある。

(4) 外部関係者からより多くの参加および支援を得ること

実現可能性が高く、できるだけ多くの交通関係者・利用者に受け入れてもらえるような交通管理アクションアジェンダを策定するためには、策定過程でできるだけ多くの関係者の意見を取り入れることが重要である。このため、交通管理 TWG 会合やプロジェクト活動の際に、適宜、関係者・関係諸機関の参加を求め、プロジェクト活動に関する情報を十分伝達して、関係者や関係諸機関間の調整が促進されるよう留意していく必要がある。

(5) PDM の改訂

現行 PDM の主要な問題点をまとめ、これを参考にチーム内で協議し、速やかに JCC の承認を得るよう提言する。

中間レビュー調査結果要約表

1. 案件の概要	
国名：フィリピン	案件名：イロイロ州地域活性化・LGU クラスタ 開発プロジェクト（沿岸資源管理サブプロジェ クト）
分野：地方行政	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：
協力期間	協力期間 3 年間 2007. 10～2010. 10
	先方関係機関：
	日本側協力機関：なし
他の関連協力：なし	
1-3 協力の背景と概要	
フィリピン国(以下「フィ」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) が各地で形成されている。 本サブプロジェクトの実施機関であるバナテ湾資源管理評議会 (BBRMCI) は、イロイロ州北東部バナテ湾・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 クラスタである。BBRMCI 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。 イロイロ州周辺のヴィサヤ海は有数の漁業地域であるが、マングローブ林やさんご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、BBRMCI 及び構成 LGU に対する技術移転を通じて LGU クラスタによるバナテ湾・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、クラスタ全体としての地方型広域行政能力強化を狙っている。	
1-4 協力内容	
(1) 上位目標	
イロイロ州において、持続的な沿岸資源管理のための LGU クラスタが機能する。	
(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) 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) 訓練と普及活動により BBRMCI と関係機関の能力が強化される。	
3) 沿岸資源管理活動が強化される。	
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（中間評価時点で確定している投入）	
日本側：	
専門家派遣 5 名	
機材供与 研修及び沿岸資源管理に必要な施設・設備・機材	
ローカル・コンサルタントの雇用および等の再委託	
相手国側：	

人材配置：カウンターパート 9 名 施設提供：専門家執務スペース、 ローカルコスト負担：BBRMCI 事務所の運営費、C/P 交通費、沿岸資源管理活動費		
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） 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） 地方行政/協力企画：笠井久美子（JICA フィリピン事務所 企画調査員） 評価分析：佐久間美穂（（財）国際開発センター）	
調査期間	2009 年 2 月 5 日～2009 年 3 月 2 日	評価種類：中間レビュー
3. 評価結果の概要		
3-1 実績の確認		
(1) 成果の達成度		
成果 1 成果 1 は、中間レビュー時点で部分的に達成されている。 - 第 1 年次に、沿岸環境調査、沿岸資源利用状況調査が実施された。これら 2 つの調査の結果は沿岸環境・資源利用調査報告書に一括され、2008 年 8 月に出版された。調査により沿岸環境の現状把握に有用な指標が明らかになり、沿岸コミュニティの社会経済的特徴が明確になった。 - 対象 4 町の全ての沿岸バランガイ（31）にて参加型沿岸資源調査（PCRA）が実施され、沿岸部住民および漁民の沿岸資源管理に対する意識が高められた。調査の結果は、沿岸バランガイ PCRA 報告書とバランガイ・プロファイル報告書にまとめられた。 - しかし、これら調査結果のデータ入力と分析、及びコミュニティへのフィードバックは、中間レビューの時点ではまだ十分実施されていなかった。この点がプロジェクト後半での課題となろう。また、BBRMCI マスタープランの見直しと包括的沿岸資源管理計画の改訂についても、調査の結果に基づき、プロジェクトの後半で検討される予定である。		
成果 2 成果 2 は、中間レビューの時点でほぼ達成されているが、プロジェクト後半に実施予定の研修やセミナーを通じてさらに強化されていく見込み。 - バランガイの職員や BFARMC 委員長らを対象に、4 町それぞれで沿岸資源管理（CRM）・プロジェクト・サイクル・マネジメント（PCM）ワークショップが BBRMCI のスタッフを中心に企画され、実施された。BBRMCI のスタッフは、中間レビュー時点で、既に自分たちだけで PCM ワークショップを準備し、実施できるようになった。 - BBEMCI がコミュニティのニーズに基づいて、魚の加工法の紹介を企画し、バロタック・ヌエボ町でこれを実施した。同様に、小エビのペースト造りについても、ワークショップをアニラオ町で開催する準備が進められている。		
成果 3 成果 3 はプロジェクト前半の諸活動を通じて部分的に達成されている。 - 供与された調査用ボートを活用して、週 3 回のペースで違法漁業取締りのパトロール活動が続けられている。沿岸コミュニティでのインタビュー調査を通じて、過去 1 年半の定期的なパトロールにより、違法漁業が減少し沿岸資源が増殖していると、沿岸住民が感じていることが明らかになった - バランガイのリーダーや住民が沿岸資源管理の問題に対する意識を高めていることがインタビュー等から窺えた。CRM や PCM ワークショップが 4 町それぞれで開催され、バランガイ役員や BFARMC 委員長らが各コミュニティの海洋保護地域（MPA）保護計画を立案した。これらの計画の一部は、次年度の活動で実施される。		

成果 4

成果 4 については、中間レビュー時点で期待される程度の成果は達成されているが、定量的な成果指標ばかりなので、指標の追加或いは修正も今後の課題となろう。

- ・ BBRMCI のウェブサイトは予定通り準備済みであるが、JICA 内部でのウェブサイトに関する調整が必要なため、まだ一般からアクセス可能な状態にはなっていない。
- ・ 2008 年度はニュースレター（第 1-3 号）が発行され、3 種のポスターとパンフレットが作成された。

(2) プロジェクト目標達成の見込み

LGU クラスターを通じた沿岸資源管理システムは、本プロジェクトの活動を通じてかなりの程度強化されたと言える。しかし、最終的にどこまでプロジェクト目標が達成できるかを現時点で正確に予測することは難しい。BBRMCI は、複数の LGU の意思に基づいて設置された LGU クラスターであり、各 LGU が集合的な沿岸資源管理行政を継続しようという政策を取り続ける場合のみ、存在する。2010 年 5 月には地方選挙が実施される見込みであることから、政治的な要素が本プロジェクトに与える影響に注意しながら、プロジェクト後半の活動を進めていく必要がある。

3-6 評価結果の要約

(1) 妥当性

本プロジェクトは、中間レビュー時点でもフィリピンの開発政策及び日本の ODA 政策、フィリピン社会のニーズに合致しており、妥当性は高い。

(2) 有効性

プロジェクト目標の達成は後半の活動成果如何に大きく負っているため、中間レビュー時点で有効性を判断するにはやや時期尚早と考えられる。しかしながら、プロジェクト前半の活動を通じて一定の成果があがってきており、プロジェクト後半で、予定通り活動を推進し、成果を上げることができれば、プロジェクト目標は十分達成される見込みである。

(3) 効率性

本プロジェクトは効率的に実施されている。

投入は、十分活用されており、期待される成果の産出に貢献している。特に、供与された施設、設備、資機材は日常的に活用されており、維持管理状況も良好である。ローカル人材の活用など少ない投入で成果をあげる工夫がなされており、BBRMCI のネットワークもプロジェクトを効率的かつ効果的に進める上で役立っている。他方、プロジェクト前半では、時間的にも人員・予算的にもバランガイ・レベルでの投入が増加し、ややバランスを欠いた。

(4) インパクト

本プロジェクトでは、後半にインパクトにつながる活動が集中しているため、現時点で上位目標の達成見込みを評価することは難しい。上位目標の達成可能性を高めるためには、BBRMCI の構成 LGU 及びイロイロ州政府からさらなる理解と支援を獲得し、プロジェクト後半の活動を通じて、BBRMCI の経験を他のクラスターに普及するオペレーション・マニュアルなどのツールを完成させ、ワークショップや広報を通じた普及活動に力を入れていく必要があろう。

(5) 自立発展性

中間レビュー時点では、一般的な観点から自立発展性を見込みを推測するにとどめる。

組織面、技術面、財政面での自立発展性は、BBRMCI を構成する LGU からの支援が継続する限り、十分見込まれる。しかしながら、BBRMCI は LGU クラスターであり、構成 LGU の政策（首長）が変われば、解散される可能性もある。プロジェクト終了後の自立発展性を高めるために

も構成 LGU およびイロイロ州政府からの継続的な支援獲得が不可欠である。

3-7 効果発現に貢献した要因

(1) カウンターパートのモチベーションの高さ

カウンターパートは業務に対する意欲が高く、日本人専門家との協力関係も非常に良い。さらに、本プロジェクトによる研修施設の建設や調査用ボートの供与など、物質的な面での投入も彼らのモチベーションを大いに高めており、短期間で質の高い成果を上げるのに貢献している。

(2) BBRMCI の 10 年以上にわたる沿岸資源管理活動経験

BBRMCI は、10 年以上にわたって地域の沿岸資源管理を続けてきたことから、活動に必要な基本的知識や実践経験を有し、地域にネットワークを構築している。研修やワークショップの企画・実施に財政支援をしてくれる公官庁や NGO、技術や研修講師を提供してくれる大学や専門機関など、そのネットワークは幅広く、本プロジェクトの活動を円滑に進める上でも非常に有用である。

(3) イロイロ州政府の支援

イロイロ州政府は、本プロジェクトの円滑な実施に大きく貢献してきた。州政府は、BBRMCI による沿岸資源管理活動を州開発計画に包摂しており、BBRMCI の事例をグッドプラクティスとして、州内の他の LGU の再活性化に役立てたいと考えており、本プロジェクトへの期待も大きい。州政府は、BBRMCI の違法漁業取締り活動を積極的に支持するだけでなく、予算補助やマンパワーの補填（州農業局から職員 4 名を BBRMCI に出向中）など、年々 BBRMCI への支援を増やしてきている。

3-8 問題点及び問題を惹起した要因

(1) 政治情勢

政治派閥間の対立を背景に、バロタック・ヌエボ町は 2008 年以降、BBRMCI への分担金の支払いを停止し、BBRMCI に出向させていた職員を農業課に引き上げている。また、現実には違法漁業の取締り活動にも地方政治家の意向を無視できない側面があり、政治情勢がプロジェクト活動の進捗や効果の発現にマイナスの影響を与えていると考えられる。

(2) 活動絞り込み戦略の不足

本プロジェクト前半では、PCRA の対象バランガイ数が当初の 8 から全沿岸バランガイ 31 に拡大するなど、時間的にも人員・予算的にもバランガイ・レベルでの活動への投入が増加した。そうした活動は、沿岸バランガイの基本データ収集や住民の沿岸資源管理への関心を高めることには貢献したが、これまでの BBRMCI の業績と経験を最大限に活用して、モデル化、一般普及化に資するための活動（オペレーション・マニュアル作成等）は遅れ気味になった。

(3) 日本人専門家不在時のコミュニケーション不足

日本人専門家の現地派遣期間が期待される成果の大きさに対してやや短いのに加え、プロジェクト対象地が地方部にあることから（調達に時間がかかる、インターネット接続が不安定）、当初、プロジェクト・チーム内のコミュニケーションは必ずしも円滑ではなかった。しかし、こうした不備を補うために常駐のローカル・リサーチ・アシスタントを配置したことで、コミュニケーションの問題は大幅に改善され、活動の進捗管理にも効果が認められた。常時利用可能なコミュニケーション手段の不在と日本人専門家の派遣期間の短さは、今後もプロジェクトの成果発現を阻害する要因の一つであると考えられる。

3-9 提言

(1) BBRMCI のこれまでの業績や経験を最大限に活用すること

フィリピン国内でも、10 年以上にわたって LGU クラスタによる沿岸資源管理を継続している事例は非常に少ない。BBRMCI は既に 12 年の歴史を持っていることから、これまで積み重ねてきた業績や経験を最大限に活用し、近隣 LGU にも参考になる形にまとめて提供していくことが重要である。

(2) バランガイ・レベルへの過度な投入を避けること

プロジェクト前半では、当初 8 つのバランガイで実施する予定であった PCRA を 31 の全沿岸バランガイで実施するなど、活動の相当部分がバランガイ・レベルの活動に割かれた。その結果、BBRMCI の本来業務に支障がでてきており、また、オペレーション・マニュアルの作成など普及準備の活動が若干ずれ込んだ感がある。プロジェクト後半では、バランガイ・レベルへの過度な投入を避け、プロジェクト目標及び上位目標の達成に焦点を絞って戦略的に活動を進めるよう提言する。

(3) 州政府/町政府からのさらなる支援を獲得すること

BBRMCI は、構成 LGU の行政機構の一部として沿岸資源管理分野の政策策定やサービス提供を担っている。沿岸資源管理の問題は、BBRMCI の活動だけで解決できるものではなく、産業振興、教育、保健など様々な分野における行政政策と行政サービスとの協調と調整の中でより効果的に改善されていくものであろう。したがって、プロジェクト目標及び上位目標の達成可能性を高めるためにも、町政府や州政府との連携をより強化し、プロジェクトに対するより多くの理解と支援を獲得していくことが重要である。

(4) 沿岸資源調査や社会経済調査の結果を有効に活用すること

プロジェクト第 1 年次に作成された各種調査報告書には、沿岸環境データや社会経済データが含まれている。これらのデータは、BBRMCI のマスタープランの見直しや包括的沿岸資源管理計画の改訂の基盤となるものである。しかしながら、中間レビューの時点では、データの入力・分析が不十分であり、コミュニティへの調査結果のフィードバックも実施されていなかった。一部のデータ収集は継続中であるが、収集済みデータは速やかに BBRMCI のデータベースに蓄積し、今後の活動や評価・モニタリングに有効に活用できるよう、整理しておくことを提言する。

(5) 戦略的な広報活動を強化すること

学生や関連 NGO、住民組織等に対する沿岸資源管理に関する広報及び啓蒙活動 (IEC) は、BBRMCI の通常活動の一つである。調査団は、プロジェクトの残り期間を使って、より戦略的な広報活動を強化することを奨励する。対象地域の住民、特に漁民は、日常的に現地語 (イロongo 語) を使用しているので、ポスターやパンフレットは現地語版の配布が望ましい。

(6) PDM の指標を見直すこと

指標の一部に改善の必要なものが散見される。プロジェクトの成果をより効果的に測定できるよう、可能な範囲で再検討することを提言する。

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 中間レビュー調査の概要

1-1 調査団派遣の経緯と目的

フィリピン国(以下「フィ」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。

本プロジェクトの実施機関であるメトロ・イロイロ-ギマラス経済開発評議会(MIGEDC)とバナテ湾資源管理評議会(BBRMCI)も、MIGEDCがイロイロ市と周辺5町及びギマラス州から構成する都市開発における課題解決のためのクラスター、BBRMCIがバナテ湾周辺の4町で構成する農漁村開発の課題解決のためのクラスターであり、それぞれにメンバー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。

プロジェクト対象地であるイロイロ州は、フィリピン中部パナイ島に位置し、イロイロ州に2市42町を擁する。都市地域と沿岸部を含む農山漁村地域に大別され、セブに次ぐヴィサヤ地域の政治・経済の中心地として急成長中のイロイロ市を有する一方、周辺のヴィサヤ海は有数の漁業地域である。しかし、都市化が進むにつれ、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。一方、農山漁村地域では、マングローブ林やさんご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。

本プロジェクトは、LGU クラスター活動を通じた地域活性化の試みとして、また、それぞれの地域のLGU協働による開発や環境事業計画などの立案、実施、及び運営指導のノウハウを確立するため、メトロ・イロイロ地域とバナテ湾沿岸地域の2つのLGU クラスターを実施機関として、各クラスター事務局機能の向上と各メンバーLGU関係職員の技術能力向上を図るために実施するものである。

また、本プロジェクトでは、1つのプロジェクトの下、MIGEDCにおける「都市交通管理改善」・BBRMCIにおける「沿岸資源管理」のそれぞれの課題解決のためのLGU クラスター開発のサブプロジェクトを実施している。

本調査団は、プロジェクト協力期間の中間地点を迎えて、これまでの活動と成果の実績を確認し、評価5項目(妥当性、有効性、効率性、インパクト、自立発展性)に基づき評価を行い、今後の活動の方向性について関係者の合意形成を図るため、以下の方針を以って中間レビューを実施した。

- 1) 活動計画に基づき、プロジェクトの投入実績、活動実績、計画達成度を調査・確認し、問題点を整理する。
- 2) 評価5項目(妥当性、有効性、効率性、インパクト、自立発展性)の観点から、プロジェクトの中間レビューを行い、プロジェクト・チームおよび関係機関に対して提言を行い、今後の活動計画の方向性について協議する。
- 3) 本調査の協議結果を双方の合意事項としてミニッツおよび中間レビュー報告書に取り

まとめる。

1-2 調査団の構成

担当分野	名前
総括	岩上 憲三（JICA フィリピン事務所 次長）
副総括/交通管理計画	勝田 穂積（JICA ベトナム事務所広域企画調査員 国際協力専門員）
地方行政/協力企画	笠井久美子（JICA フィリピン事務所 企画調査員）
評価分析	佐久間美穂（財団法人国際開発センター）

1-3 調査日程

別添資料参照。

1-4 主要面談者

・JICA プロジェクト・チーム

総括/地方行政/都市計画

中村 昭夫

交通管理

宮川 朝一

住民参加/研修

Prof. Lorenza Padojinog

リサーチ・アシスタント

JeriLee Pachoco-Cmeña

ローカル・コンサルタント

Manny Arguelles

・MIGEDC 事務局

事務局長

Jose Roni Peñalosa

事務局長補

Cristina Octavio

局員

Rhodora Katipunan

・MIGEDC-JICA 交通管理技術作業グループ（TWG : Technical Working Group）

委員長

Jose A.Tengco

Engr. Ernesto Ticao

Engr. Ronilo Guillem

Hilario Millado

Elmer Fanco

Arch. Hermicito Gotera

Mitz Antiquena

Engr. Ninford Raymundo

Engr. Gerry Villarina

Engr. Robert Dumanil

Rhodora Katipunan

SPO3 Fausto Amar, Jr.

PO3 Romeo Sumagaysay, Jr.

PO2 Victor Laña

SPO2 Agosto Capalla

PO3 Romulo Simpás

P/Supt. Leo Becerial

Capt Robert Bob Foerster

・イロイロ市政府

イロイロ市長

Hon. Jerry P. Treñas

イロイロ市議会議員

Dr. Erwin Plagata

イロイロ市長室、行政補佐官

Mitz Antequera

1-5 調査の手順と調査項目

本評価調査では、日本側調査団が「JICA 事業評価ガイドライン（改訂版）」に沿って、妥当性、効率性を現状と実績に基づいて検証し、有効性、インパクト、自立発展性についても活動状況や実績に基づき、可能な範囲で検討した。

1-5-1 調査の手順

(1) 資料レビュー、評価グリッドの作成

国内準備期間中に、事前評価調査報告書、インセプション・レポート、研修レポート、プロジェクトが作成した参考資料等をレビューして現地での調査項目及び情報収集方法を検討し、評価デザインとして評価グリッドを作成した。

(2) 質問票の作成・回収

現地調査に先立ち、評価分析団員が評価グリッドを基に、C/P や専門家チームなど関係者に対する質問票を作成し、現地調査時（或いは、事前に書面で）回答を回収し、分析を行った。また、対処方針案で挙げられた調査ポイントに沿って、対面用の質問案を作成した。

(3) プロジェクト関係者との面談、聞き取り調査、現地視察

上記質問票調査を補う形で、現地にて C/P や専門家チーム、MIGEDC メンバーLGU の首長や地方議会議員など関係者に対する聞き取り調査を行った。また、MIGEDC メンバーLGU の交通管理ポイントや社会実験実施サイトを視察した。

(4) プロジェクト関係者への調査結果報告

評価調査結果を調査団内で詳細に検討し、評価調査報告書（英文）として取り纏めた。2009 年 2 月 19 日、中間レビュー結果共有会を開催し、C/P 及び JICA 専門家ら関係者にレビュー結果を報告した。また、2 月 27 日、調査団と MIGEDC 事務局との間でミニッツの署名・交換を行った。

1-5-2 調査項目

(1) 実績の確認

投入実績、成果の達成度、プロジェクト目標の達成見込みを確認した。

(2) 実施プロセスの確認

プロジェクト活動の進捗、モニタリング状況、プロジェクト関係者間の協力関係、外部条件の影響等を確認した。

(3) 5 項目評価

項目	視点
妥当性 (relevance)	プロジェクトの計画内容は受益者のニーズと合致しており必要性が高いか、相手国の開発政策および日本の援助政策と整合性があり高い優先度が認められるか、また、対象分野・セクターの問題や課題の解決策として適切かなどを問う。
有効性	プロジェクトで計画した効果（プロジェクト目標）は達成されてい

(effectiveness)	るか、また、それはプロジェクトの活動の結果もたらされたものかななどを問う。
効率性 (Efficiency)	アウトプットもしくはプロジェクト目標について、より低いコストで達成する代替手段はなかったか、あるいは同じコストでより高い達成度を実現することはできなかったか、また、投入はタイミングよく実施されたかななどを問う。
インパクト (Impact)	プロジェクトで計画した長期的・間接的な効果（上位目標）は達成されているか、予期していなかった社会経済的な正・負のインパクト（波及効果）はあるかななどを問う。
自立発展性 (Sustainability)	プロジェクトが目指していた効果（プロジェクト目標、上位目標）は協力終了後も持続するかについて、技術・組織・財務などの視点から問う。

(4) 促進・阻害要因の抽出

収集したデータを分析し、プロジェクト実績の貢献・阻害要因を抽出した。

(5) 提言

評価結果を踏まえ、プロジェクトの改善に向けた提言を行った。

第2章 プロジェクトの概要

2-1 プロジェクトの基本情報

案件名： イロイロ州地域活性化・LGU クラスタ開発プロジェクト（都市交通管理サブプロジェクト）
援助形態： 技術協力プロジェクト（業務実施契約型）
所轄部署： フィリピン事務所
先方関係機関： イロイロ都市圏・ギマラス経済開発審議会（MIGEDC）
協力期間： 3年間（2007.10～2010.10）

2-2 本プロジェクトのデザイン

上位目標

持続可能な交通管理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。

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 LGU、関係省庁、民間セクター等関係者の参加を得て策定される。

成果

- 1) イロイロ都市圏の交通データが収集され、分析され、公開される。
- 2) 住民参加の下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下で評価される。
- 4) 本プロジェクトの研修及び活動への参加を通じて、MIGEDC 事務局と MIGEDC 加盟 LGU の能力向上が図られる。

活動

- 1-1. 主要な交通管理アクターの能力および現在のマニラ首都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. データ分析を通じて、暫定計画策定のための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（車両、通行人、路上商人等）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および訓練 (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。

2-3 PDMについて

本プロジェクトの PDM は、事前評価調査時に作成された Ver.0 のまま、中間レビュー時点まで変更されていない。

しかしながら、プロジェクト開始時点の状況が、事前評価調査時点での想定と異なっていたことから、PDM の見直しが行われた。想定外の外部条件としては、次の諸点が挙げられる。

- 1) 本プロジェクトの開始が遅れている間に、イロイロ市長直轄委員会として「イロイロ市交通問題に関するタスクフォース」が結成され、イロイロ市における交通政策（独自政策）策定を開始した。また、イロイロ市が大幅な市外から市中心部へのジープニーの乗り入れ規制条例を施行したことから、交通渋滞は事前調査時点に比べて緩和された一方、市外の交通関係者との利害が対立し、イロイロ市内の交通管理が政治問題化する事態となった。このため、イロイロ州及びギマラス州全体の都市交通管理能力向上を目指す本プロジェクト・チームは、MIGEDC メンバー LGU との調整に非常に労を要した。
- 2) 当初、C/P としては各 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。しかし、他の業務との兼ね合いから、課長レベルの活動参加は困難とされ、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った。
- 3) 2008 年 6 月に発生した台風の被害が予想以上に大きく、活動日程及び活動内容の調整を余儀なくされた。

こうした外部条件の変化を踏まえ、2008 年 9 月に運営指導調査が実施され、調査の一環としてプロジェクト関係者を集めたワークショップが開催された。話し合いが進むにつれ、JICA フィリピン事務所および JICA 専門家が本プロジェクトの目標は「交通管理にかかる能力向上」であると R/D で合意されている旨再三説明してきたにもかかわらず、比側プロジェクト関係者が「交通管理」だけでなく、「交通インフラ整備」にかかる能力向上も含まれると誤解していること、また、C/P の考える「交通管理計画」は単なる計画ではなく、予算執行を伴う実施計画であることが明確になったことから、プロジェクト目標の再検討が行われた。

その結果、2008 年 9 月時点での C/P の限られた交通管理に関する知識と経験で、限られたプロジェクト期間内にそこまで実効性の高い「計画」を策定するのは難しいと専門家チームは判断し、C/P も納得した。最終的に、プロジェクト目標を「交通管理計画」の策定から、「交通インフラ整備計画」を含まない「交通管理アクションアジェンダ（予算の裏付けを伴わない計画案）」の策定に変更することで両者は合意した（活動 3-4 の該当部分も同様）。PDM の修正については、本調査団からの提言も含めて関係者間で検討し、JCC に提案することとなっている。

以上の経緯から、本調査では、PDM (Ver.0) を PDMe として利用し、プロジェクト目標については、「交通管理計画」ではなく「交通管理アクションアジェンダ」の策定を目指していることを念頭においてレビューを行った。

第3章 プロジェクトの実績・実施プロセス

3-1 プロジェクトの実績

3-1-1 投入実績

(1) 日本側投入

1) 専門家

延べ 5 名の専門家（総括/地方行政/都市計画、交通管理、住民参加/研修、交通調査/交通分析）が派遣された。

日本人及びフィリピン人専門家の派遣状況

名前	担当	機関	
中村 昭夫	総括/地方行政/都市計画	FY2007	10/05/2007-11/03/2007 01/31-02/29/2008
		FY2008	05/18/2008-06/06/2008 09/01/2008-09/20/2008 10/21/2008-11/25/2008 01/27/2009-03/05/2008
宮川 朝一	交通管理	FY2007	10/15/2007-10/21/2007 11/27/2007-12/04/2007 02/15/2008-02/29/2008
		FY2008	05/26/2008-06/24/2008 09/16/2008-10/04/2008 10/08/2008-10/15/2008 01/30/2008-02/20/2008 02/28/2008-03/10/2008
フセイン S. リダサン	住民参加/研修	FY2007	10/09/2007-10/12/2007 11/01/2007-11/02/2007 11/06/2007-11/09/2007 11/27/2007-11/30/2007 01/24/2008-01/28/2008 02/09/2008-02/13/2008
ロレンザ B. パドヒノ グ	住民参加/研修	FY2008	05/18/2008-06/01/2008 07/16/2008-07/30/2008 08/26/2008-09/09/2008 09/12/2008-09/17/2008 09/22/2008-09/26/2008 12/01/2008-12/15/2008 01/20/2009-03/07/2009
飯尾 彰敏	交通調査/交通分析	FY2008	05/18/2008-06/11/2008 10/22/2008-11/20/2008 01/10/2009-01/21/2009

2) ローカル・コンサルタント及び現地再委託

本プロジェクトでは、社会実験実施支援担当ローカル・コンサルタントを雇用し、社会実験に必要な簡易工事（路上白線マーキング等）及び社会実験上必要な交通調査を現地

コンサルタント会社に再委託した。また、現地関係諸機関の能力調査、交通情報調査をフィリピン大学ヴィサヤ校財団（UPVFI）に、交通計画、交通工学、交通管理にかかる基本研修の実施をフィリピン大学ディリマン校国立交通研究センター（UP-NCTS）に、それぞれ委託した。

3) 機材供与

事務機器及び社会実験に必要な機材が MIGEDC に供与された。各機材は登録され、良好な状態に維持されている（下表、機材 No. 16 については、中間レビュー時点で登録が未了であった）。

No.	機材	機種	数量	到着日
1	Desk Top Computer with UPS	Power Express	1	Feb. 13, 2008
2	Lap Top Computer	Acer Travelmate 6291-	1	Feb. 13, 2008
3	Inkjet Printer	Epson Stylus C90	1	Feb. 13, 2008
4	Laser Printer	Canon Laser Shot LBP3000	1	Feb. 13, 2008
5	USB Drive	Pen Drive 1GB, Plug & play in USB 2.0	2	Feb. 13, 2008
6	Fax Machine	Panasonic KX-FT933CX	1	Feb. 13, 2008
7	Machine Copier/Printer	SHARP ARM420U	1	Jan. 16, 2008
8	LCD Projector with document camera	Toshiba TLPXC3000	1	Feb. 13, 2008
9	GPS	Garmin GPSmap 76CSx	2	Feb.8, 2008
10	Digital Camera	Powershot A650	1	Feb. 13, 2008
11	Traffic counter handheld	4 digit handheld counter	10	Feb.8, 2008
12	Protective Gear (mask, vests with reflectionized marking /logos, globes, caps)	Dust mask NP22A, Traffic Vest with reflectorized marking, Traffic gloves, Ball	20	Feb.8, 2008 (10 pairs of gloves)
13	Transceiver	ICOM IC-V8	6	Jun. 3, 2008
14	Micro Simulation Software	McTrans Center TSIS6.0	1	Jun. 3, 2008
15	Motorcycle	Suzuki SMASH110	1	Jun. 4, 2008
16	GIS Software	ArcView ArcGIS 9.3 Floating Licence	1	Feb. 10, 2009

(2) フィリピン側

1) C/P の配置

プロジェクト開始時には、MIGEDC 交通管理委員会のメンバーが C/P と位置づけられていたが、同委員会メンバーの一部は公選職（地方首長及び地方議会議員など）であり、また交通担当警察官の参加も不足していたことから、技術移転の対象として不適当であることが判明した。そこで、2008 年 9 月、MIGEDC-JICA 交通管理技術作業部会（以下、交通管理 TWG と呼ぶ）が MIGEDC 交通管理委員会の下部組織として創設され、公務員 16 名（MIGEDC を構成する LGU の職員 9 名と警察官 7 名）が本プロジェクトの C/P として配置された。

勤務地	市・町等職員	警察官
レガネス町	Engr. Ninford Raymundo	SPO3 Fausto Amar, Jr.
オトン町	Engr. Ernesto Ticao	PO3 Romeo Sumagaysay, Jr.
パヴィア町	Engr. Ronilo Guillem	PO2 Victor Laña
サン・ミゲル町	Hilario Millado	SPO2 Agosto Capalla
サンタ・バーバラ町	Elmer Fanco	PO3 Romulo Simpás
ギマラス州	Arch. Hermicito Gotera	P/Supt. Leo Becerial
イロイロ市	Mitz Antiquena	Capt Robert Bob Foerster
	*Jose A. Tengco	
	Engr. Gerry Villarina	
	Engr. Robert Dumanil	
MIGEDC	Rhodora Katipunán	N/A

* 交通管理 TWG 委員長

2) プロジェクト運営費

交通管理 TWG メンバーが活動に参加する際の交通費は、2007 年、2008 年ともに各 LGU が負担した。また、MIGEDC は、2008 年度交通管理 TWG 会合開催費の一部（2-3 回分）、2008 年 5 月開催の交通計画ワークショップ開催費用を負担した。

3-1-2 活動実績

中間レビュー時点での活動進捗状況は次の通り。

成果 1 のための活動

1-1 主要な交通管理アクターの能力および現在のマニラ首都圏における交通情報が調査される。

2007 年 10 月、関係諸機関の能力調査及び交通情報調査がフィリピン大学ヴィサヤ校財団に再委託された。フィールド調査は 2007 年 12 月に実施され、報告書にまとめられた。

1-2 収集されたデータが集約され、公開される。

日本人専門家によりデータベース用フォーマットが用意された。データ入力、日本人専門家の指導のもと、MIGEDC 事務局スタッフにより行われる予定である。交通情報調査の結果は、C/P 及び関係諸機関を集めた会合において日本人専門家から報告された。

成果 2 のための活動

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。

交通調査結果に基づき、日本人専門家が域内の交通管理 이슈を特定した。数回にわたる会合が開催され、日本人専門家が C/P 及び関係諸機関に対し、これらの交通管理 이슈について説明した。

2-2 データ分析を通じて、暫定計画策定のための交通管理オプションが選定される。

メトロ・イロイロ地域内の交通管理問題への対処方法オプションが日本人専門家により検討され、2008 年 2 月及び 9 月に開催された公聴会で、交通の現状とともに議論された。

議論を踏まえ、日本人専門家が地域の現状に適した交通管理オプションを選定し、C/Pにその内容を説明した。

この頃までに、C/Pの考える交通管理「計画 plan」は単なる計画ではなく、予算執行を伴う実施計画であることが明らかになり、C/Pの限られた交通管理に関する知識と経験で、限られたプロジェクト期間内にそこまで実効性の高い「計画」を策定するのは難しいと専門家チームは判断した。そこで、専門家チームとC/Pは2008年9月にワークショップを開き、交通管理「計画」ではなく、交通管理「アクションアジェンダ（予算の裏付けを伴わない行動計画案）」をプロジェクト期間内に策定することをプロジェクト目標とすることで合意した（活動3-4も参照）。

成果3のための活動

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。

2008年9月に開催された第2回公聴会にて、社会実験の概念と交通管理オプション案が日本人専門家よりC/P及び関係諸機関に説明された。公聴会の参加者から出された社会実験についてのコメントや意見は、交通管理TWG会合中にC/Pによって再検討され、一部が社会実験計画に取り入れられた。社会実験は、当初8月に実施を予定していたが、イロイロ州が2008年6月に台風フランクに直撃され多大な被害を受けたこと等から実施準備が後ろにずれ込み、2009年1月12-16日（モロ地区交差点に左折専用レーンを設置）と2009年1月28日-2月2日（ケソン通りにて一方通行と路上駐車導入）に実施された。

3-2 交通関係者（車両、通行人、路上商人等）を対象とした社会実験が効果的に実施される。

社会実験実施に関する情報は、地域のテレビ番組、ラジオ、新聞、フィリピン情報庁及びMIGEDCホームページを通じて効果的に宣伝された。社会実験サイトには大型の告知板も設置し、社会実験の内容や期間を明確に通行者に伝えることができた。情宣が十分に行われたため、一般の住民の関心が集まり、社会実験の効果が高まった。

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。

社会実験の様子は一部ビデオに録画され、実施の途上でぶつかった問題や 이슈も文書で記録された。社会実験の効果については、事前・事後の交通調査結果を踏まえ、交通管理TWGにてC/Pによる評価分析が行われる予定である。中間レビュー時点で、日本人専門家が社会実験プロセス・マニュアル暫定版を作成中であったが、同マニュアルは、次年度の社会実験結果も加えて改定されていく予定であり、2010年3月の完成を目指している。

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。

活動2-2で述べた通り、本プロジェクトでは交通管理「計画」ではなく、交通管理「アクションアジェンダ」の策定を目指すこととなった。MIGEDCのための交通管理アジェンダは、本プロジェクト後半の活動を通じて具体化される予定である。加えて、各LGUのための交通管理アクションアジェンダもプロジェクト終了までには策定される見込みである。

成果 4 のための活動

4-1 交通管理調査分析に関するセミナーおよび訓練(OJT) が実施される。

プロジェクト期間前半において、数多くのワークショップ及び交通管理 TWG 会合が開催され、交通管理に関する基本的なトピックが専門家チームから講義された。また、台風フラック後の関係諸機関との合同視察を通じて、交通施設・設備の被害状況調査も経験した。2008 年 9 月 22-26 日にはフィリピン大学国立交通研究センターによる基本セミナー（交通工学、交通管理、交通関連法執行等）が実施され、C/P 及び関係諸機関職員 23 名が受講した。同セミナーには、交通量調査や道路状況調査などの実技も組み込まれており、座学のレベルも適当であったことから、受講生の満足度が高かった。本プロジェクト期間後半では、道路の安全性、交通政策、GIS の使い方等に関するフォローアップ研修の実施が予定されている。

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。

プロジェクト期間前半において、数多くのワークショップ及び交通管理 TWG 会合が開催され、社会実験サイクル（plan, do, check, act）について専門家チームが講義した。社会実験実施については 3-1 から 3-4 を参照。

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。

他の LGU のグッド・プラクティスから学ぶためのセミナーは、本プロジェクト後期に実施予定。

3-1-3 成果の達成状況

中間レビュー時点での成果の達成状況は次の通り。

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。
成果 1 の指標	収集されたデータが MIGEDC 事務局に集約される。

成果 1 は中間レビュー実施時点でほぼ達成されている。交通情報調査は 2008 年 6 月に完了しているが、データの集約は現在進行中である。

交通情報調査は UPVFI に委託された。概要は次の通り。

(i) 交通情報調査（インベントリー調査及び交通データ収集）

調査項目	調査内容	調査方法
(a) インベントリー調査	- 道路（道路名、始点・終点座標、延長、幅員、舗装タイプ、路面状況、道路種別、交通規制、駐車状況、沿道状況 等） - 交差点（流入部・流出部の車線数、幅員、右・左折車線、信号機の有無、信号現示 等） - 公共交通運行ルート、運行頻度、輸送容量、料金等 - ターミナル及び駐車場等の施設	既存資料収集整理および実測
(b) 交通データ収集	- 公共交通利用者（バス、ジープニー、フェリー等） - 交通事故データ、交通規制状況 - 既存交通法規等	既存資料収集整理

(ii) 交通情報調査（交通実態調査）

調査項目	調査内容	調査方法
(c) 交通実態調査		
c-1 コードンライン調査	- 車種別（歩行者含む）、時間帯別交通量計測 7 地点、15 時間、15 分間隔、3 日間	交通量カウント
c-2 交差点交通量調査	- 主要交差点車種別方向別交通量計測 27 地点、朝夕ピーク時、15 分間隔、3 日間	交通量カウント
c-3 交通速度調査	- 自動車のフリー走行による走行速度実態把握 3 ルート、朝夕各 3 回、3 日間	フローティングカーメット ^①
c-4 渋滞調査	- 主要交差点渋滞時間計測 27 地点、朝夕ピーク時、3 日間	実測
c-5 駐車状況調査	- イロイロ市中心部の駐車場整備状況（容量）および駐車実態（路上、路外）の把握 15 時間、3 日間	実測
c-6 自動車 OD 調査	- 車種別、時間帯別の自動車起終点および乗車人員、積載量等の把握 9 地点、15 時間、3 日間	サンプリングによるインタビュー調査

交通情報調査の結果は JICA 専門家により C/P 及び関係諸機関に報告された。プロジェクト・チームは調査結果報告書を交通管理 TWG や MIGEDC のメンバー LGU 等、関連諸機関に配布した。

交通情報調査によって得られたデータを入力するためのフォーマットは日本人専門家により準備済みであるが、入力作業は完了していない。プロジェクト後のデータベース維持管理を考慮して、MIGEDC 事務局から正職員 1 名をデータ入力担当として配置し、日本人専門家の指導の下で入力作業を行う予定であった。しかし、MIGEDC 事務局は人員不足のため、IT 経験の少ない臨時職員（期限付きの市長任命による職員であることから、2010 年の地方選挙以降も同じ条件で雇用されるかどうか分からない）しか割り当てることができない状況にある。プロジェクト・チームと MIGEDC は、できるだけ早い時期にこの問題について話し合い、適当な職員を配置することになっている。

成果 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。
成果 2 の指標	交通管理オプションを含む暫定計画。

成果 2 は、中間レビュー時点で日本人専門家により一部達成されているが、今後は C/P のより積極的な参画を得て 2009 年 3 月末までに達成される見込みである。

プロジェクト開始時点では、C/P の交通管理に関する知識は非常に限られたものであった。したがって、プロジェクト前半では、主に日本人専門家の手で交通管理オプションの分析や選定が行われてきた。しかしながら、プロジェクト活動を通じて、徐々に C/P は交通管理のコンセプトを理解しつつあり、積極的にプロジェクト活動に参加するようになってきていることから、今後は交通管理オプションの選定・評価においても、C/P がより大きな役割を果たしていくことが期待される。調査団は、インタビューや質問票調査結果から、特に、2008 年 9 月に実施された 5 日間基本研修及び 2009 年に実施された 2 度にわたる社会実験を通じた OJT が C/P の能力向上に大きく貢献したと考えている。

また、交通管理オプションの選定・評価においては、交通関係諸機関のより積極的な参画が不可欠であることから、調査団はプロジェクト・チームに対し、毎週開催される交通管理 TWG 会合に会合のトピックに関連する諸機関の代表を必要に応じて招待するよう提言する。関係諸機関とのネットワーク強化のためにも、交通管理 TWG メンバーの学習効果を高めるためにも、こうした工夫は有用と考えられる。

成果 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。
成果 3 の指標	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。

成果 3 は、2009 年 1-2 月に実施された第 1 回社会実験により、一部達成されている。中間レビュー時点では、日本人専門家が社会実験プロセス・マニュアルのドラフトを作成中であった。

社会実験の実施により見込まれる種々の問題については、日本人専門家が事前に検討し、対策を考えた。第 1 回社会実験の詳細計画は JICA 専門家チームにより考案され、社会実験に必要な土木工事及び事前・事後交通調査は再委託された。第 1 回社会実験は、日本人専門家が現地に滞在していない時期に実施されたが、フィリピン人専門家及びローカル・コンサルタントの支援のもと、C/P が積極的に社会実験に参加し、広報にも尽力したことが中間レビュー調査を通じて明らかになった。

公聴会は 2008 年に 2 度開催されたが、民間セクターからの参加は数えるほどしか得られ

なかった。MIGEDC 事務局からの聞き取りによれば、交通関係諸機関及びイロイロ市内の各種市民団体（MIGEDC 事務局は、通常、MIGEDC がミーティングを開く際に案内状を送付する団体のリストを作成している）に公聴会の案内状を送付したが、交通費や日当の給付等のインセンティブがなかったために参加が少なかったと考えられるとのことであった。外部関係者からより多くの参加を得るため、毎週開催される交通管理 TWG に、各会合の議題に関連した関係者を招待するよう、調査団は提案する。他方、社会実験の実施前及び実施中に集中的に広報を行い、一般住民の社会実験に対する関心を集めることができた点は、高く評価できる。

次回以降の社会実験では、C/P がより大きな役割を果たすことが期待されている。そのためにも、現在ドラフト作成の進んでいる社会実験プロセス・マニュアルが利用者の立場に立った、分かりやすく実用的な内容となることが望まれる。

成果 4	本プロジェクトの研修及び活動への参加を通じて MIGEDC-PMO と MIGEDC メンバー LGU の能力が向上する。
成果 4 の指標	少なくとも 14 人の LGU 職員、7 人の法執行者、2 人の MIGEDC 事務局職員が OJT を含む訓練を修了する。

成果 4 は中間レビュー実施時点で部分的に達成されている。本プロジェクト開始時点での C/P の交通管理に関する知識と経験がほぼゼロに近い状態であったことを考えれば、プロジェクト開始後、C/P は大きな能力向上を遂げたと考えられる。

2008 年 9 月には、運営指導調査団からの提言もあり、交通担当警察官が新たに C/P として加わった。同時期に新 C/P に対して行われた 5 日間の基本研修は、交通管理についてほとんど特別な知識のなかった C/P のレベルに適した内容であり、プロジェクト活動を進めていくのに必要な基本的知識を習得することができたと、参加者から非常に好評であった。事前に研修対象者の能力アセスメントを行い、研修企画が適切に行われた結果、参加者のレベルとニーズに合致した研修が実現した点は評価できる。また、運営指導調査団からの提言を受けて、毎週開催されることになった交通管理 TWG 会合のほか、ワークショップや OJT 研修が、C/P の能力向上に貢献してきたと考えられる。

中間レビュー時点において、公務員 18 名（LGU 職員 11 名、交通担当警察官 7 名）が毎週開催される交通管理 TWG 会合に定期的に参加していることが確認された。プロジェクト目標達成に向け、今後も TWG メンバーの積極的な活動参加が求められる。

加えて、上位目標達成のためには、本プロジェクトが目標とする交通管理アクションアジェンダが、将来的に地方政府による地方開発計画や土地利用計画などの各種計画に統合されていくことが重要である。したがって、地方政府において各種計画策定を担当する、州/市/町計画・開発調整課長を何らかの形でプロジェクトに巻き込んでいく必要がある。各 LGU の計画・開発調整課長は多忙であるが、今後、彼らの業務に関連したセミナーや研修、交通管理 TWG 会合などの機会をとらえて招待し、交通管理に関する理解を深めてもらうこ

とができれば、本プロジェクトの実現可能性がより高まると考えられる。

3-1-4 プロジェクト目標達成見込み

中間レビュー時点におけるプロジェクト目標の達成見込みは次の通り。

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、関係省庁、民間セクター等の参加を得て策定される。
プロジェクト目標の指標	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。

2008 年 9 月、JICA 運営指導チームからの提言により、専門家チーム及び C/P はワークショップを開催し、プロジェクト目標を「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」の策定に変更することで合意した。当時の C/P の交通管理に関する知識と経験では、プロジェクト期間内に交通管理計画を策定することは困難であり、また、C/P の解釈によれば、「計画」は予算案によって実施を裏打ちされたものでなくてはならないが、そのためには地方議会に承認が必要であり、プロジェクト活動の一部に議会承認の取り付け確保を含めることは現実的でないという判断があったためである。交通管理アクションアジェンダの内容を検討し、複数のオプションの中から適切なものを選定する作業は、プロジェクト期間後半の活動で進められる予定である。

C/P はプロジェクト前半の活動を通じて交通管理に関する知識と経験を深めてきた。プロジェクト後半、これまで以上に C/P 全員が積極的に活動に参加し、スケジュールに沿って予定される成果を出していくことができれば、「交通管理アクションアジェンダを策定する」という修正後のプロジェクト目標は終了時までには概ね達成できる見込みである。実現可能性が高く、現在の交通管理問題の解決に資する「交通管理アクションアジェンダ」を策定するためには、C/P のより積極的なプロジェクト活動への参加と MIGEDC メンバー LGU 及び関係諸機関の協力が不可欠である。

3-2 実施プロセスにおける特記事項

(1) 日本人専門家からの技術的インプット

フィリピンの地方部においては、渋滞をはじめとする交通問題が顕著になりつつあるものの、「交通管理」という概念はまだ目新しいものであり、C/P の交通管理にかかる知識や経験も非常に限定的なものであった。このため、本プロジェクト前半の諸活動を主導し、プロジェクトを進める上で主要な役割を果たしてきたのは日本人専門家であった。日本人専門家の交通管理に関する深い知識と経験はフィリピン側から高く評価されているが、プロジェクト活動の進展とともに C/P は交通管理に関する基本的な知識と実技を通じた理解を深めてきており、プロジェクト後半では、交通管理 TWG 等の活動を通じて、徐々に C/P の役割と責任を増加していくことが期待されている。

(2) フィリピン人専門家、ローカル・コンサルタント、ローカル・スタッフの役割

本プロジェクトでは、日本人専門家の投入期間が比較的短く設定されているが、現地の事情に精通した人材を十分活用することにより、研修やセミナー、社会実験等の活動を適切かつほぼ予定通りに実施してきた。プロジェクト対象地域で日常的に使用される言語は、首都マニラのタガログ語と異なりイロongo語である。C/P と現地語でコミュニケーションをとることができ、イロongo州内に幅広い人的ネットワークをもつ現地人材を雇用できたことは、プロジェクトを効果的・効率的に推進することに大きく貢献した。

(3) C/P の積極的な参加

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。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ongo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。交通管理 TWG メンバーは定期的に会合に出席し、積極的にプロジェクト活動に参加している。

(4) 大学との連携

本プロジェクトは、研修や調査等を大学等学術機関に委託していることもあり、行政と大学との連携にも貢献している。2008 年 9 月に実施された 5 日間基本研修は UP-NCTS により実施され、参加者から大変好評であった。交通情報調査は UPVFI に再委託されている。フィリピン地方部の LGU にとって、地元（少なくとも国内にある）大学との協力関係構築は重要であり、プロジェクト終了後のコンサルティングにも活用できるものである。本プロジェクトを通じて、官・学パートナーシップを促進することにより、将来的には、交通管理だけでなく他の分野についても学術機関の知見が行政サービスの向上に活用されるようになることが望まれる。

3-3 プロジェクトの促進要因・阻害要因

3-3-1 促進要因

(1) フィリピン人スタッフの貢献

本プロジェクトでは、現地事情・言語・人的ネットワークに精通したローカル人材を活用することにより、日本人専門家の不在期間の活動を補い、より少ない投入で期待される成果を産出している。フィリピン人専門家及びスタッフは、現地の C/P や関係諸機関と日本人専門家との間のコミュニケーションの潤滑油としての役割も果たしている。

(2) 毎週開催される交通管理 TWG 会合

交通管理 TWG 会合が毎週開催されることになり、プロジェクト活動が活性化した。専門家チームと C/P は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の対立する意見にさらされることによって、行政官としての多角的な視点を養うのに役立った。TWG 会合は、メンバーの意見交換の場として活用された。

(3) 時宜を得た JICA 運営指導チームの提言

JICA フィリピン事務所は、2008 年 9 月に運営指導チームを派遣した。同チームの提言（交通管理 TWG の設置、TWG 会合の開催頻度を月 1 回から週 1 回への変更など）は時宜にかなった、適切な内容であり、プロジェクト活動の活性化に大きく貢献した。プロジェクト・チームも迅速かつ誠実に提言を実行したことから、台風による進捗の遅れは調整され、交通管理 TWG メンバーを実務レベルのメンバーに再構成したことからプロジェクト活動も軌道に乗るようになった。

3-3-2 阻害要因

(1) 主要なプロジェクト関係者間のコミュニケーション不足

プロジェクト開始当初、日本人専門家、フィリピン人スタッフ、C/P 及び関係諸機関のコミュニケーションは必ずしも円滑でなかった。その原因としては、言語や習慣の違いに加え、C/P の交通管理に関する知識・経験のレベルが想定されたほど高くなかったため日本人専門家による技術的解説が十分理解されなかったこと、イロイロ市が厳しい交通規制条例を施行したことにより域内交通管理が政治問題化し、MIGEDC メンバー-LGU 間で意見の対立が生じたこと等が挙げられる。フィリピン人スタッフの尽力、週 1 回の交通管理 TWG 会合、交通調査や社会実験など参加型の活動、を通じてプロジェクト関係者間の意思疎通は徐々によくなってきているが、さらなる改善が望まれる。

(2) 関係諸機関間の協力不足

当初、MIGEDC のメンバー-LGU や交通管理関係諸機関(LTO、LTFRB、DPWH、民間 NGO、ジープニー組合など)の中には、本プロジェクトの目的を誤解しているものや、活動参加に無関心なものもあった。しかし、フィリピン人スタッフを中心にプロジェクト・チームが、根気強くプロジェクトの説明を行い、協力を呼びかけ続けたことから、徐々に必要な参加や支援を得られるようになってきた。先に述べたとおり、MIGEDC 域内では交通規制が政治問題化しており、政治家や交通関係者間の利害が対立しており、プロジェクト活動にも影響した。

(3) C/P の変更

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。

(4) 外部条件の変化

本プロジェクトの開始が遅れている間に、イロイロ市議会が市外から市中心部へのジープ

ニーの乗り入れ規制条例を施行され、イロイロ市内の交通管理が政治問題化したため、イロイロ州及びギマラス州全体の都市交通管理能力向上を目指す本プロジェクトの活動は停滞を余儀なくされた。

また、2008 年 6 月に発生した台風の被害が予想以上に大きく、活動日程及び活動内容の調整を余儀なくされた。

このような外部条件の変化が主因となり、一部のプロジェクト活動の進捗の遅れや、プロジェクト目標の修正につながった。

第 4 章 評価 5 項目による評価

本プロジェクトの妥当性は、中間レビュー時点においても、フィリピン政府の政策、日本の ODA 政策、フィリピン社会のニーズに合致しており、高い。C/P の交通管理に関する知識と経験の強化という点では有効性がある程度高いことを確認できたが、プロジェクト目標が達成できるか否かは後半での活動成果に大きく依存している。効率性の観点からは、日本人専門家のアサインが短く、台風などの自然災害に見舞われたにもかかわらず、現地のリソースを十分活用することにより投入に見合った成果を上げてきた点は評価できる。また、インパクトと自立発展性について中間レビュー時点で判断することは時期尚早と思われるが、プロジェクト後半で必要なマンパワーの配置や交通管理 TWG の制度化が実現すれば、より高いインパクトと自立発展性が見込まれる。

5 項目評価の結果は次の通り。

4-1 妥当性

本プロジェクトは、中間レビュー時点でもフィリピンの開発政策及び日本の ODA 政策、フィリピン社会のニーズに合致しており、妥当性は高い。

フィリピン中期開発計画（2004-2010 年）は、貧困層に配慮しつつ、国民の基本的ニーズを充足させるため公共サービスを強化することを基本構想としており、本プロジェクトが目的とする交通管理の強化は、これに合致している。また、アロヨ大統領は 2006 年施政方針演説で、行政管区を超えた交通・流通の利便性向上による競争力向上、LGU クラスターの効果的な活用を重点開発目標に掲げているが、本プロジェクトは LGU クラスターとしての MIGEDC の交通管理能力向上を目的とするものであり、現政権の目指す開発目標とも合致している。

本プロジェクトは、日本の対フィリピン援助方針、JICA の対フィリピン援助実施計画にも合致している。同時に、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から、ターゲットグループのニーズも依然高い。

4-2 有効性

本プロジェクトの有効性を中間評価レビュー時点で判断することは時期尚早であると考ええる。プロジェクト期間前半で、対象地域が大型台風の被害を受けたこと、実務者を中心とした C/P 体制の立ち上げが遅れたことから、活動スケジュールがやや後ろにずれ込んでおり、プロジェクト目標が達成できるか否かは後半の活動の成否に大きく依存しているの

がその理由である。しかしながら、2008 年 9 月に実施された運営指導の結果、プロジェクト目標はより現実に見合ったものに修正され、C/P の活動への参加も活発化してきている。中間レビュー時点のペースでプロジェクト後半の活動が継続すれば、終了時までには現地のニーズに合致した交通管理アクションアジェンダが設定される可能性は十分ある。

4-3 効率性

投入に対する成果の程度から、効率性はやや高いと考えられる。

MIGEDC 及び構成 LGU のマンパワーと予算は限られたものであるが、C/P、JICA 専門家の貢献で不足分はカバーされてきた。また、現地事情を知る高い能力を持ったローカル・スタッフを長期、或いは必要に応じて雇用することにより、少ないインプットで大きなアウトプットを出すことができた。加えて、フィリピン大学国立交通センターやフィリピン大学ヴィサヤ校基金など、現地の有識者・学術機関との連携により、比較的安価にサービスを確保できただけでなく、プロジェクト終了後も利用可能なネットワークが構築されつつある点も評価できる。

4-4 インパクト

中間レビュー時点で本プロジェクトのインパクトを予測するのは時期尚早と考えるが、少なくとも、上位目標の達成可能性を高めるためには、各 LGU の開発計画調整官、地方首長及び地方議会を巻き込んでいくことが重要であるということは指摘できる。本プロジェクトの目的は、交通管理に関係する行政官と警察官の能力を強化することであるが、行政官の分析に基づいて提案された交通管理アクションアジェンダが、実際に各地方政府の諸計画の策定に生かされるためには、開発計画調整官、地方首長及び地方議会の理解と支援が不可欠である。本プロジェクト後半の活動では、できるだけ官・民の利害関係者との意見交換を増やし、より実践的でより多くの関係者の賛同を得られるアクションアジェンダを設定することが重要と思われる。

4-5 自立発展性

自立発展性についての評価は時期尚早と考えられることから、ここでは一般的な観点から予測するにとどめる。

本プロジェクトのターゲットは、複数の LGU から構成される MIGEDC である。LGU のクラスター化は、フィリピン政府の長期的開発方針として継続される見込みであり、大枠としての制度・政策の変更可能性は低いと思われる。しかし、各 LGU クラスターの成否は政治情勢に大きく負っており、組織としての MIGEDC が今後も存続し、交通管理行政を重点課題として取り組んでいくかどうかは、3 年ごとに実施される地方選挙の結果に依存していると言える。本プロジェクトの成果を継続させるには、MIGEDC 内の交通管理 TWG の制度を強化するだけでなく、各 LGU が条例により交通管理 TWG と同様の機能を持つ交通管理部門を組織化していくことが望ましい。

また、本プロジェクトの成果をより自立発展的なものにするためには、MIGEDC およびその構成 LGU が交通管理 TWG に対する物質的・財政的な支援を強化していく必要がある。プ

プロジェクト・チームは MIGEDC に適切な人材（データやホームページの維持管理を担当する正職員）の配置を要請しているが、マンパワーの不足から、中間レビュー時点では実現していなかった。組織としての MIGEDC の強化は本プロジェクトの目的の一つであり、MIGEDC 内に適切な人材が配置され、プロジェクト活動を通じて育成されることにより、より高い自立発展性が見込めると考えられる。

さらに、地元（少なくともフィリピン国内の）大学との連携を強化することにより、プロジェクト終了後の技術支援体制を確保しておくことも今後の重要な課題である。

第5章 提言

2008 年 9 月に実施された運営指導調査の提言は、すべて誠実に履行され、以後、プロジェクトの実施プロセスはかなり改善されたと調査団は判断した。プロジェクト後半の活動を効果的に進められるよう、さらに改善すべき点、留意すべきと考えられる点を以下の通り提言する。

(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

プロジェクト後半では、交通管理に関する能力向上だけでなく、プロジェクト目標である交通管理アクションアジェンダの内容が以後の各種地方計画に資するものにできるかどうかという点からも、C/P の積極的な貢献が重要であることを強調しておかなければならない。これからは、より C/P が活動の中で中心的な役割を果たしていくことが期待される。交通管理 TWG 会合は、官・民の関係者との意見や技術交換の場としても活用することが可能である。本プロジェクトを通じて、関係諸機関の十分な参加と支援を獲得し、連携と調整のメカニズムが促進されることが期待されており、プロジェクト後半での C/P のイニシアティブ強化とこれに対する JICA 専門家の支援が必要不可欠と考えられる。

(2) MIGEDC 事務局の参画を強化すること。

本プロジェクト目標が、LGU クラスターによる共通の問題への集合的アプローチを志向していることから明らかなように、MIGEDC 事務局のプロジェクトの参画は非常に重要である。調査団は、MIGEDC 事務局のマンパワーが非常に限られていることは十分承知しているが、本プロジェクトの成果や自立発展性を高めるためには、どうしても MIGEDC 事務局がより積極的にプロジェクトに関わり、より大きな責任を引き受けていくことが必要であると考えられる。そのため、プロジェクト後半に向けて、MIGEDC 事務局の人員体制と役割分担の見直しを提言する。具体的な課題としては、交通管理 TWG 会合への MIGEDC 事務局からの定期的な参加やデータ入力担当者の配置などが挙げられる。さらに、こうしたマンパワーの不足を補うためにも、MIGEDC 事務局とプロジェクト・チームの間のコミュニケーションがより緊密なものとなるよう、さらなる工夫が求められる。

(3) 交通管理アクションアジェンダの策定

中間レビューの時点では、交通管理アクションアジェンダの内容については合意が形成されていなかった。交通管理アクションアジェンダは、プロジェクトの自立発展性をも左右する重要な要素である。交通管理に関する知識や経験の不足から、C/P（交通管理 TWG メ

ンバー) は必ずしもアクションアジェンダ策定にかかるすべての作業を遂行することはできないかもしれないが、プロジェクト後半では、C/P が同アクションアジェンダの分析、選定、評価において、より積極的な役割を果たすようになることが期待される。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については、できるだけ早い時期に交通管理 TWG 会合で話し合い、C/P と日本人専門家との間で合意する必要がある。

(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

MIGEDC 及び各メンバー LGU が、実現可能性が高く、交通関係者・利用者に受け入れてもらえるような交通管理アクションアジェンダを策定するためには、策定過程でできるだけ多くの関係者の意見を取り入れることが重要である。このため、交通管理 TWG 会合やプロジェクト活動時に適切な関係者・関係諸機関からの参加を求めたり、プロジェクト活動に関する情報を十分伝達して、関係者や関係諸機関間の調整が促進されるよう、プロジェクト・チームは留意していく必要があるだろう。

(5) PDM の改訂

調査団は、JICA 専門家及び C/P に対し、現行の PDM を見直し、修正するよう提言する。再検討が必要と思われる点を表にまとめ、修正案を提示した。これを参考にチーム内で協議し、速やかに JCC の承認を得るよう提言する。

付属資料

1. 調査日程
2. ミニッツ及び中間レビュー報告書
3. 評価グリッド

日程	調査団							
		コンサルタント団員 (役務/評価分析) 佐久間 美穂	情報収集補助要員 (交通管理) Nick Baoy	情報収集補助要員 (沿岸資源管理) Ray	団長 (事務所担当次長) 岩上 憲三	副団長/交通管理 (技術協力専門員) 勝田 穂積	沿岸資源管理 (広島大学教授) 山尾 政博	在外団員 (事務所担当者) 笠井 久美子
1 2月5日(木)	マニラ着	事前情報収集・整理	事前情報収集・整理					
2 6日(金)	JICA事務所との打ち合わせ ①日程確認 ②コンサルタントの調査計画と質問票の確認、合意 ③調査補助員との打ち合わせ	コンサルタントとの打合せ	コンサルタントとの打合せ					
3 7日(土)	イロイロ移動 調査準備							
4 8日(日)	調査準備	イロイロ移動						
5 9日(月)	MIGEDC事務所訪問 専門家とC/Pに評価プロセス・評価5項目について説明 専門家ヒアリング							
6 10日(火)	現地情報収集打合せ MIGEDC C/Pヒアリング	イロイロ移動						
7 11日(水)	BBRMC事務所訪問 専門家とC/Pに評価プロセス・評価5項目について説明 専門家ヒアリング	MIGEDC 各LGUsC/Pインタビュー	BBRMC事務所訪問 専門家C/Pへ評価プロセス・評価5項目説明 専門家ヒアリング		ベトナム発 マニラ着			
8 12日(木)	MIGEDC 各LGUsC/Pインタビュー		BBRMC C/Pヒアリング		事務所打合せ		事務所打合せ	
9 13日(金)	専門員打合せ MIGEDC事務局インタビュー				イロイロ移動 コンサルタントとの打合せ MIGEDC事務局インタビュー			
10 14日(土)	団内会議	団内会議	団内会議		団内会議			
11 15日(日)	資料整理	資料整理	資料整理		資料整理		イロイロへ移動 団内会議	
12 16日(月)	イロイロ市交通委員会 (Mr.Plagata)インタビュー Oton町長インタビュー MIGEDC事務局長との協議		バランガイでの調査開始		イロイロ市交通委員会 (Mr.Plagata), Oton町長インタビュー MIGEDC事務局長との協議	関西空港へ移動	イロイロ市交通委員会 (Mr.Plagata), Oton町長インタビュー MIGEDC事務局長との協議	
13 17日(火)	評価レポート(案)作成				評価レポート(案)作成	朝便発 マニラ 夕方 イロイロ着 評価方針と日程の説明	評価方針と日程の説明 評価レポート(案)、MM (案)作成	
14 18日(水)	合同評価会議 ①中間評価調査の目的の説明、調査結果報告 ②MIGEDCから活動実績報告 ③協議 合同評価報告書(案)、M/M(案)修正				合同評価会議 同評価報告書(案)、M/M (案)修正	Rayとの打合せ バランガイでの調査に同行	合同評価会議 同評価報告書(案)、M/M (案)修正	
15 19日(木)	評価結果報告会 MIGEDC/TWGとの共有会 沿岸資源管理調査結果共有	マニラへ移動	沿岸資源管理調査結果共有		評価結果報告会 MIGEDC/TWGと共有会 マニラへ移動	沿岸資源管理調査結果共有	評価結果報告会 TWGの共有会	
16 20日(金)	専門家・BBRMCコアカウン ターパートインタビュー		専門家・BBRMCコアカウン ターパートインタビュー		事務所報告 帰国	専門家・BBRMCコアカウン ターパートインタビュー		
17 21日(土)	2バランガイ訪問 専門家・BBRMCとの協議		2バランガイ訪問 専門家・BBRMCとの協議			2バランガイ訪問 専門家・BBRMCとの協議		
18 22日(日)	団内会議		団内会議			団内会議		
19 23日(月)	4LGUsMayorインタビュー	報告書まとめ	4LGUsMayorインタビュー			4LGUsMayorインタビュー		
20 24日(火)	専門家・BBRMCとの協議		専門家・BBRMCとの協議			専門家・BBRMCとの協議		
21 25日(水)	中間レビュー報告書(案)作 成		中間レビュー報告書(案) 作成	イロイロへ移動		プロジェクト関係者向け沿岸資源管理 セミナー準備		
22 26日(木)	プロジェクト関係者向け 沿岸資源管理セミナー 第2回JCC MM署名・交換		プロジェクト関係者向け 沿岸資源管理セミナー 第2回JCC MM署名・交換			プロジェクト関係者向け 沿岸資源管理セミナー 第2回JCC MM署名・交換		
23 27日(金)	MIGEDCとのMM署名・交換 MIGEDC首長会議に出席 マニラに移動	報告書提出	MIGEDCとのMM署名・交換 MIGEDC首長会議に出席 マニラに移動	マニラに移動		イロイローマニラ→日本帰 国	MIGEDCとのMM署名・交換 MIGEDC首長会議に出席 マニラに移動	
24 28日(土)	報告書作成							
25 3月1日(日)	報告書作成							
26 3月2日(月)	事務所報告 帰国				事務所報告		事務所報告	

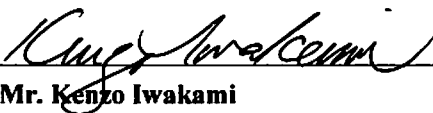
MINUTES OF MEETING
BETWEEN
THE JAPANESE MID-TERM REVIEW TEAM
AND
THE AUTHORITIES CONCERNED OF THE PHILIPPINES
ON
JAPANESE TECHNICAL COOPERATION PROJECT
FOR
MULTI-STAKEHOLDER TRANSPORT PLANNING AND TRAFFIC
MANAGEMENT IMPROVEMENT IN METRO-ILOILO GUIMARAS
SUB-PROJECT
UNDER
CAPACITY ENHANCEMENT PROGRAM FOR 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 Mid-term Review Team (hereinafter referred to as "the Team"), headed by Mr. Kenzo IWAKAMI, Senior Representative of JICA Philippine Office for the purpose of conducting the Mid-term Review and preparation of 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 Sub-Project").

The Team has carried out intensive study and analysis of the activities and achievements of the Sub-Project, and prepared the Mid-term Review Report attached hereto (hereinafter referred to as "the Report"), and presented it to Metro-Iloilo-Guimaras Economic Development Council (hereinafter referred to as "MIGEDC") on February 27th, 2009.

JICA and MIGEDC discussed the major issues pointed out in the Report, and agreed to recommend necessary measures to be taken accordingly towards the smooth and successful implementation of the Project.

Iloilo City, February 27th, 2009



Mr. Kenzo Iwakami
Senior Representative
JICA Philippine Office



Mr. Jose Roni Peñalosa
Director General
Metro Iloilo-Guimaras Economic Development
Council

WITNESS:



Mr. Mario N. Nilos
PGDH-PPDO
Province of Iloilo

**Mid-Term Review
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 Bay Resource Management Council Inc.
in
The Republic of the Philippines**

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

February 9th-19th, 2009

Table of Contents of the mid-term evaluation report (tentative)

1. Outline of the Evaluation Study		
1-1 Background of the Evaluation Study	.....	1
1-2 Objectives of the Evaluation Study	.....	1
1-3 Methodology of the Evaluation Study	.....	2
1-4 Member of the Evaluation Study	.....	2
2. Outline of the Project		
2-1 Background of the project	.....	2
2-2 Summary of the Project	.....	3
3. Achievement of the Implementation Process		
3-1 Achievement of the Project	.....	4
3-1-1 Inputs	.....	4
3-1-2 Project Activities	.....	6
3-1-3 Achievement of the Outputs	.....	8
3-1-4 Achievement of the Project Purpose	.....	11
3-2 Highlights of the Implementation Process	.....	11
3-3 Factors that Promoted/Inhibited	.....	12
Realizations of Effects		
3-3-1 Promoting Factors	.....	12
3-3-2 Hindering Factors	.....	13
4. Evaluation Result		
4-1 Results of the Evaluation with the Five Criteria		
4-1-1 Relevance	.....	13
4-1-2 Effectiveness	.....	13
4-1-3 Efficiency	.....	14
4-1-4 Impact	.....	14
4-1-5 Sustainability	.....	14
4-2 Conclusion	.....	15
5. Recommendations	.....	15

ANNEX:

- Annex 1 Project Design Matrix (PDM) (current)
- Annex 2 Project Design Matrix (PDM) (proposed)
- Annex 3 Comparison of the PDMs (current and proposed)
- Annex 3 List of Interviewees

1. Outline of the Review

1-1 Background of the Evaluation Study

In Iloilo City and neighboring LGUs in Iloilo Province located at Panay Island in the center of the Philippines, rapid urbanization of slum areas caused by the drastic population influx from rural areas, traffic congestion and other urban problems were observed accruing to the population increase and the change in regional economy. Also deterioration of coastal environment and resource management problems were emerging in rural areas of neighboring LGUs due to arbitral developments that led to poverty problem in the coastal areas despite facing to the Visayan Sea abundant in fishery resources in the Philippines.

In the "Medium Term Philippine Development Plan for the period 2004-2010" enhancement of public services to meet basic needs through anti-poverty measures was spelled out. In the "2006 Philippine State of the Nation Address" by President Gloria Macapagal-Arroyo, the enhancement of the competitive advantage of the "super regions" and effective utilization of LGU clusters were envisioned.

The government of the Philippines requested the government of Japan to assist it with a project that aims to revitalize the local areas through LGU clusters. Based on the request, JICA formulated a technical cooperation project for "Capacity Enhancement Program for Metro Iloilo-Guimaras Economic Development Council and Banate Bay Resource Management Council Inc. in the Republic of the Philippines", under which, two sub-projects, namely "Multi-Stakeholder Transport Planning and Traffic Management Improvement in Metro Iloilo-Guimaras" (hereinafter referred to as "the project") for the Metro Iloilo-Guimaras Economic Development Council (hereinafter referred to as "MIGEDC") and "Responsible Ecosystem-based Management of Banate Bay through Capacity Enhancement of BBRMCI" for the BBRMCI were launched.

At the mid-point of the project, the JICA Philippines formed a mid-term review team and conducted a study on each sub-project. As for "Multi-Stakeholder Transport Planning and Traffic Management Improvement in Metro Iloilo-Guimaras", the study was conducted from February 9th to 19th, 2009 in order to review the progress and performance of the project.

1-2 Objectives of the Review

The objectives of the mid-term review were;

- 1) to find the degree of achievement based on the Project Design Matrix (hereinafter referred to as "the PDM") and the Plan of Operation, and to analyze problems,
- 2) to review the project from five evaluation criteria, to recommend measures to be taken for the project team and the MIGEDC, if necessary, and to discuss the direction of the project implementation for the rest of the project period, and
- 3) to make a mid-term review report as a result of mutual understanding.

1-3 Methodology of Review

The study was conducted from February 9th to 19th, 2009;

- 1) by Japanese members of the mid-term review team,
- 2) by collecting data and information through,
 - examining documents prepared by the project
 - interviewing Japanese experts, MIGEDC counterparts, the local consultants engaged in the project, and other concerned authorities
 - visiting the project sites
- 3) by assessing the degree of achievement of the project, and
- 4) by making a value judgement based on the overall achievement at the time of the mid-term review from the viewpoints of five evaluation criteria.

Criteria	Definition
1. Relevance	This is a criterion for considering the validity and necessity of a project regarding whether the expected effects of a project (or project purpose and overall goal) meet with the needs of target beneficiaries; whether a project intervention is appropriate as a solution for problems concerned; whether the contents of a project is consistent with policies of Japan and Philippine Governments; whether a project strategies and approaches are relevant; and whether a project is justified to be implemented with public funds of ODA.
2. Effectiveness	This is a criterion for considering whether the implementation of project has benefited (or will benefit) the intended beneficiaries or the target society.
3. Efficiency	This is a criterion for considering how economic resource/inputs are converted to results. The main focus is on the relationship between project cost and effects.
4. Impact	This is a criterion for considering the effects of the project with an eye on the longer term effects including intended or unintended, direct or indirect, positive and negative.
5. Sustainability	This is a criterion for considering whether produced effects continue after the termination of the assistance.

1-4 Member of the Review Team

Mr. Kenzo Iwakami (Team Leader)	Deputy Resident Representative Japan International Cooperation Agency
Mr. Hozumi Katsuta* (Deputy Leader)	Senior Advisor (Traffic Management) Japan International Cooperation Agency
Dr. Masahiro Yamao	Professor University of Hiroshima
Ms. Kumiko Kasai* (Cooperation Planning)	Project Formulation Advisor, Local Governance Poverty Reduction Section Japan International Cooperation Agency
Ms. Miho Sakuma* (Project Evaluation)	Consultant International Development Center of Japan

* Members with the mark are in charge of evaluation on the MIGEDC Project.

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 visited 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 Sub-Projects.

Through the discussion with Japan International Cooperation Agency (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 LGUs, which in turn is hindering economic development of the Region.

The project was launched in October 2007 on the arrival of Japanese experts.

2-2 Summary of the Project (PDM Version 0)

Overall Goal

LGU clusters for sustainable transport planning and management become functional in Metro Iloilo-Guimaras.

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.

Outputs

- 1) Data of existing traffic condition in Metro Iloilo area is compiled, analyzed, and presented to the public.
- 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 stakeholders
- 4) Capability of members of MIGEDC-PMO and MIGEDC member LGUs are enhanced through training and participation in the Sub-Project process.

Activities (as of the beginning of the project)

Activities under OUTPUT 1:

- 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.

Activities under OUTPUT 2:

- 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.

Activities under OUTPUT 3:

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 (drivers, pedestrians, 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.

Activities under OUTPUT 4:

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.

3. Achievement of the Implementation Process

3-1 Achievement of the Project

3-1-1 Inputs

(1) Japanese Side

1) Experts

In total, six experts have been assigned in the project and provided technical advice on the capacity development of the officials of the member LGUs of the MIGEDC.

Dispatch of Japanese and Philippine experts

Name	Position	Period	
Akio NAKAMURA	Team Leader/ Local Administration/ City Planning	FY2007	10/05/2007-11/03/2007 01/31-02/29/2008
		FY2008	05/18/2008-06/06/2008 09/01/2008-09/20/2008 10/21/2008-11/25/2008 01/27/2009-03/05/2008
Asaichi MIYAKAWA	Traffic Management	FY2007	10/15/2007-10/21/2007 11/27/2007-12/04/2007 02/15/2008-02/29/2008
		FY2008	05/26/2008-06/24/2008 09/16/2008-10/04/2008 10/08/2008-10/15/2008 01/30/2008-02/20/2008 02/28/2008-03/10/2008
Hussein S. LIDASAN	Public Involvement/ Training	FY2007	10/09/2007-10/12/2007 11/01/2007-11/02/2007 11/06/2007-11/09/2007 11/27/2007-11/30/2007 01/24/2008-01/28/2008 02/09/2008-02/13/2008

Lorenza B. PADOJINOG	Public Involvement/ Training	FY2008	05/18/2008-06/01/2008 07/16/2008-07/30/2008 08/26/2008-09/09/2008 09/12/2008-09/17/2008 09/22/2008-09/26/2008 12/01/2008-12/15/2008 01/20/2009-03/07/2009
Akitoshi IIO	Traffic Survey/ Traffic Analysis	FY2008	05/18/2008-06/11/2008 10/22/2008-11/20/2008 01/10/2009-01/21/2009

2) Local consultants

JICA shouldered the contract costs for conducting surveys, seminars and social experiments. Capability survey of relevant organizations and traffic information survey were contracted out to University of the Philippines in Visayas Foundation Inc.(UPVFI). The UP National Center for Transportation Studies (UP-NCTS) conducted the Basic Seminar on Transportation Planning, Traffic Engineering and Management, and Traffic Law Enforcement. Civil works and traffic surveys of the social experiments were also contracted out to a local contractor.

4) Equipment

Office equipment and equipment for social experiments were donated to the MIGEDC (registration of equipment No.16 with the MIGEDC has not been completed at the time of the mid-term review).

No.	Item	Model	Qty	Date of Arrival
1	Desk Top Computer with UPS	Power Express	1	Feb. 13, 2008
2	Lap Top Computer	Acer Travelmate 6291-	1	Feb. 13, 2008
3	Inkjet Printer	Epson Stylus C90	1	Feb. 13, 2008
4	Laser Printer	Canon Laser Shot LBP3000	1	Feb. 13, 2008
5	USB Drive	Pen Drive 1GB, Plug & play in USB 2.0	2	Feb. 13, 2008
6	Fax Machine	Panasonic KX-FT933CX	1	Feb. 13, 2008
7	Machine Copier/Printer	SHARP ARM420U	1	Jan. 16, 2008
8	LCD Projector with document camera	Toshiba TLPXC3000	1	Feb. 13, 2008
9	GPS	Garmin GPSmap 76CSx	2	Feb.8, 2008
10	Digital Camera	Powershot A650	1	Feb. 13, 2008
11	Traffic counter handheld	4 digit handheld counter	10	Feb.8, 2008
12	Protective Gear (mask, vests with reflectionized marking /logos, globes, caps)	Dust mask NP22A, Traffic Vest with reflectorized marking, Traffic gloves, Ball	20	Feb.8, 2008 (10 pairs of gloves)
13	Transceiver	ICOM IC-V8	6	Jun. 3, 2008
14	Micro Simulation Software	McTrans Center TSIS6.0	1	Jun. 3, 2008
15	Motorcycle	Suzuki SMASH110	1	Jun. 4, 2008
16	GIS Software	ArcView ArcGIS 9.3 Floating Licence	1	Feb. 10, 2009

(2) Philippine Side

1) Project counterparts

At the beginning of the Project, members of the MIGEDC Committee on Transport and Traffic Management were recognized as the counterparts. However, some of the committee members were elective officials and not suitable for the target of technical transfer. In September 2008, the MIGEDC-JICA Technical Working Group (hereinafter referred to as "MIGEDC-JICA TWG") was created under the MIGEDC Committee on Transport and Traffic Management and 16 officials (9 LGU officers and 7 police officers) were assigned as the project counterparts.

Area	Municipal/City/Provincial Officer	Police Officer
Leganes	Engr. Ninford Raymundo	SPO3 Fausto Amar, Jr.
Oton	Engr. Ernesto Ticao	PO3 Romeo Sumagaysay, Jr.
Pavia	Engr. Ronilo Guillem	PO2 Victor Lafia
San Miguel	Hilario Millado	SPO2 Agosto Capalla
Sta. Barbara	Elmer Fanco	PO3 Romulo Simpás
Guimaras	Arch. Hermicito Gotera	P/Supt. Leo Becerial
Iloilo City	Mitz Antiquena	Capt Robert Bob Foerster
	*Jose A. Tengco	
	Engr. Gerry Villarina	
	Engr. Robert Dumanil	
MIGEDC	Rhodora Katipunan	Not applicable

* Chairman of MIGEDC-JICA TWG

2) Project operation costs

Year 2007 and 2008	Travel expenses for the TWG members were shouldered by respective LGUs.
Year 2008	Expenses for holding meetings (MIGEDC shouldered meeting expenses for Traffic Management/Transportation Committee and TWG twice or three times.) Costs for capacity building by MIGEDC (Workshop on transport planning held in May, 2008)

3-1-2 Project Activities

Activities under OUTPUT 1:

1-1 Survey of management capabilities of related actors, and present transport and traffic information in Metro Iloilo-Guimaras

Capability survey of relevant organizations and traffic information survey were contracted out to the University of the Philippines in Visayas Foundation Inc.(UPVFI) in October, 2007. The field survey was conducted in December, 2007 as planned. A report of the Capability survey and traffic information survey was prepared and submitted by the UPVFI.

1-2 Consolidate the collected data and present it to the public.

Japanese experts prepared database formats. Data input is being conducted by a staff of the MIGEDC Secretariat under supervision of Japanese experts. The results of the traffic information survey were presented by JICA experts to the counterparts and stakeholders.

Activities under OUTPUT 2:

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

Regional traffic management issues were identified by Japanese experts based on the survey results. A series of meetings was held and those issues were explained to the counterparts and stakeholders.

2-2 Formulate a draft plan with the transport and traffic management options through analysis of the data.

Measures to cope with regional transport management problems were studied by Japanese experts. Public consultations were held in February 2008 and September 2008 and the traffic condition in the MIG was discussed among participants. Traffic management options to apply in MIG were selected by Japanese experts and explained to the counterparts. The Project team and the counterparts held a workshop in September 2008 and reached an agreement that the Project will formulate traffic management action agenda instead of the Transport and traffic management Plan (refer to activity 3-4).

Activities under OUTPUT 3:

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

Japanese experts explained the concept of social experiments and presented traffic management options to the stakeholders and counterparts in the second public consultation held in September 2008. Participants of the public consultation exchanged their comments and opinions on social experiments. Those comments and opinions were reviewed by the counterparts in the TWG meetings and some were taken into the planning of social experiments. Social experiments were implemented in Jan 12-16, 2009(exclusive left-turn at Molo intersection) and Jan 28-Feb 2, 2009 (on-road parking at Quezon Street). Due to Typhoon Frank in June 2008 and internal procedures of JICA, preparation and implementation of social experiments were delayed.

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

Information on social experiments was disseminated through local TV, radio, newspapers, the Philippine Information Agency and the MIGEDC website. Billboards were also prepared to announce the implementation of social experiments.

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

Problems and issues encountered during the implementation of social experiments were recorded. The effect of social experiments will be evaluated among the counterparts in the TWG meetings based on the ex-ante and post surveys. A draft manual for social experiment procedure is being prepared by Japanese experts. The manual including results of social experiments will be completed by March 2010.

3-4 Finalize a comprehensive transport and traffic management plan based on results of the social experiments.

Traffic management action agenda for MIGEDC will be discussed and prepared through the Project activities in the latter half of the Project period. Traffic management action agenda for each LGU will be formulated by the end of the Project.

Activities under OUTPUT 4:

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

Numerous workshops and TWG meetings were held and the JICA expert team gave lectures on basic traffic management topics. Joint ocular visits are performed after Typhoon Frank by the counterparts and other stakeholders. Training on the traffic surveys is performed. The Basic Seminar on Transportation Planning, Traffic Engineering and Management, and Traffic Law Enforcement was conducted by the UP-NCTS from September 22-26, 2008 and attended by 23 counterparts and stakeholders. A part of the seminar included traffic volume count and road inventory. Follow-up trainings will be conducted in the remaining period of the project on road safety, transport policy, and workshop on GIS among others.

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

Numerous workshops and TWG meetings were held and the JICA expert team explained on social experiment cycles (plan, do, check, act).

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

A seminar will be organized by the end of the Project to learn from good traffic management practices of the other LGUs.

3-1-3 Achievement of the Outputs

The states of achievements are summarized as follows.

Output 1	Data of existing traffic condition in Metro Iloilo area is compiled, analyzed, and presented to the public.
Indicator	Data is consolidated in database of MIGEC-PMO

Output 1 is almost achieved at the time of the mid-term review. The traffic information survey was completed by June 2008, but consolidation of data is still ongoing.

Contents of the survey are as follows.

(i) Traffic Information Survey (Inventory Survey and Survey on Relevant Traffic Data)

Survey Type	Contents	Method
(a) Inventory Survey	• Road (street name, termini, length, width, pavement type, road class, traffic control, parking restriction, parking space, number of vehicles parked, etc.)	Collection and compilation of existing data and

	• Intersection (number of lanes by direction by leg, width of lane, right-turn and left-turn lanes by leg, installation of traffic signals, signalling phases, etc.) , • Public Transport (route, number of buses operated, transport capacity, fare system, etc.)	actual measuring
(c) Survey on Relevant Traffic Data	Terminals and Parking Facilities • Number of passengers by public transport (bus, ferry) • Traffic accident statistical data • Traffic control/regulation Traffic volume data	Collection and compilation of existing data

(ii) Traffic Information Survey (Traffic Condition Survey)

Survey Type	Contents	Method
(b) Traffic Condition Survey		
b-1 Cordon Line Survey	• 7 points, 15 hours, 15 min. interval, three days	Traffic counting
b-2 Intersection Traffic Volume Survey	• traffic volume by vehicle type, direction at major intersection • 27 points, peak hours, 15 min. interval, three	Traffic counting
b-3 Traffic Speed Survey	• 4 routes, morning and evening peak hours, three days	Floating car method
b-4 Traffic Delay Survey	• traffic volume by vehicle type, direction at major intersection • morning and evening peak hours, three days	Actual measuring
b-5 Parking Survey	• numbers of parked vehicle on road and off road by hour • 15 hours, three days	Actual measuring
b-6 Passenger OD Survey	• origin and destination of passengers by vehicle type, trip purpose, occupancy rates by vehicle type and loading condition by vehicle type • 9 points, 15 hours, interval, three days	Sampled interviewing

The result of the traffic information survey was presented by JICA experts to the counterparts and stakeholders. The Project team provided the survey reports with the selected stakeholders such as MIGEDC-TWG and member LGUs.

Data base formats are ready, but data input is not completed yet. The MIGEDC is expected to assign a permanent staff who will be responsible for inputting data under the supervision of Japanese experts so that database could be maintained and updated by the MIGEDC even after the Project. The Project team and the MIGEDC will discuss the issue and designate the staff as soon as possible.

Output 2	Transport and traffic management options are formulated and evaluated with public involvement.
Indicator	Draft plan with traffic management options

Output 2 is partially achieved by Japanese experts at the time of the mid-term review, and it is expected to be achieved with more active participation of the counterparts by the end of March 2009.

At the beginning of the Project, the counterparts had very limited knowledge on traffic management. Japanese experts played the major role of analysing, selecting and evaluating traffic management options. However, through seminars and OJT, the counterparts gradually captured the concept of traffic management and actively participated in the activities recently. The mid-term review team observed that the counterparts learned a lot from the five-day seminar held in September 2008 and from the implementation process of social experiments. The counterparts will be able to contribute to the selection and evaluation of traffic management options through weekly TWG meetings with guidance of JICA Expert Team.

Since stakeholder's involvement is necessary for the selection and evaluation of traffic management options, the mid-term review team recommend inviting relevant stakeholders to the TWG meetings whenever necessary. This arrangement will promote a learning process and networking among stakeholders.

Output 3	Social experiments on transport and traffic management are conducted and evaluated with participation of public and private stakeholders
Indicators	3-1 The number of public consultations and the participants for social experiments 3-2 Manual of the social experiment process

Output 3 is partially achieved through the first round of social experiments conducted from January to February 2009. A draft manual of the social experiment process is being prepared by Japanese experts at the time of the mid-term review.

Japanese experts studied foreseen problems accruing to the implementation of social experiments and prepared countermeasures. Detailed plan of the first social experiments was also prepared by the JICA Expert Team and civil works and traffic surveys were contracted out. Social experiments were conducted in the absence of Japanese experts, but the mid-term review team found that the counterparts were actively participated in the information dissemination and implementation of the first social experiments at Molo intersection and along Quezon Street. A Philippine expert and local consultants assisted and guided the counterparts very well.

Public consultations were held twice in 2008 and attended by a few civic organizations. In order to increase stakeholder's involvement, the mid-term review team recommend inviting relevant stakeholders to the TWG meetings whenever necessary. Massive campaign was conducted before and during the implementation of social experiment. It attracted public attention and increased awareness.

The counterparts are expected to play more significant roles in the planning and

implementation of the next rounds of social experiments. Therefore the resulting manual of the social experiment process needed to be user-friendly.

Output 4	Capability of members of MIGEDC-PMO and MIGEDC member LGUs are enhanced through training and participation in the Sub-Project process.
Indicator	At least 14 LGU officers, 7 law enforcement officers, and 2 MIGEDC-PMO officers complete the planned training including OJT.

Output 4 is partially achieved at the point of the mid-term review. Considering the counterparts' limited knowledge on traffic management at the beginning of the Project, the progress can be considered as significant.

The five-day basic seminar was highly appreciated by most of the counterparts. The level of the courses was appropriate for the beginners and contents relevant to the needs of participants. Capacity assessment and preparation of the seminar was properly done. Weekly TWG meetings, workshops and OJT are contributing to capability development of the counterparts.

At the time of the mid-term review, 18 officials (11 LGU officers and 7 police officers) are regularly attending the weekly TWG meetings. Continuous participation is encouraged. In order to attain the overall goal, integration of traffic management action agenda into local plans, more involvement of the City/Municipal Planning and Development Coordinators (CPDO/MPDO) would be helpful. Planning officers can be invited whenever the Project holds seminars or training relevant to their tasks.

3-1-4 Achievement of the Project Purpose

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.
Indicator	Transport and traffic management plan will be officially acknowledged in Metro Iloilo-Guimaras

Suggested by a JICA Monitoring Mission, the Project team and the counterparts held a workshop in September 2008 and reached an agreement that the Project would come up with traffic management action agenda instead of the Transport and traffic management Plan. Activities to evaluate and select traffic management action agenda are forthcoming.

The counterparts have been trained through activities in the first half of the Project and have deepened their knowledge and experience on traffic management. Provided that the counterparts are actively involved in the Project activities, the project purpose can be achieved by the end of the Project. To produce quality output, more participation and collaboration of stakeholders are needed.

3-2 Highlights in the Implementation Process

(1) Technical input from Japanese Experts

Japanese experts played substantial roles in the initial phase of the Project since the concept of traffic management was relatively new to the counterparts and stakeholders in MIG. Their expertise is highly appreciated by the Philippine side. As the Project progresses, however, whenever it is possible their responsibilities and tasks will be gradually undertaken by the counterparts through the TWG meetings and project activities.

(2) Roles of Philippine Experts, Local consultants and project staff

It was intended to hire Philippine experts, local consultants and research assistant that have extensive experience and familiarity with local context for the implementation of the activities. Thus training, seminars and social experiments have been properly conducted despite short assignments of Japanese experts in the Philippines. Their communication skills, broad network and technical backgrounds contributed a lot to produce quality outputs.

(3) Active participation of the counterparts

It took time to institutionalize an effective climate for the Project activities. The MIGEDC-JICA TWG was created in September 2008 and the TWG meetings were decided to be held weekly upon the recommendation of the JICA Monitoring Mission. Initially, some LGUs were not very cooperative and were even sceptical about the project; but dissemination of proper information to the local chief executives and other key stakeholders yielded positive results. 11 LGU officials and 7 police officers were assigned as the project counterparts and regularly attending the TWG meetings. The more they are involved in the Project activities, the more they acquire knowledge and experience on traffic management. Highly motivated participation should be maintained through the rest of the Project period to attain the planned outputs and project purpose.

(4) Partnership with local academic institutions

The five-day basic seminar conducted by the UP-NCTS was highly appreciated by the participants. The traffic surveys were contracted out to the UPVFI. Partnership between LGUs and academic institutions should be encouraged through the Project since their cooperation is needed to provide better public service to the people in the various administrative fields.

3-3 Factors that Promoted/Inhibited Realizations of Effects

3-3-1 Facilitating Factors

(1) Roles played by Philippine experts, local consultants and project staff

The project team utilizes local human resources and it produces positive results. It was observed that their intensive experience, familiarity of local context, and expertise in the

relevant fields contributed to the effective implementation of planned activities. They also promoted the better understanding among Japanese experts, the counterparts and other stakeholders.

(2) Weekly TWG meetings as a venue to enhance the administrative capacity

A series of TWG meetings and workshops provided good opportunities to enhance, in particular, the administrative capacity of the counterparts in understanding diversified and sometimes conflicting viewpoints and interests of stakeholders. It also provided a venue to exchange comments and opinions.

(3) Recommendations by the JICA Monitoring Mission

JICA Philippines sent a Monitoring Mission in September 2008. Its recommendations such as creation of the MIGEDC-JICA TWG and frequency of the TWG meetings were able to properly respond to the problems the Project encountered at the time. The implementation of the recommendations produced positive results. The timing of the dispatch of the Monitoring Mission was appropriate to put the project on track.

3-3-2 Hindering Factors

(1) Lack of communication among main project actors

Communication among Japanese experts, local project staff, the counterparts and the MIGEDC Secretariat was not so smooth at the beginning. Gradually main actors of the Project understand each other more effectively and efficiently with the help of local project staff. Frequent meetings and participatory activities promoted bonding among the main actors, common understanding about the Project and better communication among main project actors. However, still there is room to improve communication among main actors for the smooth implementation of the Project.

(2) Lack of cooperation among the stakeholders

Initially, some LGUs and other stakeholders (LTO, LTFRB, DPWH, civic organizations and transport associations) were indifferent and were even skeptical about the project. But dissemination of proper information to the local chief executives and other key stakeholders yielded positive results. Local project staff and the MIGEDC contributed to improve the coordination among the stakeholders.

4. Evaluation Result

4-1 Results of the Evaluation with the Five Criteria

The summary of the evaluation with the five criteria is shown below.

4-1-1 Relevance

The project is still consistent with the government policies of the Philippines and Japanese ODA policies. At the same time, the Project is highly relevant to the needs of the target group since the MIG population is growing and traffic management skills of the MIGEDC

need to be enhanced.

4-1-2 Effectiveness

It is early to determine the effectiveness of the project at this point, because the achievement of the project purpose is heavily dependent on the activities scheduled in the latter part of the Project. However, it can be said that readiness for more active participation of the counterparts in future activities is generally in place. The counterparts have been trained through activities in the first half of the Project and have enhanced their knowledge and experience on traffic management.

4-1-3 Efficiency

Efforts of the counterparts, JICA experts and local staff complemented to the manpower and budgetary constraints. Assignment of Philippine experts, research assistant and local consultants made it possible for the project to cover a considerable range of activities from seminars on traffic management to actual implementation of social experiments. In addition, utilization of local academic institutions such as UP-NCTS and UPVFI contributed to the quality outputs and reduction of the cost of Japanese side.

4-1-4 Impact

It is too early to evaluate the prospects of the achievement of the overall goal since the project has one and a half years to go.

To increase the possibility of achieving the overall goal, understanding and continuing support of the City/Municipal Planning and Development Coordinators, local chief executives, and local legislative bodies are imperative. More interaction with other public and private stakeholders is encouraged to come up with acceptable and feasible traffic management action agenda which could be a basis for planning within MIG and within its member LGUs.

4-1-5 Sustainability

It is too early to evaluate the sustainability of the Project. Thus the mid-term review on the sustainability is limited in the general perspective.

The project is aiming to strengthen management capacity of officials of the MIGEDC and its member LGUs in improving traffic situation in MIG. The efforts to solve common problems in the LGU cluster are needed in various fields and will be sustained for a while, since the policy is based on the long-term strategy of the Philippine government. There might be a need to institutionalize the TWG on traffic management by passing ordinances making the TWG a permanent unit in respective LGUs in MIG.

The sustainability of effects derived from the project is expected to become more promising, when the MIGEDC and its member LGUs can provide logistical support to the TWG on

traffic management. The Project team has been requesting to the MIGEDC to allocate appropriate and permanent manpower to perform their responsibilities. MIGEDC personnel and the MIGEDC as an organization are one of the targets for the capacity enhancement in the project. This is an important condition for making the project more sustainable.

4-2 Conclusion

The project is consistent with the Philippine government policy and the aid policy of the Japanese Government, and sufficiently reflects the needs of the Philippine side. The project is judged to be effective in terms of capacity enhancement of the counterparts. Despite relatively short assignments of Japanese experts, the implementation process in the first part of the project has been done generally on schedule thanks to the local project staff. It is too early to evaluate the impact and the sustainability of the project since the Project has more than one and a half years to go.

Monitoring mechanism of the Project should be more functional for the smooth project implementation in the remaining part of the Project period.

Some parts of the project purpose, outputs, activities and indicators in the PDM, however, were found not appropriate to consider the present capacity of the counterparts or not sufficient to measure the outcomes of the project. Thus the mid-term review team recommends to the Project team to modify several parts of the PDM.

It should be noted that the sustainability and more effective implementation of the project are expected to become secure, when the MIGEDC and its member LGUs continuously allocate the appropriate number of personnel and necessary budget.

5. Recommendations

After the recommendations of the JICA Monitoring Mission in September 2008 were sincerely put into practice, the implementation process of the project seemed to have become more effective and efficient than before. And the observation of the mid-term review team was confirmed by the interviews. However, there are areas of concern that need improvement and these will be highlighted in the recommendations to the project team and the Philippine side set out below;

- (1) The MIGEDC-JICA TWG as a venue for capacity development and interaction with stakeholders

It should be borne in mind that the commitments of the counterparts are even more important for the latter part of the Project not only to enhance their capability on traffic management but also to make the outputs of the Project feasible and acceptable as basis for subsequent planning. The counterparts should take more substantive roles in the Project activities from now on. The TWG meetings could serve as a venue for interaction with other government and private stakeholders. The Project should promote inter-agency

coordination mechanism to secure enough participation and support from the stakeholders. For this purpose, the initiative of the counterparts and support from JICA experts are necessary.

(2) More involvement of the MIGEDC Secretariat

Given the nature of the project purpose that focuses on the collective approach in solving common problems in the region, more involvement of the MIGEDC Secretariat is necessary. The mid-term review team understands that the MIGEDC Secretariat lacks manpower, but the lack of participation of the MIGEDC personnel will be disadvantageous for its member LGUs in terms of sustainability. Taking this into account, it is recommended to realign the limited number of staff along the expected work volume in the latter part of the Project. Furthermore, the improvement of communication and information sharing between the MIGEDC Secretariat and the Project team is an important measure to complement the shortage of manpower.

(3) The formulation of traffic management action agenda

As shown in the PDM, this project aims at capacity development of the counterparts in the field of traffic management. Action agenda is an important factor to set a direction of the Project and to ensure its sustainability. Therefore the project should let the counterparts play more active roles in analyzing, selecting and evaluating traffic management action agenda. The counterparts cannot execute all necessary tasks, but they should take some responsibilities to formulate traffic management action agenda. Concrete idea of traffic management action agenda as well as allocation of responsibilities should be discussed in the TWG meetings with participation of Japanese experts.

(4) More public involvement and cooperation with the stakeholders

In order to come up with feasible and acceptable traffic management action agenda for the LGU cluster and respective LGUs, the stakeholders' participation in the process is crucial. To this end, it is recommended that the Project team invite appropriate stakeholders to the TWG meetings and project activities, and facilitate interaction among the actors. Information on the Project activities should be properly processed and disseminated to the concerned agencies and organizations in order to promote coordination among them.

(5) Revision of PDM

The evaluation team recommends the JICA experts and the counterparts to review and revise the PDM shown in ANNEX 1. Main modification points are shown in the tables below. The revised PDM applied to the implementation for the remaining part of the Project period is shown in ANNEX 2.

Annex 1 Project Design Matrix (PDM) (current)

Project Design Matrix (Original Version)

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

Target Area: Metro Iloilo-Guimaras area

Target Group: Member Local Government Units of MIGEDC

Project Period: 2007/4 - 2010-3 (3 years)

PDM Version 0 (2007/1/22)

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 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		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. 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 LGU officers, 7 law enforcement officers, and 2 MIGEDC-PMO officers 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
Activities 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. 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 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 Japanese side 1. Dispatch of experts: - Chief Advisor - Transport/Traffic management - Local governance - Other when necessary 2. Provision of equipment 3. Training 4. Dispatch of study team when necessary	Philippine Side 1. Assignment of counterpart personnel 2. Office space, running cost for the project office 3. Other required expenditure for Philippine side counterparts	There is no socio/political conflict over the traffic management options and social experiments. Pre-condition MIGEDC, Provincial Government and member LGUs agree on the implementation for the

Annex 2 Project Design Matrix (PDM) (proposed)

Project Design Matrix (Proposed Version, February 18, 2009)

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

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

Target Area: Metro Iloilo-Guimaras area

Target Group: Member Local Government Units of MIGEDC

Narrative Summary		Objectively Verifiable Indicators	Means of Verification	Important Assumption
Overall Goal LGU clusters for sustainable traffic management become functional in Metro-Iloilo Guimaras.		Traffic management Action Agenda is used as basis for planning within the Metro Iloilo-Guimaras and within its member LGUs	The 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.		Traffic Management Action Agenda is officially submitted by TWG to the Committee on Transport and Traffic Management of MIGEDC	Means of Verification should be specified among the Project Team members by the JCC meeting.	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 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. 4 Capability of personnel of MIGEDC and member LGUs are enhanced through training and participation in the Sub-Project process.		1. Collected traffic data are compiled at MIGEDC 2.1 Number of traffic management options identified 2.2 Number of meetings conducted with relevant stakeholders. 3-1 Number of social experiments conducted with involvement of relevant stakeholders. 3-2 Number of consultations held with participation of public and private 3-3. User-friendly social experiment manual 3-4 Assessment results of social experiment 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	Means of Verification should be specified among the Project Team members by the JCC meeting.	The recommendation made through the experiment process will be accepted by different
Activities 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. 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. 3-1 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. 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.		Japanese side 1. Dispatch of experts:: - Chief Advisor - Transport/traffic management - Local governance - Other when necessary 2. Provision of equipment 3. Training 4. Dispatch of study team when necessary	Philippines Side 1. Assignment of counterpart personnel 2. Office space, running cost for the project office 3. Other required expenditure for Philippine side counterparts	There is no socio/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,		

Annex 3 Comparison of the PDMs (current and proposed)

Item	Original PDM	Proposed PDM	Reason for Revision
Overall Goal	LGU clusters for sustainable transport planning and management become functional in Metro-Iloilo Guimaras.	LGU clusters for sustainable traffic management become functional in Metro-Iloilo Guimaras.	The project has only very little contribution to transport planning
Indicator for Overall Goal	The activities and plan will be introduced as good practice of LGU collaboration.	Traffic management Action Agenda is used as basis for planning within MIGEDC and within its member LGUs.	A more realistic indicator is needed to assess achievement of Overall Goal in the future.
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.	Traffic management Action Agenda for the Metro-Iloilo Guimaras is formulated in consultation with concerned LGUs, NGAs and private sector stakeholders.	An Action Agenda rather than a Plan is a more attainable project objective given the limited duration and Inputs of the technical cooperation project.
Indicator for Project Purpose	Transport and traffic management plan will be officially acknowledged in Metro Iloilo-Guimaras	Traffic management Action Agenda is officially submitted to the Committee on Transport and Traffic Management of MIGEDC	A more realistic indicator is needed to assess the attainment of Project Purpose at the end of the project in 2010.
Outputs	<u>Output 1:</u> Data of existing traffic condition in Metro Iloilo-Guimaras is compiled, analyzed, and presented to the stakeholders.	No changes made	n/a
	<u>Output 2:</u> Transport and traffic management options are formulated and evaluated with public involvement.	Traffic management options are formulated and evaluated with public involvement.	The project is focused only on traffic management.
	<u>Output 3</u> Social experiments on transport and traffic management are conducted and evaluated with participation of public and private sector stakeholders.	Social experiments on traffic management are conducted and evaluated with participation of public and private sector stakeholders.	The project is focused only on traffic management.
	<u>Output 4</u> Capability of members of MIGEDC-PMO and MIGEDC member LGUs are enhanced through training and participation in the Sub-Project Process	Capability of personnel of MIGEDC and member LGUs are enhanced through training and participation in the Sub-Project process.	PMO does not exist in MIGEDC.

Comparison between Original and Proposed PDM, cont'n...

Item	Original PDM	Revised PDM	Reason for Revision
Indicators for Outputs	<u>Indicator for Output 1:</u> 1. Data is consolidated in database of MIGEDC-PMO	1. Collected traffic data are compiled at MIGEDC office and released to the stakeholders	Indicator should be able to measure expected results when Output 1 is achieved.
	<u>Indicator for Output 2:</u> 2. Draft plan with traffic management options	2.1 Number of traffic management options identified 2.2 Number of meetings conducted with participation of relevant stakeholders.	Indicators should be able to measure expected results when Output 2 is achieved.
	<u>Indicator for Output 3</u> 3-1. The number of public consultations and the participants for social experiments 3-2. Manual of the social experiment process	3-1 Number of social experiments conducted with involvement of relevant stakeholders. 3-2 Number consultations held with participation participation of public and private stakeholders 3-3. User-friendly social experiment manual 3-4 Assessment results of social experiment	Indicators should be able to measure expected results when Output 3 is achieved.
	<u>Indicator for Output 4</u> 4. At least 14 LGU officers, 7 law enforcement officers, and 2 MIGEDC-PMO officers complete the planned training including OJT.	4-1 At least 14 LGU officers, 7 law enforcement officers, and 2 MIGEDC-PMO officers are trained 4-2 Number of trainings/seminars conducted 4-3 Number of TWG meetings conducted	Indicators should be able to measure expected results when Output 4 is achieved
Activities	<u>Activity 2-2</u> Formulate a draft plan with the transport and traffic management options through analysis of the data.	Formulate traffic management options through analysis of the data.	Activity 2-2 will not produce a draft plan but only traffic management options.
	<u>Activity 3-4</u> Finalize a comprehensive transport and traffic management plan based on results of the social experiments.	Finalize traffic management Action Agenda based on results of the social experiments.	Activity 3-4 will not produce a comprehensive plan but only an Action Agenda

Annex 4**List of Interviewees****The JICA Project Team**

Team Leader/Local Administration/City Planning	Akio NAKAMURA
Traffic Management	Asaichi MIYAKAWA
Public Involvement/Training	Prof. Lorenza Padojinog
Research Assistant	JeriLee Pachoco-Cmeña
Local Consultant	Manny Arguelles

MIGEDC Secretariat

Executive Director	Jose Roni Peñalosa
Assistant Executive Director	Cristina Octavio
	Rhodora Katipunan

MIGEDC-JICA Technical Working Group

Engr. Ninford Raymundo
Engr. Ernesto Ticao
Engr. Ronilo Guillem
Hilario Millado
Elmer Fanco
Arch. Hermicito Gotera
Mitz Antiquena
Jose A. Tengco (Chairman)
Engr. Gerry Villarina
Engr. Robert Dumanil
Rhodora Katipunan
SPO3 Fausto Amar, Jr.
PO3 Romeo Sumagaysay, Jr.
PO2 Victor Lafia
SPO2 Agosto Capalla
PO3 Romulo Simpas
P/Supt. Leo Becerial
Capt Robert Bob Foerster

Iloilo City Government

City Mayor	Hon. Jerry P. Treñas
City Councillor	Dr. Erwin Plagata
Executive Assistant, City Mayor's Office	Mitz Antequera

Oton Municipal Government

Municipal Mayor	Hon. Vicente Flores
-----------------	---------------------

Iloilo Provincial Government

Provincial Planning and Development Coordinator	Mario Nillos
	Ivy S. Bromo

イロイロ州地域活性化・LGU クラスター開発プロジェクト
都市交通管理サブプロジェクト評価グリッド

評価項目	評価設問		調査結果			
	大項目	小項目	名前	担当	機関	
投入の確認	日本側の投入は計画通りか	専門家の数、時期、期間、専門分野	中村 昭夫	総括/地方行政/都市計画	FY2007 10/05/2007-11/03/2007 01/31-02/29/2008	
					FY2008 05/18/2008-06/06/2008 09/01/2008-09/20/2008 10/21/2008-11/25/2008 01/27/2009-03/05/2008	
			宮川 朝一	交通管理	FY2007 10/15/2007-10/21/2007 11/27/2007-12/04/2007 02/15/2008-02/29/2008	
					FY2008 05/26/2008-06/24/2008 09/16/2008-10/04/2008 10/08/2008-10/15/2008 01/30/2008-02/20/2008 02/28/2008-03/10/2008	
			フセイン S. リダサン	住民参加/研修	FY2007 10/09/2007-10/12/2007 11/01/2007-11/02/2007 11/06/2007-11/09/2007 11/27/2007-11/30/2007 01/24/2008-01/28/2008 02/09/2008-02/13/2008	
			ロレンザ B. バドヒノ グ	住民参加/研修	FY2008 05/18/2008-06/01/2008 07/16/2008-07/30/2008 08/26/2008-09/09/2008 09/12/2008-09/17/2008 09/22/2008-09/26/2008 12/01/2008-12/15/2008 01/20/2009-03/07/2009	
			飯尾 彰敏	交通調査/交通分析	FY2008 05/18/2008-06/11/2008 10/22/2008-11/20/2008 01/10/2009-01/21/2009	
			社会実験実施支援担当ローカル・コンサルタントを雇用し、社会実験に必要な簡易工事(路上白線マーキング等)及び社会実験上必要な交通調査を現地コンサルタント会社に再委託した。また、現地関係諸機関の能力調査、交通情報調査をフィリピン大学ヴァイサヤ校財団(UPVFI)に、交通計画、交通工学、交通管理にかかわる基本研修の実施をフィリピン大学ディリマン校国立交通研究センター (UP-NCTS)に、それぞれ委託した。			
			日本研修なし。			

設備・機材供与の質・量、時期、種類、費用

No.	機材	機種	数量	到着日
1	Desk Top Computer with UPS	Power Express	1	Feb. 13, 2008
2	Lap Top Computer	Acer Travelmate 6291-	1	Feb. 13, 2008
3	Inkjet Printer	Epson Stylus C90	1	Feb. 13, 2008
4	Laser Printer	Canon Laser Shot LBP3000	1	Feb. 13, 2008
5	USB Drive	Pen Drive 1GB, Plug & play in USB 2.0	2	Feb. 13, 2008
6	Fax Machine	Panasonic KX-FT933CX	1	Feb. 13, 2008
7	Machine Copier/Printer	SHARP ARM420U	1	Jan. 16, 2008
8	LCD Projector with document camera	Toshiba TLPXC3000	1	Feb. 13, 2008
9	GPS	Garmin GPSmap 76CSx	2	Feb. 8, 2008
10	Digital Camera	Powershot A650	1	Feb. 13, 2008
11	Traffic counter handheld	4 digit handheld counter	10	Feb. 8, 2008
12	Protective Gear (mask, vests with reflectionized marking /logos, globes, caps)	Dust mask NP22A, Traffic Vest with reflectorized marking, Traffic gloves, Ball	20	Feb. 8, 2008 (10 pairs of gloves)
13	Transceiver	ICOM IC-V8	6	Jun. 3, 2008
14	Micro Simulation Software	McTrans Center TSIS6.0	1	Jun. 3, 2008
15	Motercycle	Suzuki SMASH110	1	Jun. 4, 2008
16	GIS Software	ArcView ArcGIS 9.3 Floating Licence	1	Feb. 10, 2009

事務機器及び社会実験に必要な機材が MIGEDC に供与された。各機材は登録され、良好な状態に維持されている(上表、機材 No.16 については、中間レビュー時点で登録が未了であった)。

勤務地	市・町等職員	警察官
レガネス町	Engr. Ninford Raymundo	SP03 Fausto Amar, Jr.
オトン町	Engr. Ernesto Ticao	P03 Romeo Sumagaysay, Jr.
バザイア町	Engr. Ronilo Guillem	P02 Victor Laña
サン・ミゲル町	Hilario Millado	SP02 Agosto Capalla
サンタ・バーバラ町	Elmer Fanco	P03 Romulo Simpas
ギマラス州	Archdt. Hermicito Gotera	P/Supt. Leo Becerial
イロイロ市	Mitz Antiquena	Capt Robert Bob Foerster
	*Jose A. Tengco	
	Engr. Gerry Villarina	
	Engr. Robert Dumanil	
MIGEDC	Rhodora Katipunan	N/A

専門家チームの作業スペース提供、電気代等負担

施設・機材の供給

	運営費（金額、執行時期）	交通管理 TWG メンバーが活動に参加する際の交通費は、2007 年、2008 年ともに各 LGU が負担した。また、MIGEDC は、2008 年度交通管理 TWG 会合開催費の一部（2-3 回分）、2008 年 5 月開催の交通計画ワークショップ開催費用を負担した。
	計画との比較	2008 年 6 月に発生した台風の被害が予想以上に大きく、台風発生以降の活動日程及び活動内容の調整を余儀なくされた。
	技術移転の方法	フィリピンの地方部においては、渋滞をはじめとする交通問題が顕著になりつつあるものの、「交通管理」という概念はまだ目新しいものであり、C/P の交通管理にかける知識や経験も非常に限定的なものであった。このため、本プロジェクト前半の諸活動を主導し、プロジェクトを進める上で主要な役割を果たしてきたのは日本人専門家であった。日本人専門家の交通管理に関する深い知識と経験はフィリピン側から高く評価されているが、当初は、言語や習慣の違いに加え、C/P の交通管理に関する知識・経験のレベルが想定されたほど高くなかったため日本人専門家による技術的解説が十分理解されなかった。プロジェクト活動の進展とともに C/P は交通管理に関する基本的な知識と実技を通じて理解を深めてきており、プロジェクト後半では、交通管理 TWG 等の活動を通じて、徐々に C/P の役割と責任を増加していくことが期待されている。
	モニタリング・システム	JCC は中間レビュー時点で、未開催である。イロイロ州政府がプロジェクトをモニタリングしているが、イロイロ市やギマラス州は管轄外であることから、積極的にはモニタリング活動に関与していない。JICA フィリピン事務所は、2008 年 9 月に運営指導チームを派遣し、時宜に合った、適切な提言を行って、プロジェクト活動の活性化に大きく貢献した。プロジェクト・チームも運営指導チームの提言の実現に尽力しており、モニタリング結果が反映されたといえる。
実施プロセスの検証	意思決定メカニズム	JCC は中間レビュー時点で、まだ開催されていない。
	C/P 機関の意思決定メカニズムが機能しているか	MIGEDC 事務局は、人員も少なく、MIGEDC 首長会議
	プロジェクト・チーム内の意思決定メカニズムが機能しているか	プロジェクト開始当初、日本人専門家と、フィリピン人スタッフ、C/P とのコミュニケーションは必ずしも円滑ではなく、一部、意思決定メカニズムが十分機能していないと考えられるものもあった。
	問題点、改善すべき点はあるか	2008 年 9 月の JICA 運営指導チーム派遣後改善されてきているが、関係者間の意思疎通及びプロジェクト内での役割分担について、さらなる改善が期待される。
	コミュニケーション	プロジェクト開始当初、日本人専門家と、フィリピン人スタッフ、C/P のコミュニケーションは必ずしも円滑でなかった。
	日本人専門家と上位機関（中央・地方政府、関連省庁等）とのコミュニケーション	プロジェクト開始当初、日本人専門家と MIGEDC メンバー LGU、関係諸機関のコミュニケーションは必ずしも円滑でなかった。
	日本人専門家と地域住民とのコミュニケーション	直接の接触は少なかった。
	C/P と上位機関とのコミュニケーション	当初、MIGEDC のメンバー LGU の中には、本プロジェクトの目的を誤解しているものや、活動参加に無関心なものもあった。
	C/P と地域住民とのコミュニケーション	当初、民間 NGO、ジーブニー組合などの中には、本プロジェクトの目的を誤解しているものや、活動参加に無関心なものもあった。

		プロジェクト・チームとその他の外部機関とのコミュニケーション	当初、LGU や交通管理関係諸機関(LTO、LTFRB、DPWH、民間 NGO、ジーブニー組合など)の中には、本プロジェクトの目的を誤解しているものや、活動参加に無関心なものもあった。しかし、フィリピン人スタッフを中心にプロジェクト・チームが、根気強くプロジェクトの説明を行い、協力を呼びかけ続けたことから、徐々に必要な参加や支援を得られるようになってきた。MIGEDC 域内では交通規制が政治問題化しており、政治家や交通関係者間の利害が対立しており、プロジェクト活動にも影響した。
	オーナーシップ	プロジェクト・チームと JICA 事務所・本部とのコミュニケーション	JICA フィリピン事務所は、2008 年 9 月に運営指導チームを派遣した。同チームの提言(交通管理 TWG の設置、TWG 会合の開催頻度を月 1 回から週 1 回への変更など)は時宜に合った、適切な内容であり、プロジェクト活動の活性化に大きく貢献した。
妥当性		適切な C/P が配置されたか	プロジェクト開始時には、MIGEDC 交通管理委員会のメンバーが C/P と位置づけられていたが、同委員会メンバーの一部は公選職(地方首長及び地方議会議員など)であり、また交通担当警察官の参加も不足していたことから、技術移転の対象として不適当であることが判明した。そこで、2008 年 9 月、MIGEDC-JICA 交通管理技術作業部会(交通管理 TWG)が MIGEDC 交通管理委員会の下部組織として創設され、公務員 16 名(MIGEDC を構成する LGU の職員 9 名と警察官 7 名)が本プロジェクトの C/P として配置された。
		C/P 機関の財源は十分か	交通管理に関する財源は十分とは言えない。
		実施機関、C/P のプロジェクトに対する認識は高いか	中間レビュー時点では、概ね十分である。
		地域でのプロジェクトに対する認識は高いか	社会実験に関する公聴会は 2008 年に 2 度開催されたが、民間セクターからの参加は数えるほどしか得られなかった。MIGEDC 事務局からの聞き取りによれば、交通関係諸機関及びイロイロ市内の各種市民団体(MIGEDC 事務局は、通常、MIGEDC がミーティングを開く際に案内状を送付する団体のリストを作成している)に公聴会の案内状を送付したが、交通費や日当の給付等のインセンティブがなかったために参加が少なかったと考えられることであった。
		地域住民のプロジェクト参加意欲は十分か	社会実験実施に関する情報は、地域のテレビ番組、ラジオ、新聞、フィリピン情報庁及び MIGEDC ホームページを通じて効果的に宣伝された。社会実験サイトには大型の告知板も設置し、社会実験の内容や期間を明確に通行者に伝えることができた。情宣が十分に行われたため、一般の住民の関心が集まり、社会実験の効果が高まった。
		上位機関はプロジェクト、C/P を評価しているか	特に、社会実験の実施されたイロイロ市では、プロジェクトに対する評価が高い。
		実施プロセスにおける問題点、改善すべき点	関係者間のコミュニケーション
		上位目標とプロジェクト目標はフィリピン国家政策に合致しているか	フィリピン中期開発計画(2004-2010 年)は、貧困層に配慮しつつ、国民の基本的ニーズを充足させるため公共サービスを強化することを基本構想としており、本プロジェクトが目的とする交通管理の強化は、これに合致している。また、アロヨ大統領は 2006 年施政方針演説で、行政区を超えた交通・流通の利便性向上による競争力向上、LGU クラスターの効果的な活用を重点開発目標に掲げている。本プロジェクトは LGU クラスターとしての MIGEDC の交通管理能力向上を目的とするものであり、現政権の目指す開発目標とも合致している。
		地方政府の政策と合致しているか	MIGEDC はイロイロ市、レガネス市、オトン市、パヴィア市、サンタ・バーバラ市、サン・ミゲル市、ギマラス州で構成される LGU クラスターである。LGU クラスターとして、交通管理など共通の課題に対応していく取り組みは、地方政府の政策と合致しているといえる。

上位目標とプロジェクト目標はターゲットグループのニーズと合致しているか	MIGEDC のニーズに合致しているか 地域住民のニーズに合致しているか 対象地域の選択は適正であったか	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から、ターゲットグループのニーズも依然高い。
上位目標とプロジェクト目標は日本の援助政策に合致しているか	援助重点分野との整合性はあるか 国別事業計画との整合性はあるか	日本の対フィリピン国別援助政策、JICA の対フィリピン国別事業計画に合致している。
日本の技術の優位性はあるか	LGU クラスターによる交通管理モデルに関し、日本の技術や形式は優位性を有しているか	日本人専門家の交通管理に関する深い知識と経験はフィリピン側から高く評価されている。フィリピンの地方部においては、渋滞をはじめとする交通問題が顕著になりつつあるものの、「交通管理」という概念はまだ目新しいものであり、日本の技術や経験は優位性を有する。
有効性	成果は中間評価時点でのどの程度達成されたか、また今後どの部分がいつまでにどの程度達成される見込みか	成果の達成状況 成果 1 は中間レビュー実施時点でほぼ達成されている。交通情報調査は 2008 年 6 月に完了しているが、データ収集は現在進行中である。 成果 2 は、中間レビュー時点で日本人専門家により一部達成されているが、今後は C/P のより積極的な参画を得て 2009 年 3 月末までに達成される見込みである。 成果 3 は、2009 年 1-2 月に実施された第 1 回社会実験により、一部達成されている。中間レビュー時点では、日本人専門家が社会実験プロセス・マニュアルのドラフトを作成中であった。 成果 4 は中間レビュー実施時点で部分的に達成されている。本プロジェクト開始時点での C/P の交通管理に関する知識と経験がほぼゼロに近い状態であったことを考えれば、プロジェクト開始後、C/P は大きな能力向上を遂げたと考えられる。 促進要因 (1)毎週開催される交通管理 TWG 会合 交通管理 TWG 会合が毎週開催されることになり、プロジェクト活動が活性化した。専門家チームと C/P は顔合わせの機会が増え、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の対立する意見にさらされることによって、行政官としての多角的な視点を養うのに役立った。TWG 会合は、メンバーの意見交換の場として活用された。 (2)時宜を得た JICA 運営指導チームの提言 JICA フィリピン事務所は、2008 年 9 月に運営指導チームを派遣した。同チームの提言（交通管理 TWG の設置、TWG 会合の開催頻度を月 1 回から週 1 回への変更など）は時宜にかかった、適切な内容であり、プロジェクト活動の活性化に大きく貢献した。プロジェクトチームも迅速かつ誠実に提言を実行したことから、台風による進捗の遅れは調整され、交通管理 TWG メンバーを実務レベルのメンバーに再構成したことからプロジェクト活動も軌道に乗るようになった。

		阻害要因 (1) 主要なプロジェクト関係者間のコミュニケーション不足 プロジェクト開始当初、日本人専門家、フィリピン人スタッフ、C/P 及び関係諸機関のコミュニケーションは必ずしも円滑でなかった。その原因としては、言語や習慣の違いに加え、C/P の交通管理に関する知識・経験のレベルが想定されたほど高くなかったため日本人専門家による技術的解説が十分理解されなかったこと、イロイロ市が厳しい交通規制条例を施行したことにより域内交通管理が政治問題化し、MIGEDC メンバー LGU 間で意見の対立が生じたこと等が挙げられる。フィリピン人スタッフの尽力、週 1 回の交通管理 TWG 会合、交通調査や社会実験など参加型の活動、を通じてプロジェクト関係者間の意思疎通は徐々に良くなってきているが、さらなる改善が望まれる。 (2) 関係諸機関間の協力不足 当初、MIGEDC のメンバー LGU や交通管理関係諸機関(LTO、LTFRB、DPWH、民間 NGO、ジーブニー組合など)の中には、本プロジェクトの目的を誤解しているものや、活動参加に無関心なものもあった。しかし、フィリピン人スタッフを中心にプロジェクト・チームが、根気強くプロジェクトの説明を行い、協力を呼びかけ続けたことから、徐々に必要な参加や支援を得られるようになってきた。先に述べたとおり、MIGEDC 域内では交通規制が政治問題化しており、政治家や交通関係者間の利害が対立しており、プロジェクト活動にも影響した。 C/P はプロジェクト前半の活動を通じて交通管理に関する知識と経験を深めてきた。プロジェクト後半、これまで以上に C/P 全員が積極的に活動に参加し、スケジュールに沿って予定される成果を出していくことができれば、「交通管理アクションプラン」を策定する」という修正後のプロジェクト目標は終了時までには概ね達成できる見込みである。実現可能性が高く、現在の交通管理問題の解決に資する「交通管理アクションプラン」を策定するためには、C/P のより積極的なプロジェクト活動への参加と MIGEDC メンバー LGU 及び関係諸機関の協力が不可欠である。
プロジェクト目標の達成見込み	中間評価時点での達成度合い プロジェクト目標を促進/阻害している要因は何か	
PDM の論理構成	PDM の活動、成果、プロジェクト目標は、論理的かつ適切な因果関係にあるか PDM の活動、成果、プロジェクト目標について、関係者間の合意は十分であったか 現行の PDM に改訂すべき点はあるか	JICA フィリピン事務所および JICA 専門家が本プロジェクトの目標は「交通管理にかかる能力向上」であると R/D で合意されている旨再三説明してきたにもかかわらず、比隣プロジェクト関係者が「交通管理」だけでなく、「交通インフラ整備」にかかる能力向上も含まれると誤解していること、また、C/P の考える「交通管理計画」は単なる計画ではなく、予算執行を伴う実施計画であることが明確になったことから、プロジェクト目標の再検討が行われた。 その結果、2008 年 9 月時点での C/P の限られた交通管理に関する知識と経験で、限られたプロジェクト期間内にそこまで実効性の高い「計画」を策定するのは難しいと専門家チームは判断し、C/P も納得した。最終的に、プロジェクト目標を「交通管理計画」の策定から、「交通インフラ整備計画」を含まない「交通管理アクションプラン」(予算の裏付けを伴わない計画案)の策定に変更することで両者は合意した(活動 3-4 の該当部分も同様)。PDM の修正については、本調査団からの提言も含めて関係者間で検討し、JCC に提案することとなっている。
外部条件の重要性	プロジェクト目標、成果を達成する上で影響を与えた政策、政治・経済状況の変化、自然条件、その他の要因はあったか	外部条件の変化 本プロジェクトの開始が遅れている間に、イロイロ市議会が市外から市中心部へのジーブニーの乗り入れ規制条例を施行され、イロイロ市内の交通管理が政治問題化したため、イロイロ州及びギマラス州全体の都市交通管理能力向上を目指す本プロジェクトの活動は停滞を余儀なくされた。 また、2008 年 6 月に発生した台風の被害が予想以上に大きく、活動日程及び活動内容の調整を余儀なくさ

				れた。 このような外部条件の変化が主因となり、一部のプロジェクト活動の進捗の遅れや、プロジェクト目標の修正につながった。
効率性	投入は適切に行われたか	投入の確認参照	台風等による遅れはあったが、ほぼ予定通り投入された。	
	活動は成果を生み出すのに十分であったか	活動の質、量、時期、期間	日本人専門家のアサインが短く、台風などの自然災害に見舞われたにもかかわらず、現地のリソースを十分活用することにより投入に見合った成果を上げてきた点は評価できる。	
	投入は効果的に活用されたか	投入の利用状況(人的資源、設備・資機材、運営費)、維持管理状況	本プロジェクトでは、現地事情・言語・人的ネットワークに精通したローカル人材を活用することにより、日本人専門家の不在期間の活動を補い、より少ない投入で期待される成果を産出している。	
	投入は効率的に活用されたか	投入は成果を生み出すように効率的に活用されたか 投入に対して裨益人口/成果は十分か	現地事情を知る高い能力を持ったローカル・スタッフを長期、或いは必要に応じて雇用することにより、少ないインプットで大きなアウトプットを出すことができた。また、研修・実習に際して、フィリピン大学国立交通センターやフィリピン大学ヴィサヤ校基金など、現地の有識者・学術機関との連携により、比較的安価にサービスを確保できただけでなく、プロジェクト終了後も利用可能なネットワークが構築されつつある点も評価できる。	
	促進/阻害要因	プロジェクトの効率性に貢献/阻害した要因は何か	阻害要因 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。	
インパクト	上位目標へのインパクト	交通管理 MIGEDC による交通管理計画がメトロ・イロイロで機能するか フィリピンの他の大都市での交通管理に何らかのインパクトは見込めるか	本プロジェクトの目的は、交通管理に関係する行政官と警察官の能力を強化することであるが、行政官の分析に基づいて提案された交通管理アクションアジェンダが、実際に各地方政府の諸計画の策定に生かされれば、大きなインパクトが見込める。	
	促進/阻害要因	上位目標の達成を促進/阻害する要因(外部条件の変化等)はあるか	上位目標の達成可能性を高めるためには、各 LGU の開発計画調整官、地方首長及び地方議会を巻き込んでいくことが重要であるということは指摘できる。 本プロジェクトの目的は、交通管理に関係する行政官と警察官の能力を強化することであるが、行政官の分析に基づいて提案された交通管理アクションアジェンダが、実際に各地方政府の諸計画の策定に生かされるためには、開発計画調整官、地方首長及び地方議会の理解と支援が不可欠である。本プロジェクト後半の活動では、できるだけ官・民の利害関係者との意見交換を増やし、より実践的でより多くの関係者の賛同を得られるアクションアジェンダを設定することが重要と思われる。	
自立発展性	政策・制度面	中央・地方政府の政策は継続するか	クラスター化による、複数 LGU 共通課題への取り組みは、1991 年地方政府法に明記されているものであり、継続の見込みは高い。しかし、LGU クラスター活動を重視するかどうかは、ときどきの政治状況に大きく依存しているため予測が難しい。	
		MIGEDC は、今後も持続するか	現時点では持続の見込みは高いが、2010 年選挙以降の政治状況に左右される度合いが高い。	

財政面	プロジェクトの効果を持続するための十分な予算確保が見込めるか	MIGEDC 及び構成 LGU の交通管理に関する予算は限定的であるが、交通管理担当グループが制度化されれば、予算確保の見込みは高まる。
組織面	プロジェクトの効果を持続するための活動実施能力が備わっているか(人材配置、意思決定メカニズム等)	本プロジェクトの成果を継続させるには、MIGEDC 内の交通管理 TWG の制度を強化するだけでなく、各 LGU が条例により交通管理 TWG と同様の機能を持つ交通管理部門を組織化していくことが望ましい。プロジェクトチームは MIGEDC に適切な人材(データやホームページの維持管理を担当する正職員)の配置を要請しているが、マンパワーの不足から、中間レビュー時点では実現していなかった。組織としての MIGEDC の強化は本プロジェクトの目的の一つであり、MIGEDC 内に適切な人材が配置され、プロジェクト活動を通じて育成されることにより、より高い自立発展性が見込めると考えられる。
技術面	移転された技術は MIGEDC に定着する見込みか オーナーシップは十分か 供与された機材・施設は今後も活用され、維持管理される見込みか	フィリピンの地方部においては、渋滞をはじめとする交通問題が顕著になりつつあるものの、「交通管理」という概念はまだ目新しいものであり、当初は、C/P の交通管理にかかる知識や経験も非常に限定的なものであった。このため、本プロジェクト前半の諸活動を主導し、プロジェクトを進める上で主要な役割を果たしてきたのは日本人専門家であった。が、プロジェクト活動の進展とともに C/P は交通管理に関する基本的な知識と実技を通じた理解を深めてきており、プロジェクト後半では、交通管理 TWG 等の活動を通じて、徐々に C/P の役割と責任を増加していくことが期待されている。
	プロジェクトで実施するパイロットプロジェクトは、他の地域、機関でも普及できるレベルか(技術、コスト)	交通情報調査の結果が MIGEDC 事務局スタッフによりデータベース用フォーマットに入力され、ユーザー・フレンドリーな社会実験プロセス・マニュアルが完成するなど、プロジェクト終了時まで期待される成果が達成されれば、フィリピンの他の地方政府でも活用できるような交通管理ツールは揃うと考えられる。しかし、実際にツールを活用するには、使い勝手の良いガイドラインが必要であり、それ以前に交通管理従事者への研修が不可欠である。
促進/阻害要因	自立発展性を促進/阻害する要因は何か	上位目標達成のためには、本プロジェクトが目標とする交通管理アクションプランが、将来的に地方政府による地方開発計画や土地利用計画などの各種計画に統合されていくことが重要である。したがって、地方政府において各種計画策定を担当する、州/市/町計画・開発調整課長を何らかの形でプロジェクトに巻き込んでいく必要がある。各 LGU の計画・開発調整課長は多忙であるが、今後、彼らの業務に関連したセミナーや研修、交通管理 TWG 会合などの機会をとらえて招待し、交通管理に関する理解を深めてもらうことができれば、本プロジェクトの実現可能性がより高まると考えられる。 さらに、地元(少なくともフィリピン国内の)大学との連携を強化することにより、プロジェクト終了後の技術支援体制を確保しておくことも今後の重要な課題である。