

資金協力事業/開発課題別の指標例（運輸交通（道路、橋梁、鉄道、航空、港湾、陸運））

（注）青字は、最近の国際潮流であるSDGsを踏まえ、事業計画策定時（指標設定時）に、事業担当者が国連SDGグローバル指標等を参照できるようにするため、同指標等を参考追記したものの。

開発戦略目標(*)	中間目標	中間目標のサブ目標	インフラ種別	指標例/国連SDG指標等(青字)	指標作成方針・方法等	同インフラ種別毎の参考案件		
						国名	案件名	評価年度
2. 国際化・地域化への対応(*)	2-1 国際的なヒトとモノの移動の円滑化と安全・保安の確保	2-1-1 国際幹線交通ネットワーク	幹線道路及び橋梁(国際)	運用・効果指標 基本 ①年平均日交通量（台/日、台/24H） ②旅客数・貨物量（断面の輸送量として人/年、トン/年）	日交通量（台/日、台/24H）：特定の地点、全体区間の代表地点又は距離加重平均による年平均交通量。台数は、大型車、小型車台数別に記載することとし、参考として単純合計又は小型車換算値（PCU: Passenger Car Unit）を用いる。時間単位は基本的に日（24H）とするが、12時間としても可。 なお、高速道路、バイパスなど新道が現道とほぼ平行して建設される場合などは、新道と現道を含めた断面交通量とする。その際、新道の将来交通量及び現道の交通量減少の効果などが分かるように表現されることが望ましい。	カンボジア	メコン架橋建設計画	2006年
				効果指標 基本 ①所要時間の短縮（時間） 補助 ①大型車通行台数の増加 ②大型車通行可能橋梁数の増加 ③乗客・貨物輸送量（人・キロ、トン・キロあるいは交通量と同じく断面の輸送量としてトン/年） ④走行費の節減（円（及び現地通貨）/年） ⑤平均走行速度の向上（Km/H） ⑥自然災害による年間通行不能日数の低減（日/年） ⑦沿線地域のGDP増加 【参考】 国連SDG指標：9.1.1 全季節利用可能な道路の2km圏内に住んでいる地方の人口の割合 国連SDG指標：9.1.2 旅客と貨物量（交通手段別） 国連SDG指標：11.2.1 公共交通機関へ容易にアクセスできる人口の割合（性別、年齢、障害者別） 【参考】 日本政府SDGs実施指針指標：SDGsへの貢献を明確化して形成された新規案件の数 【参考】 JICA第4期中期目標の指標： ①旅客数及び貨物量 ②運輸交通に係る研修実績数 ③運営・維持管理の協力数または支援との連携数	所要時間の短縮（時間）：所要時間実測調査による。 なお、防災事業（斜面对策や洪水対策）等所要時間の短縮が望めない場合は、通行止め期間の減少等適宜別の指標を設定する。 平均走行速度の向上（Km/H）：上記所要時間と整備前後の距離により計算する。 自然災害による年間通行不能日数の低減（日/年）：道路管理者作成の統計による。	セネガル	バマコダカール間南回廊道路改良・交通促進事業（有償）	2005年
						タイ	第2メコン国際橋架橋事業（有償）	2011年
						ラオス	第2メコン国際橋架橋事業（有償）	2011年
						ラオス	国道9号線橋梁改修計画	2016年
						ラオス	国道9号線改修計画	2006年
						カンボジア	国道5号線改修事業（有償）	2016年
						カンボジア	ネアックルン橋梁建設計画	2010年
						ベトナム	サイゴン東西ハイウェイ建設事業（有償）	2010年
						ミャンマー	東西経済回廊整備事業（有償）	2015年
						ベトナム	南北高速道路建設事業（有償）	2016年

資金協力事業/開発課題別の指標例（運輸交通（道路、橋梁、鉄道、航空、港湾、陸運））

（注）青字は、最近の国際潮流であるSDGsを踏まえ、事業計画策定時（指標設定時）に、事業担当者が国連SDGグローバル指標等を参照できるようにするため、同指標等を参考追記したもの。

開発戦略目標(*)	中間目標	中間目標のサブ目標	インフラ種別	指標例/国連SDG指標等(青字)	指標作成方針・方法等	同インフラ種別毎の参考案件		
						国名	案件名	評価年度
2. 国際化・地域化への対応	2-1 国際的なヒトとモノの移動の円滑化と安全・保安の確保	2-1-3 安全・保安対策の強化	港湾・空港・道路 国境における安全管理（不法侵入者対策、搭乗者・荷物検査）の向上、航空管制の質向上等	運用指標 基本 ①国際基準に合致した検査体制の実施（被検査者数・被検査品数の拡大、監視・保安区域の拡大、事故・事案数の減少等） ②信頼性・安全性に足る運航・運行体制の確保（航空離発着、船舶の離着岸等） 【参考】 国連SDG指標：9.1.2 旅客と貨物量（交通手段別） 【参考】 日本政府SDGs実施指針指標：SDGsへの貢献を明確化して形成された新規案件の数 【参考】 JICA第4期中期目標の指標： ①旅客数及び貨物量 ②運輸交通に係る研修実績数 ③運営・維持管理の協力数または支援との連携数	ICAO基準を満たした離発着率 安全な離着岸率	アフガニスタン	カブール国際空港機材整備計画	2008年
						パキスタン	カラチ港及びビンカシム港治安強化計画	2014年
						パキスタン	空港保安強化計画	2013年
						アフガニスタン	カブール国際空港保安機能強化計画	2013年

資金協力事業/開発課題別の指標例（運輸交通（道路、橋梁、鉄道、航空、港湾、陸運））

（注）青字は、最近の国際潮流であるSDGsを踏まえ、事業計画策定時（指標設定時）に、事業担当者が国連SDGグローバル指標等を参照できるようにするため、同指標等を参考追記したもの。

開発戦略目標 （*）	中間目標	中間目標 の サブ目標	インフラ種別	指標例/国連SDG指標等（青字）	指標作成方針・方法等	同インフラ種別毎の参考案件		
						国名	案件名	評価 年度
3. 国土の 調和ある発 展（全国交 通）	3-1 道路 輸送の改善	3-1-1 幹線道路の 整備	幹線道路及び橋梁 （国内）	運用・効果指標 基本 ①年平均日交通量（台/日、台/24H） ②旅客数・貨物量（断面の輸送量として人/年、トン/年）		インド	ハイデラバード外環道路建設事業（有償）	2008年
				効果指標 基本 ①所要時間の短縮（時間） 補助 ①大型車通行台数の増加 ②大型車通行可能橋梁数の増加 ③乗客・貨物輸送量（人・キロあるいはトン・年） ④走行費の節減（円（及び現地通貨）/年） ⑤平均走行速度の向上（Km/H） ⑥自然災害による年間通行不能日数の低減（日/年） ⑦国際幹線道路、重要な空港・港湾へのアクセス改善（〇〇時間内に到達できる人口、貨物量等） ⑧沿道環境の改善（新道（バイパス）建設の場合の裨益地域の人口） 【参考】 国連SDG指標：9.1.1 全季節利用可能な道路の2km圏内に住んでいる地方の人口の割合 国連SDG指標：9.1.2 旅客と貨物量（交通手段別） 国連SDG指標：11.2.1 公共交通機関へ容易にアクセスできる人口の割合（性別、年齢、障害者別） 【参考】 日本政府SDGs実施指針指標：SDGsへの貢献を明確化して形成された新規案件の数 【参考】 JICA第4期中期目標の指標： ①旅客数及び貨物量 ②運輸交通に係る研修実績数 ③運営・維持管理の協力数または支援との連携数		インドネシア	スマトラ東海岸道路建設事業（有償）	2008年
						エルサルバドル	道路整備事業（有償）	2006年
						フィリピン	コルディレラ幹線道路整備事業（有償）	2010年
						ベトナム	国道10号線改良事業（有償）	2009年
						ベトナム	国道18号線改良事業（有償）	2010年
						中華人民共和国	貴陽-新寨道路建設事業（有償）	2005年
						中華人民共和国	黒龍江省黒河-北安道路建設事業（有償）	2009年
						ガーナ	アチモタ-アニナム道路整備事業（有償）	2000年

資金協力事業/開発課題別の指標例（運輸交通（道路、橋梁、鉄道、航空、港湾、陸運））

（注）青字は、最近の国際潮流であるSDGsを踏まえ、事業計画策定時（指標設定時）に、事業担当者が国連SDGグローバル指標等を参照できるようにするため、同指標等を参考追記したもの。

開発戦略目標 （*）	中間目標	中間目標 の サブ目標	インフラ種別	指標例/国連SDG指標等（青字）	指標作成方針・方法等	同インフラ種別毎の参考案件		
						国名	案件名	評価 年度
		3-1-3 維持管理の 強化	道路維持管理	運用・効果指標 基本 ①道路整備（補修）等延長距離等（km/年、m ² /年）		ボスニア・ヘルツェゴビナ	道路建設機材整備計画	2005年
	運用指標 基本 ①稼働可能な建設機械台数の増（台） ②機材の稼働日数（日/年）/稼働率（%）				イエメン	ノクム道路建機センター機能強化計画	2010年	
	効果指標 補助 ①年間維持管理費用の軽減（円（及び現地通貨）） ②路面性状（平坦性（IRI等）、ひび割れ、轍ぼれ等） 【参考】 国連SDG指標：9.1.1 全季節利用可能な道路の2km圏内に住んでいる地方の人口の割合 国連SDG指標：9.1.2 旅客と貨物量（交通手段別） 国連SDG指標：11.2.1 公共交通機関へ容易にアクセスできる人口の割合（性別、年齢、障害者別） 【参考】 日本政府SDGs実施指針指標：SDGsへの貢献を明確化して形成された新規案件の数 【参考】 JICA第4期中期目標の指標： ①旅客数及び貨物量 ②運輸交通に係る研修実績数 ③運営・維持管理の協力数または支援との連携数				キルギス	インククリ州・チュイ州道路維持管理機材整備計画	2010年	

資金協力事業/開発課題別の指標例（運輸交通（道路、橋梁、鉄道、航空、港湾、陸運））

（注）青字は、最近の国際潮流であるSDGsを踏まえ、事業計画策定時（指標設定時）に、事業担当者が国連SDGグローバル指標等を参照できるようにするため、同指標等を参考追記したもの。

開発戦略目標(*)	中間目標	中間目標のサブ目標	インフラ種別	指標例/国連SDG指標等(青字)	指標作成方針・方法等	同インフラ種別毎の参考案件		
						国名	案件名	評価年度
3. 国土の調和ある発展（全国交通）	3-2 鉄道輸送の改善	3-2-1 幹線鉄道の整備	幹線鉄道整備	運用・効果指標 基本 ①輸送人員（人/年） ②主要駅の乗降客数（人/年）		ミャンマー	ヤンゴン・マンダレー鉄道整備事業（有償）	2016年
				運用指標 基本 ①運行数（列車本数/日） ②稼働率（%）（車両調達がある場合） ③車両キロ（キロ/年）（車両調達がある場合） ④編成あたりの車両数 ⑤列車キロ（キロ/年）	運行数：年平均の1日当たりの列車本数とし、旅客・貨物及び運行区間別に示すこと 稼働率＝年間延べ稼働日数／調達車両数×（365日－検査による平均不稼働日数）×100% 車両キロ（列車として運転する車両の走行キロ数の累計）＝列車キロ×編成両数 以下、国交省用語解説参照 http://www.mlit.go.jp/k-toukei/tetsuyu/yougo.html 列車キロ＝列車が走行したキロ数の累計	バングラデシュ ダッカ-チッタゴン鉄道網整備事業（有償） 2007年 インドネシア ジャワ南線複線化事業（有償） 2013年		
				効果指標 基本 ①特定区間の所用時間（時間） ②旅客収入（現地通貨/年） ③貨物収入（現地通貨/年） 補助 ①最高速度（km/H） ②表定速度（km/H） ③乗客・貨物輸送量（人・キロ、トン・キロ）	特定区間の所要時間：旅客・貨物別毎月毎に示すこと。 最高速度：速度の判定は実測値によること。 表定速度＝営業距離／所要時間 乗客輸送量＝各々の旅客人数×各々が乗車した距離 貨物輸送量＝各々の貨物重量×各々の貨物の輸送距離 年毎に示すこと	ウズベキスタン カルシーテルメズ鉄道電化事業（有償） 2011年 チュニジア 首都圏通勤線電化事業（有償） 2009年 インド 貨物専用鉄道建設事業（有償） 2017年		
【参考】 国連SDG指標：9.1.2 旅客と貨物量（交通手段別） 国連SDG指標：11.2.1 公共交通機関へ容易にアクセスできる人口の割合（性別、年齢、障害者別） 【参考】 日本政府SDGs実施指針指標：SDGsへの貢献を明確化して形成された新規案件の数 【参考】 JICA第4期中期目標の指標： ①旅客数及び貨物量 ②運輸交通に係る研修実績数 ③運営・維持管理の協力数または支援との連携数								

資金協力事業/開発課題別の指標例（運輸交通（道路、橋梁、鉄道、航空、港湾、陸運））

（注）青字は、最近の国際潮流であるSDGsを踏まえ、事業計画策定時（指標設定時）に、事業担当者が国連SDGグローバル指標等を参照できるようにするため、同指標等を参考追記したものの。

開発戦略目標 （*）	中間目標	中間目標のサブ目標	インフラ種別	指標例/国連SDG指標等（青字）	指標作成方針・方法等	同インフラ種別毎の参考案件		
						国名	案件名	評価年度
3. 国土の調和ある発展（全国交通）	3-3 海上輸送の改善	3-3-1 港湾施設整備	港湾施設整備	運用・効果指標 基本 ①貨物量（トン/年） 1. コンテナ貨物量（TEU及びトン/年） 2. バルク貨物量（トン/年） 3. 液体貨物量（トン及びバレル/年） 4. 時間当たり取扱量（コンテナの場合、個/時間。バルク貨物の場合、トン/時間） ②旅客数（人/年）	貨物量＝1. コンテナ貨物量＋2. バルク貨物量＋3. 液体貨物量 貨物量全体もしくは1.～4. の各項目を採用するかどうかは、事業内容に応じて判断する。調達機材としてガントリークレーンがあれば1.及び4.が、穀物サイロ、オイルタンクがあれば2.が有効な指標となる。 TEUは20フィート・コンテナ換算量。	ソロモン ホニアラ港施設改善計画 2014年	サモア アピア港安全向上計画 2015年	
				運用指標 基本 ①入港船舶総トン数（年間）（GT） ②バース占有率（年間）（%） 補助 ①入港船舶の平均滞船時間・沖待ち時間等（時間） ②荷役効率の向上・荷役機械の稼働率 ③入港可能最大船型（最大載荷重量トン、喫水）	入港船舶総トン数＝1隻あたりの総トン数（GT／隻）×年間入港船舶隻数（隻） なお、GT（Gross Tonnage）は船の容積、すなわち大きさを表わすトン数。 バース占有率＝バース占有時間（H）／バース稼働時間（H） 最大載荷重量トン数：1年間に寄港した船のうち載荷重量トン数が最大のもの。DWT（Dead Weight Tonnage）は船舶に積込まれる貨物の最大積載量を表わすトン数。 喫水：船の最下点から水面までの垂直距離	ケニア モンバサ港開発事業（有償） 2007年	ベトナム ラックフェン国際港建設事業（有償） 2016年	ブルガリア ヴァルナ港及びブルガス港コンテナターミナル整備事業（有償） 2008年
				効果指標 基本 ①コンテナ化率（年間）（%） ②平均待ち時間（分） 1. 滞船時間（時間及び日／隻） 2. 出港待ち時間（分／人） 【参考】 国連SDG指標：9.1.2 旅客と貨物量（交通手段別） 【参考】 日本政府SDGs実施指針指標：SDGsへの貢献を明確化して形成された新規案件の数 【参考】 JICA第4期中期目標の指標： ①旅客数及び貨物量 ②運輸交通に係る研修実績数 ③運営・維持管理の協力数または支援との連携数	コンテナ化率＝コンテナ貨物量（トン）／コンテナ化可能貨物量（トン） 1. はバースを利用できずに沖待ちしている船の平均待ち時間、2. は出港待ちしている旅客の平均待ち時間	ルーマニア コンスタンツァ南港整備事業（有償） 2006年	モザンビーク ナカラ港開発事業（有償） 2015年	ミャンマー ティラワ地区インフラ開発事業（有償） 2015年
		カンボジア シハヌークビル港多目的ターミナル整備事業（有償） 2009年	スリランカ ゴール港開発事業（有償） 2005年	イラク 港湾セクター復興事業（有償） 2013年				

資金協力事業/開発課題別の指標例（運輸交通（道路、橋梁、鉄道、航空、港湾、陸運））

（注）青字は、最近の国際潮流であるSDGsを踏まえ、事業計画策定時（指標設定時）に、事業担当者が国連SDGグローバル指標等を参照できるようにするため、同指標等を参考追記したものの。

開発戦略目標 （*）	中間目標	中間目標のサブ目標	インフラ種別	指標例/国連SDG指標等（青字）	指標作成方針・方法等	同インフラ種別毎の参考案件		
						国名	案件名	評価年度
3. 国土の調和ある発展（全国交通）	3-4 航空輸送の改善	3-4-1 経済成長を後押しするインフラの整備 3-4-2 地域のコネクティビティを強化する航空インフラの整備	空港施設	運用・効果指標 基本 ①旅客数（人） ②貨物取扱量（トン） ③航空機発着回数（回）	旅客数（人）：国際線、国内線に分けて把握する。 ・年計、ピーク月、ピーク日 (1) 出発旅客数（外国人・内国人別） (2) 到着旅客数（外国人・内国人別） (3) トランジット（外国人・内国人別） に分けて把握することが望ましい。 貨物取扱量：国際線、国内線に分けて把握する。出発貨物量、到着貨物量に分けて把握する。	アフガニスタン	バーミヤン空港改修計画	2011年
				運用指標 補助 ①固定ゲート使用率（%）	航空機発着回数：国際線、国内線に分けて把握する。年計、ピーク月、ピーク日。定期、不定期（商業フライト）に分けて把握する。 固定ゲート使用率：年計、全駐機数に対する、固定ゲートへの駐機可能機数の割合 観光客数：国際線を対象（外国人旅客数）とする。出発旅客数、到着旅客数に分けて把握する。	エジプト	ボルグ・エル・アラブ空港近代化事業（有償）	2015年
				効果指標 補助 ①観光客数（人） ②ビジネス客数（人） 【参考】 国連SDG指標：9.1.2 旅客と貨物量（交通手段別） 【参考】 日本政府SDGs実施指針指標：SDGsへの貢献を明確化して形成された新規案件の数 【参考】 JICA第4期中期目標の指標： ①旅客数及び貨物量 ②運輸交通に係る研修実績数 ③運営・維持管理の協力数または支援との連携数	航空機発着回数：国際線、国内線に分けて把握する。 固定ゲート使用率：年計、全駐機数に対する、固定ゲートへの駐機可能機数の割合 観光客数：国際線を対象（外国人旅客数）とする。出発旅客数、到着旅客数に分けて把握する。 ビジネス客数：国際線を対象（外国人旅客数）とする。出発旅客数、到着旅客数に分けて把握する。	モンゴル	新ウランバートル国際空港建設事業（有償）	2015年
						バングラデシュ	ハズラット・シャージャラル国際空港拡張事業（有償）	2017年
						スリランカ	バンダラナイケ国際空港改善事業（有償）	2015年
						ベトナム	ノイバイ国際空港第二旅客ターミナルビル建設事業（有償）	2011年
						フィリピン	新ボホール空港建設及び持続可能型環境保全事業（有償）	2012年
						キルギス	マナス国際空港機材整備計画	2015年
						マラウイ	カムズ国際空港ターミナル拡張計画	2015年
						タジキスタン	ドゥシャンベ国際空港整備計画	2014年

資金協力事業/開発課題別の指標例（運輸交通（道路、橋梁、鉄道、航空、港湾、陸運））

（注）青字は、最近の国際潮流であるSDGsを踏まえ、事業計画策定時（指標設定時）に、事業担当者が国連SDGグローバル指標等を参照できるようにするため、同指標等を参考追記したものの。

開発戦略目標(*)	中間目標	中間目標のサブ目標	インフラ種別	指標例/国連SDG指標等(青字)		指標作成方針・方法等	同インフラ種別毎の参考案件		
							国名	案件名	評価年度
3. 国土の調和ある発展（全国交通）	3-4 航空輸送の改善	3-4-3 航空輸送の安全性・信頼性の向上	航行援助施設（航空路監視レーダー等）	運用・効果指標	基本 ①航空機発着回数（回）	航空機発着回数（回）：国際線、国内線に分けて把握する。 ・年計、ピーク月、ピーク日 ・定期、不定期（商業フライト）に分けて把握する。	アフガニスタン	カブール国際空港誘導路改修計画	2010年
				運用指標	補助 ①駐機可能機数の増加（機） ②国際空港内の航空灯火提供範囲 1. 滑走路（%） 2. 誘導路（%） 3. 駐機場（%） ③監視レーダーの安全網でカバーされる国際線の割合（%） ④監視レーダーの安全網でカバーされる全航空機の割合（%）		マラウイ	カムズ国際空港航空航法システム改修計画	2010年
				効果指標	補助 ①誘導路及び駐機場における事故件数の低減 【参考】 国連SDG指標：9.1.2 旅客と貨物量（交通手段別） 【参考】 日本政府SDGs実施指針指標：SDGsへの貢献を明確化して形成された新規案件の数 【参考】 JICA第4期中期目標の指標： ①旅客数及び貨物量 ②運輸交通に係る研修実績数 ③運営・維持管理の協力数または支援との連携数		ネパール	トリブバン国際空港近代化計画	2012年
							ネパール	主要空港航空安全設備整備計画	2016年
							バングラデシュ	航空保安設備整備計画	2014年
							ミャンマー	全国空港保安設備整備計画	2012年
							ラオス	次世代航空保安システムへの移行のための機材整備計画	2012年
							パキスタン	空港保安強化計画	2013年

資金協力事業/開発課題別の指標例（運輸交通（道路、橋梁、鉄道、航空、港湾、陸運））

（注）青字は、最近の国際潮流であるSDGsを踏まえ、事業計画策定時（指標設定時）に、事業担当者が国連SDGグローバル指標等を参照できるようにするため、同指標等を参考追記したもの。

開発戦略目標 目標 (*)	中間目標	中間目標 の サブ目標	インフラ種別	指標例/国連SDG指標等(青字)	指標作成方針・方法等	同インフラ種別毎の参考案件		
						国名	案件名	評価 年度
		3-5-2 交通安全対策	交通安全施設の整備等	効果指標 基本 ①交通安全施設整備箇所等（または地域）についての交通事故や死傷者数の減少 【参考】 国連SDG指標：3.6.1 道路交通事故による死亡率 国連SDG指標：11.2.1 公共交通機関へ容易にアクセスできる人口の割合（性別、年齢、障害者別） 【参考】 日本政府SDGs実施指針指標：SDGsへの貢献を明確化して形成された新規案件の数 【参考】 JICA第4期中期目標の指標： ①運輸交通に係る研修実績数 ②運営・維持管理の協力数または支援との連携数	交安機関が作成している交通事故統計により算出。 事故1件当りの人損額、物損額が設定されている場合は貨幣タームを用いても良い。			

資金協力事業/開発課題別の指標例（運輸交通（道路、橋梁、鉄道、航空、港湾、陸運））

（注）青字は、最近の国際潮流であるSDGsを踏まえ、事業計画策定時（指標設定時）に、事業担当者が国連SDGグローバル指標等を参照できるようにするため、同指標等を参考追記したもの。

開発戦略目標 （*）	中間目標	中間目標のサブ目標	インフラ種別	指標例/国連SDG指標等（青字）	指標作成方針・方法等	同インフラ種別毎の参考案件		
						国名	案件名	評価年度
3. 国土の調和ある発展（全国交通）	3-5 複数モード間に共通する施策の強化	3-5-3 災害対策	（道路施設及び橋梁）法面防護、耐震性の向上等	運用・効果指標 基本 ①年平均日交通量（台/日、台/24H） ②旅客数・貨物量（断面の輸送量として人/年、トン/年）	自然災害による年間通行不能日数の低減：道路管理者作成の統計による。 なお、「通行可能最大車両トン数の増加」や「舗装耐荷重（軸重）の増加（トン）」は「設計条件」であり、「成果指標」でない点、注意を要する。	ネパール	ネパール地震復旧・復興計画（ゴルカ-バルバック間道路の橋梁建設）	2015年
				効果指標 基本 ①自然災害による年間通行不能日数の低減（日/年） ②整備・改修施設の安全率 ③所要時間の短縮（時間） 補助 ①大型車通行台数の増加 ②大型車通行可能橋梁数の増加 ③走行費の節減（円（及び現地通貨）/年） ④平均走行速度の向上（Km/H） 【参考】 国連SDG指標：9.1.1 全季節利用可能な道路の2km圏内に住んでいる地方の人口の割合 国連SDG指標：9.1.2 旅客と貨物量（交通手段別） 国連SDG指標：13.1.1 10万人当たりの災害による死者数、行方不明者数、直接的負傷者数 【参考】 日本政府SDGs実施指針指標：SDGsへの貢献を明確化して形成された新規案件の数 【参考】 JICA第4期中期目標の指標： ①旅客数及び貨物量 ②運輸交通に係る研修実績数 ③運営・維持管理の協力数または支援との連携数		インドネシア	ニアス島橋梁復旧計画	2009年

資金協力事業/開発課題別の指標例（運輸交通（道路、橋梁、鉄道、航空、港湾、陸運））

（注）青字は、最近の国際潮流であるSDGsを踏まえ、事業計画策定時（指標設定時）に、事業担当者が国連SDGグローバル指標等を参照できるようにするため、同指標等を参考追記したものの。

開発戦略目標 （*）	中間目標	中間目標の サブ目標	インフラ種別	指標例/国連SDG指標等（青字）	指標作成方針・方法等	同インフラ種別毎の参考案件				
						国名	案件名	評価 年度		
4. 都市の 持続的な発 展と生活水 準の向上 （都市交 通）	4-1 交通 ネットワーク 整備	4-1-2 交通ネット ワークの整 備	幹線道路網やバイ パスの整備	運用・効果指標	基本 ①年平均日交通量（台/日、台/24H） ②旅客数・貨物量（断面の輸送量として人/年、トン/年）	渋滞長・通過時間の低減：ピーク時渋滞長、 渋滞通過時間の実測調査による。	インド	ハイデラバード外 環道路建設事業 （有償）	2007年	
				効果指標	基本 ①所要時間の短縮（時間）		バングラデシュ チッタゴン環状道 路建設事業（有 償） ベトナム サイゴン東西ハイ ウェイ建設事業 （有償）			
				補助 ①走行費の節減（円（及び現地通貨）/年） ②平均走行速度の向上（Km/H） ③渋滞長・通過時間の低減（M、時間） ④自然災害による年間通行不能日数の低減（日/年）		フィリピン ダバオ市バイパス 建設事業（南・中 央区間）（有償） エルサルバドル サンミゲル市バイ パス建設事業（有 償） タンザニア ダルエスサラーム 市交通機能向上計 画 ケニア ナイロビ西部環状 道路建設計画	2015年	2014年	2012年	2010年

資金協力事業/開発課題別の指標例（運輸交通（道路、橋梁、鉄道、航空、港湾、陸運））

（注）青字は、最近の国際潮流であるSDGsを踏まえ、事業計画策定時（指標設定時）に、事業担当者が国連SDGグローバル指標等を参照できるようにするため、同指標等を参考追記したものの。

開発戦略目標 目標 (*)	中間目標	中間目標 の サブ目標	インフラ種別	指標例/国連SDG指標等(青字)	指標作成方針・方法等	同インフラ種別毎の参考案件		
						国名	案件名	評価 年度
				<p>【参考】 国連SDG指標：3.6.1 道路交通事故による死亡率 国連SDG指標：9.1.1 全季節利用可能な道路の2km圏内に住んでいる地方の人口の割合 国連SDG指標：9.1.2 旅客と貨物量（交通手段別） 国連SDG指標：11.2.1 公共交通機関へ容易にアクセスできる人口の割合（性別、年齢、障害者別）</p> <p>【参考】 日本政府SDGs実施指針指標：SDGsへの貢献を明確化して形成された新規案件の数</p> <p>【参考】 JICA第4期中期目標の指標： ①旅客数及び貨物量 ②運輸交通に係る研修実績数 ③運営・維持管理の協力数または支援との連携数</p>		<p>バングラデシュ</p> <p>チッタゴン環状道路建設事業（有償）</p>	<p>2009年</p>	

資金協力事業/開発課題別の指標例（運輸交通（道路、橋梁、鉄道、航空、港湾、陸運））

（注）青字は、最近の国際潮流であるSDGsを踏まえ、事業計画策定時（指標設定時）に、事業担当者が国連SDGグローバル指標等を参照できるようにするため、同指標等を参考追記したもの。

開発戦略目標 （*）	中間目標	中間目標 の サブ目標	インフラ種別	指標例/国連SDG指標等（青字）	指標作成方針・方法等	同インフラ種別毎の参考案件		
						国名	案件名	評価 年度
4. 都市の 持続的な発 展と生活水 準の向上 （都市交 通）	4-2 公共 交通サービ スの改善	4-2-2 バスサービ スの導入・ 改善	バス整備	運用・効果指標 基本 ①バス輸送力（万人・キロ/日）		ブルンジ	公共輸送改善計画	2009年
				運用指標 基本 ①バスの運行可能台数 ②バス運行本数（本/日） ③バスの運行路線数 ④バスの運行距離（km） 補助 ①（モーダルシフトの結果）公共交通の使用率の変 化 【参考】 国連SDG指標：9.1.1 全季節利用可能な道路の2km圏 内に住んでいる地方の人口の割合 国連SDG指標：9.1.2 旅客と貨物量（交通手段別） 国連SDG指標：11.2.1 公共交通機関へ容易にアクセ スできる人口の割合（性別、年齢、障害者別） 【参考】 日本政府SDGs実施指針指標：SDGsへの貢献を明確化 して形成された新規案件の数 【参考】 JICA第4期中期目標の指標： ①旅客数及び貨物量 ②運輸交通に係る研修実績数 ③運営・維持管理の協力数または支援との連携数		ラオス	首都ビエンチャン 市公共バス交通改 善計画	2010年
						ブラジル	ベレン都市圏幹線 バスシステム事業 （有償）	2012年
						カンボジア	プノンペン公共バ ス交通改善計画	2016年

資金協力事業/開発課題別の指標例（運輸交通（道路、橋梁、鉄道、航空、港湾、陸運））

（注）青字は、最近の国際潮流であるSDGsを踏まえ、事業計画策定時（指標設定時）に、事業担当者が国連SDGグローバル指標等を参照できるようにするため、同指標等を参考追記したもの。

開発戦略目標 （*）	中間目標	中間目標のサブ目標	インフラ種別	指標例/国連SDG指標等（青字）	指標作成方針・方法等	同インフラ種別毎の参考案件		
						国名	案件名	評価年度
5. 地方の生活水準の向上と地域振興（地方交通）	5-1 包括的な交通手段の確保	5-1-1 包括的な交通手段の整備	末端道路・小規模橋梁	運用・効果指標 基本 ①年平均日交通量（台/日、台/12H） ②旅客数・貨物量（断面の輸送量として人/年、トン/年）	なお、「通行可能最大車両トン数の増加」や「舗装耐荷重（軸重）の増加（トン）」は「設計条件」であり、「成果指標」でない点、注意を要する。	スリランカ	マンムナイ橋梁建設計画	2011年
				効果指標 基本 ①所要時間の短縮（時間） 補助 ①乗客・貨物輸送量（人・キロあるいはトン・年） ②走行費の節減（円（及び現地通貨）/年） ③平均走行速度の向上（Km/H） ④自然災害による年間通行不能日数の低減（日/年） ⑤社会インフラ（学校、保健センター、廃棄物処理施設等）へのアクセス改善（人/日） ⑥幹線道路へのアクセス改善（〇〇時間内に到達できる人口、貨物量等） ⑦沿道環境の改善（新道（バイパス）建設の場合の裨益地域の人口） 【参考】 国連SDG指標：9.1.1 全季節利用可能な道路の2km圏内に住んでいる地方の人口の割合 国連SDG指標：9.1.2 旅客と貨物量（交通手段別） 国連SDG指標：11.2.1 公共交通機関へ容易にアクセスできる人口の割合（性別、年齢、障害者別） 国連SDG指標：11.a.1 人口予測とリソース需要について取りまとめながら都市及び地域開発計画を実行している都市に住んでいる人口の割合（都市の規模別） 【参考】 日本政府SDGs実施指針指標：SDGsへの貢献を明確化して形成された新規案件の数 【参考】 JICA第4期中期目標の指標： ①旅客数及び貨物量 ②運輸交通に係る研修実績数 ③運営・維持管理の協力数または支援との連携数		インドネシア	第2次西ヌサトゥンガラ州橋梁建設計画	2009年
						ネパール	コミュニティ交通改善計画	2009年
						パラグアイ	地方道路整備事業（有償）	2010年
						スリランカ	地方道路開発事業（中央州・サバラガムワ州）（有償）	2009年

（*）開発戦略目標1「政策・戦略策定の推進」については、資金協力で該当案件がないため除外。その他該当しない中間目標、サブ目標も除外している。