17. 標準的指標例及び代表的教訓(運輸交通)

本レファレンスに記載のモデルと対応する中間サブ目標

モデル名	対応する中間サブ目標
モデル①運輸セクターの運営体制の整備	1-1-1. 運輸行政における中央政府の責任・権限の明確化と実施能力の強化 1-1-3. 事業実施における民間セクターの参加
モデル②人材の能力強化	1-4-2. 従事者の能力強化
モデル③道路・橋梁の維持管理の強化	3-1-2. 維持管理の強化
モデル④港湾運営の改善・海運振興	3-3-4. 港湾運営の改善 3-3-5. 海運振興
モデル⑤公共交通サービスの改善	4-2-1. バスサービスの改善 4-2-2. 軌道系公共交通サービスの導入
モデル⑥安全・保安対策の強化(航空・港湾保安、海上保安)	2-1-3. 安全・保安対策の強化

技術協力プロジェクト/開発課題別の標準的指標例及び代表的教訓(運輸交通) <u>モデル① 「運輸セクターの運営体制の整備」</u>

開発戦略目標	中間目標	プログラム目標レベルの指標	中間サブ目標	プロジェクト目標と指標例	指標作成の方法・方針	代表的な教訓	事業目標例(プロジェクトのイメージ)	レファレンスプロジェクト
開発戦略目標	協力プログラム が対応する開発 課題レベル	相手国政府の セクター・地域開発計画における 目標年・指標との関連性	個別のプロジェクトで解決すべき課題レベル	~により(アウトプット) ~を図り(アウトカム) ~に寄与する(インパクト) 指標の例	指標の設定に 当たっての考え方、 留意点やポイント	当該「中間サブ目標」に対応するプロジェクト実施の際に、必ず活用・反映すべき教訓・リスクを、1)計画段階 2)マネジメントの視点から記載。	事業目標例 (プロジェクトのイメージ)	参照すべきグッドプラクティスを 有するプロジェクト情報
1. 運輸交通のキャパシティ・ディベロップメント	ターの運営体制の	①輸送機関別貨物輸送分担率(%) ②規格別道路整備率(%) ③規格道路総延長(Km) ④高速道路総延長(Km) ⑤道路舗装率(%) ⑥道路構造令の有無 ⑦車種別自動車登録台数(台) ⑧運輸交通分野における民間資本率 ⑨単位面積当たりの道路延長(Km/Km2)	政における市央の所ののののののでは、大学では、大学では、大学では、大学では、大学では、大学では、大学では、大学	(モデル記載案) 道路管理当局職員の交通管理、点検・維持修 繕、料金収受の能力が向上することにより、 (アウトプット) 道路管理当局の道路運営管理能力が定着する ことを図り、 (アウトカム) ●○国の道路輸送能力が向上することに寄与 する。 (インパクト)			交通管理、点検・維持修繕、料金収受に係る高速道路管理庁(EA)の組織体制が構築され、EA職員の交通管理、点検・維持修繕、料金収受が定着され、高速道路供用後、EAによって、交通管理、点検・維持修繕、料金収受が実施されることにより、EAに高速道路の運営管理能力が定着することを図り、ス国の道路輸送能力が向上することに寄与する。	理プロジェクト(協力期間:2009年7月~2012年8月)
				(標準的指標例) 1.上位目標の指標例 (基本) ①自動車移動時間の短縮 ②適切に運営されている道路の距離 ③道路ユーザの評判 2.プロジェクト目標の指標例 (基本) ①道路管理当局は、交通事故、落下物等の異常事態時に、規定する時間内に現場に急行し、処理を講じることができる。 ②道路管理当局は、料金の収受、確認、保管、送金ができる。			高速道路の運営・維持管理に関わる制度・基準が策定され、(パイロットプロジェクトとして)一部区間で上記枠組みに即した運営維持管理が開始されることにより、高速道路の効率的かつ安全な運営維持管理のための枠組み(制度・基準・人員等)が整備されることを図り、ベトナムにおける高速道路ネットワークが適切に運用・維持管理されることに寄与する。	持管理体制強化プロジェクト (協力期間:2011年7月~2013 年 07月)
			l l	(補助) ①道路運営体制が構築される。 ②道路管理当局における、道路総延長と人件費の比率が××から△▲になる。			ジャカルタ首都圏総合交通計画調査 (SITRAMP)の継続的なアップデート及び維持、首都圏交通公団(JABODETABEK Transportation Authority:JTA)準備委員 会の設置の支援により、 ジャカルタ首都圏都市交通プロジェクト の実施に係る管理能力の向上及び都市 交通計画策定に係るターゲットグループ の能力・技術力の向上を図り、 ジャカルタ首都圏の交通渋滞を緩和し都 市経済活動が円滑に行えるよう、総合的 な都市交通改善が取り組まれることに寄 与する。	策統合プロジェクト(協力期間: 2009年7月 ~ 2012年3月)

技術協力プロジェクト/開発課題別の標準的指標例及び代表的教訓(運輸交通) <u>モデル① 「運輸セクターの運営体制の整備」</u>

開発戦略目標	中間目標	プログラム目標レベルの指標	中間サブ目標	プロジェクト目標と指標例	指標作成の方法・方針	代表的な教訓	事業目標例(プロジェクトのイメージ)	レファレンスプロジェクト
開発戦略目標	協力プログラム が対応する開発 課題レベル	相手国政府の セクター・地域開発計画における 目標年・指標との関連性	個別のプロジェクトで解決 すべき課題レベル	~により(アウトプット) ~を図り(アウトカム) ~に寄与する(インパクト) 指標の例	指標の設定に 当たっての考え方、 留意点やポイント	当該「中間サブ目標」に対応するプロジェクト実施の際に、必ず活用・反映すべき教訓・リスクを、1)計画段階2)マネジメントの視点から記載。	事業目標例 (プロジェクトのイメージ)	参照すべきグッドプラクティスを 有するプロジェクト情報
							インハウス研修やセミナーを通じて、道路総局及び有料道路庁(BPJT)職員のPPPに対する知識・理解が向上し、計画段階で、高速道路整備PPPスキームム家のための実務ルール及び原則がドラフトされ、PPPを活用した事業立ので、PPPを活用した事業で、PPPを活用した事業がで、PPPを活用した事業も道路を開かずまざまなることを開い、最適なPPP事業を実現した高速道路整備の計画・実施に現り、自民協調(PPP)スキームを活用した高速道路を開り、自民協調(PPP)スキームを活用した高速道路整備が推進され、高速道路整備が加速することに寄与する。	キーム運営能力強化プロジェクトフェーズ2(協力期間:2009年 11月 ~ 2012年7月)
							海工れを開力の力の強(係運るさ世ス上マ運実 高さ化ル能河能河流の大小の大小の大小の大小の大小の大小の大小の大小の大小の大小がト要運工にエカの)れタ体 適・下の海運係化ったにズサがチるりケ運りを下の海運へであるされのれ係運一強・能、ツ用、計の方とでとでであるされのは、る河ビ化セカ・ト体 画なすが手をいたとでである。本のでは、一般では、一般であるが、一般である。	化プロジェクト(協力期間:2012年3月~2015年3月)

技術協力プロジェクト/開発課題別の標準的指標例及び代表的教訓(運輸交通)

モデル② 「人材の能力強化」

開発戦略目標中間目標	プログラム目標レベルの指標	中間サブ目標	プロジェクト目標と指標例	指標作成の方法・方針	代表的な教訓	事業目標例(プロジェクトのイメージ)	レファレンスプロジェクト
協力プログラム 開発戦略目標 が対応する開き 課題レベル	相手国政府の セクター・地域開発計画におけ る目標年・指標との関連性	個別のプロジェクト で解決すべき 課題レベル	~により(アウトプット) ~を図り(アウトカム) ~に寄与する(インパクト) 指標の例	指標の設定に 当たっての考え方、 留意点やポイント	当該「中間サブ目標」に対応するプロジェクト実施の際に、必ず活用・反映すべき教訓・リスクを、 1)計画段階 2)マネジメント の視点から記載。	事業目標例 (プロジェクトのイメージ)	参照すべきグッドプラクティス を有するプロジェクト情報
1. 運輸交通のキャパシティ・ディペロップメント 1-4. 人材の能:	① ①輸送機関別貨物輸送分担率(%) ②規格別道路整備率(%) ③規格道路総延長(Km) ④高速道路率(%) ⑤道路構造動車登録(台) ⑧運輸交通分野における民間 資本 ②単位面積当たりの道路延長(Km/km2)	1-4-2. 従事者の能力強化	(モデル記載案) 道路・橋梁の建設・維持管理の品質管理向上のために必要な●○国道路・橋梁監督官庁内の人材育成体制が強化されることにより、(アウトプット) 道路・橋梁の建設・維持管理のための品質管の能力が向上することを図り、(アウトカム) 道路・橋梁の建設・維持管理の品質が向上し持続することに寄り、(アウトカム) 道路・橋梁の建設・維持管理の品質が向上し持続する。(インパクト) (標準的指標例) (基本) 1.上位目標の指標例(基本) 1.上位間の指標の指標の変調が変更にある。 (補助) ①道路不通期間の短縮度 ②道道路の品質管理基準に則った瑕疵検査が実施される。 ②道路の品質管理基準に則った瑕疵検査が実適道路の品質管理基準に則った瑕疵検査が実施される。 ②道路の品質管理基準に則った瑕疵検査がで通過を表しての方でで表した。(利力・意識である。) ②道路の品質管理基準に則った瑕疵検査がまる。 (補助) ①技術等の建設・維持管理に係る知識・技術(テストレーニングセンターの研修材、講師、アンケート等で測制(カリキュラム、構築される。) (補助) ②技術等の自由・施工管理・完、の活用状況 ②は新計と中で、対域に対して、対域に対域に対して、対域に対し、対域に対域に対域に対し、対域に対域に対域に対域に対域に対域に対域に対域に対域に対域に対域に対域に対域に対		(2) 本プロジェクトでは短期専門家の調達の遅れから本格的な活動はプロジェクト開始6か月後となった。業務実施型の短期専門家の調達には時間がかかるため、JICAはプロジェクト活動のタイミングを十分考慮して前広に計画すべきである。 (3) 予算面で持続性の懸念が予想される成果についてはプロジェクトおよびJICA側から経済財務省(MEF)に対してプロジェクト終了後の予算措置について頻繁な協議を通じて動きかける必要がある正な予算配分とび予算負担能力を確認すべきである。 (4) CPコストを含めた適正な予算配分について実施機関と経済財務省(MEF)で協議をし、案件形成時にJICAがCPコストの予算配分及び予算負担能力を確認すべきである。 (5) 直営の長期専門家と業務実施型の短期専門家を組み合わせた形での派遣はそれぞれの専門家の特性、期待する役割を十分に踏まえ、それぞれの特性が発要である。今後の案件形成において、どのようなチーム構成が望ましいのか、プロジェクトの内容も踏まえつつ、メリット、デメリットを検討し、改善を図ることが必要。 (以上、右記レファレンスプロジェクト2. より)	実施規程、取扱要領が整備・運用され、完成図書(報告書や図面など)の統合集中管理のためのシステムが構築され、建設の品質管理向上のために必要なカンボジア公共事業運輸省(MPWT)内の人材育成体制が強化されることにより、本案件が構築する品質管理・保証システム(基準、実施規程、取扱要領、研修)の過程で実施規程、取扱要領でで実施する道路・橋梁の建設・維持管理のための品質管理にかから建設・維持管理のための品質管理にから、MPWTが直営で実施する道路・橋梁の建設・維持管理の品質が向上し持久することに寄与する。	管理強化プロジェクト(協力期間:2009年5月~2012年10月) 16. 東ティモール 道路施工技術能力向上プロジェクト(協力期間:2010年6月~2014年10月) 32. ベトナム 高速道路建設事業従事者養成能力強化プロジェクト(協力期間:2011年10月~2014年9月)

技術協力プロジェクト/開発課題別の標準的指標例及び代表的教訓(運輸交通)

モデル③ 「道路・橋梁の維持管理の強化」

開発戦略目標	中間目標	プログラム目標レベルの指標	中間サブ目標	プロジェクト目標と指標例	指標作成の方法・方針	代表的な教訓	事業目標例(プロジェクトのイメージ)	レファレンスプロジェクト
開発戦略目標	協力プログラム が対応する開発 課題レベル	相手国政府の セクター・地域開発計画における 目標年・指標との関連性	個別のプロジェクト で解決すべき課題 レベル		指標の設定に 当たっての考え方、 留意点やポイント	当該「中間サブ目標」に対応するプロジェクト 実施の際に、必ず活用・反映すべき教訓・リ スクを、 1)計画段階 2)マネジメント の視点から記載。	事業目標例 (プロジェクトのイメージ)	参照すべきグッドプラクティスを 有するプロジェクト情報
3. 国土の調和ある発展	3-1. 道路輸送の改善	①輸送機関別貨物輸送分担率 (%) (2規格別道路整備率(%) ③規格道路総延長(Km) ④高速舗装率(%) ⑥道路標道等の有無 (予車種別自動車登録台数(台) ⑧運輸交通分野における民間資本率 (9単位面積当たりの道路延長(Km/Km2)		(王郎、 (王郎、 (王郎、) (王郎、	IRI(International Roughness Index): 国際的に定められた計測法による路面の平均性を示す指標	なく確保することができ、プロジェクトのは な実施ができ、東門家サームはたた可能な実施ができ、プロジェクトのは な実施ができ、専門家知していたた可能な実施がでせば、 では、おきないでは、ないでは、一次では、一次では、 では、一次では、一次では、 では、一次では、一次では、 では、一次では、一次では、 では、一次では、 では、 では、 では、 では、 では、 では、 では、 では、 では、	し、道路科では、「CEO」を持っている。 「は事務のでするとにより、大力では、「CEO」を表示を使用した。 「大力では、「CEO」を表示をです。 「大力では、「CEO」を表示をです。 「大力では、「CEO」を表示をです。 「大力では、「CEO」を表示をです。 「大力では、「CEO」を表示をです。 「大力では、「CEO」を表示をです。 「大力では、「CEO」を表示をです。 「大力では、「CEO」を表示を表示を表示を表示を表示を表示を表示を表示を表示を表示を表示を表示を表示を	設・維持に係る品質管理向上プロジェクトフェーズ2(協力期間: 2011年10月~2014年9月) 25. ベトナム 道路維持管理能: 2011年7月~ 2014年3月) 29. モザンビーク 道路維持協力 2011年8月~2014年8月) 37. ウガンダ 理能力向上プラント(協力期間: 2011年8月~2014年8月) 37. ウガンダ 本子本 運用期間: 2011年8月~2015年3月) 37. ウガンダ は

技術協力プロジェクト/開発課題別の標準的指標例及び代表的教訓(運輸交通) <u>モデル③ 「道路・橋梁の維持管理の強化」</u>

開発戦略目標	中間目標	プログラム目標レベルの指標	中間サブ目標	プロジェクト目標と指標例	指標作成の方法・方針	代表的な教訓	事業目標例(プロジェクトのイメージ)	レファレンスプロジェクト
開発戦略目標	協力プログラム が対応する開発 課題レベル	相手国政府の セクター・地域開発計画における 目標年・指標との関連性	個別のプロジェクト で解決すべき課題 レベル	~により(アウトプット) ~を図り(アウトカム) ~に寄与する(インパクト) 指標の例	指標の設定に 当たっての考え方、 留意点やポイント	当該「中間サブ目標」に対応するプロジェクト 実施の際に、必ず活用・反映すべき教訓・リ スクを、 1)計画段階 2)マネジメント の視点から記載。		参照すべきグッドプラクティスを 有するプロジェクト情報
				2. プロジェクト目標の指標例 (基本) ①JTにより訓練された道路・橋梁維持管理業務の技術水準が維持される。 ②道路・橋梁の点検、計画、維持管理の能力が向上する。 ③予算執行率が改善する。 ④プロジェクトで作成・改訂されたマニュアル/ガイドラインを活用して実施した道路の維持管理及び橋梁の点検補修の実績。		ト)を巻き込んだことは、業務の多くを外注している実施機関に対する支援として効果的	され、維持管理マニュアルが更新され、 キンシャサ・バナナ交通公団(OEBK)技 術者の日常維持管理技術が更新される (若手技術者の育成を含む)ことにより、 OEBKのマタディ橋梁維持・管理能力が	橋維持管理能力向上プロジェクト(協力期間:2012年3月~ 2015年3月)
				(補助) ①新Pavement Management System (PMS)、新道路データベースが活動 終了後も継続的に活用・更新され る。 ②道路・橋梁データが中央 が中央が中央のが中央のが中央のが中央のがでである。 ③はよびアータを提出ののがでである。 ののでは、大きなのでは、大きなのでは、大きなのでは、大きなのでは、大きなのでは、大きなのでは、大きなのでは、大きないのでは、いきないのでは、大きないのでは、大きないのでは、いきないのでは、ないのでは、ないのではないのではないのではないのではないのではないのではないのではないのでは		本プロジェクトでは、プロジェクト目標の指標1として「地方道路(DUCAR)データベースが土木事業・運輸省(MoWT)によって毎年更新される」ことを設定しており、本プロジェクトにといるは、本プロジェクトのWT 主体のインベントリ調査により、データベースの情報が日々により、当標1の達成度合いを「割たことから、指標1の達成度合いを更おむなに、データベース完成後の定期的な更に対した。一方、指標1の文明的なである。ではより一層明確な指標の表現に努める余地がなかったか、今後の別案件の参考となれば幸いである。(以上、右記レファレンスプロジェクト37. より)	橋梁維持管理サイクルが強化され、 GARBLTのエンジニアの橋梁点検能力 が強化され、GARBLTのエンジニアの橋 梁補修能力が強化され、GARBLTにおい て橋梁維持管理システム(Bridge Management System: BMS)が整備され ることにより、 GARBLTの橋梁維持管理能力が向上す ることを図り、 エジプトにおいて、橋梁維持管理が適切	カ向上プロジェクト(協力期間: 2012年3月~2015年6月)
							道路維持管理の外部委託のための入札 図書、入札手続きが改善され標準化され、道路維持管理の外部委託業務の監理能力が改善され、上記成果の教訓と取組みが実施機関、請負業者、他政府機関等の関係者間で共有され、ネットワークが強化されることにより、道路維持管理の外部委託化に関する実施機関の監理能力が強化されることを図り、ケニア国内の道路網が良好な状態で維持されることに寄与する。	務の外部委託化に関する監理能力強化プロジェクト(協力期間:2010年5月~2013年5月)

技術協力プロジェクト/開発課題別の標準的指標例及び代表的教訓(運輸交通) <u>モデル③ 「道路・橋梁の維持管理の強化」</u>

開発戦略目標	中間目標	プログラム目標レベルの指標	中間サブ目標	プロジェクト目標と指標例	指標作成の方法・方針	代表的な教訓	事業目標例(プロジェクトのイメージ)	レファレンスプロジェクト
開発戦略目標	協力プログラム が対応する開発 課題レベル	相手国政府の セクター・地域開発計画における 目標年・指標との関連性	個別のプロジェクト で解決すべき課題 レベル	~により(アウトプット) ~を図り(アウトカム) ~に寄与する(インパクト) 指標の例	指標の設定に 当たっての考え方、 留意点やポイント	当該「中間サブ目標」に対応するプロジェクト 実施の際に、必ず活用・反映すべき教訓・リ スクを、 1)計画段階 2)マネジメント の視点から記載。	事業目標例 (プロジェクトのイメージ)	参照すべきグッドプラクティスを 有するプロジェクト情報
							現行の道路・橋梁の点検、メンテナンス、リハビリテーションに係る様、メンテナンス、リハビリテーションに係る検、メンテナンス、リハビリテーションを能力が、カウンターパートの点検、デーショーをは、カウンターパートの点検、デーショーをは、カーシーには、カーシーには、カーシーには、カーシーには、カーシーには、カーシーには、カーシーには、カーシーには、カーシーには、カーシーには、カーシーには、カーシーには、カーシーには、カーシーには、カーシーには、カーシーには、アータには、アータにより、イロットエリアにおいて、アークにおいて、アークには、データにより、イロットエリアにおいて、アークにより、イロットエリアにおいて、デーンさ集の、デーンは、アークには、アークには、アークには、アークには、アークには、アークには、アークには、カーに、カーには、カーに、カーには、カーには、カーには、カーには、カーには	にかかるアセット・マネジメント 能力向上プロジェクト(協力期間:2010年2月~2012年6月)
							インフラ公共事業省公共事業局(PWD) の各整備工場において、道路建設ス場において、道路建設ス場に対し、PWDのシェファ州するとは、道路は、PWDのシェファ修械では、アの各連のでは、アのでは、では、アのでは、では、アのでは、では、アのでは、では、では、では、では、では、では、では、では、では、では、では、では、で	向上プロジェクト(協力期間: 2009年5月~2011年5月) 10. 中華人民共和国 道路橋梁の耐久性・補修技術向上プロジェクト(協力期間: 2012年9月~2014年3月)

技術協力プロジェクト/開発課題別の標準的指標例及び代表的教訓(運輸交通) <u>モデル④ 「港湾運営の改善・海運振興」</u>

開発戦略目標	中間目標	プログラム目標レベルの指標	中間サブ目標	プロジェクト目標と指標例	指標作成の方法・方針	代表的な教訓	事業目標例(プロジェクトのイメージ)	レファレンスプロジェクト
開発戦略目標	協力プログラム が対応する開発 課題レベル	相手国政府の セクター・地域開発計画における 目標年・指標との関連性	個別のプロジェクト で解決すべき課題 レベル		指標の設定に 当たっての考え方、 留意点やポイント	当該「中間サブ目標」に対応するプロジェクト実施の際に、必ず活用・反映すべき教訓・リスクを、1)計画段階2)マネジメントの視点から記載。	事業目標例 (プロジェクトのイメージ)	参照すべきグッドプラクティスを 有するプロジェクト情報
3. 国土の調和ある発展(全国交通)	3-3. 海上輸送の改善	②船種別船腹量(G/T)	3-3-4. 港湾運営の改善3-3-5. 海運振興	(モデル記載案) 港湾施設の運営・維持管理技術が向上することにより、 ●○港の港湾運営・維持管理の効率性が向上することを図り、 (アウトカム) 貿易経済活動の活性化を通じ、●○ 港の地域開発が促進される。 (インパクト)		湾管理・運営の効率性は一定程度 向上したが、ナカラ港は今後も、無 償資金協力、有償資金協力による 施設の改修・拡張、さらには新たな	ナカラ港の港湾管理・運営の効率性が 向上することを図り、 貿易経済活動の活性化を通じ、ナカラ回 廊地域開発が促進されることに寄与す る。	改善付帯プロジェクト (協力期間:2012年3月~2015 年3月)
		km) ①全国港湾取扱貨物量(Ton)		(標準的指標例) 1. 上位目標の指標例 (基本) ①貨物取扱量の増加 ②対象地域のGRDP ③対象地域の交通量			カルデラ港の機能回復および維持管理のための計画が策定されることにより、公共事業運輸省(MOPT)及びコスタリカ太平洋港湾公社(INCOP)のカルデラ港に関する維持管理計画立案能力が向上することを図り、カルデラ港の貿易港としての機能が回復され、強化されることに寄与する。	画(協力期間:2009年7月~2010年3月)
				2.プロジェクト目標の指標例 (基本) ①対象港の運営・維持管理計画がC/P により作成される。 ②貨物取扱量 ③貨物取扱時間			ティエンサ港の物理的被害の詳細・機能障害の程度が把握され、物理的被害に対し、必要な修復工事の範囲が把握され、バトナム政府との協議を通じ、JICA側の工事範囲が確定し、JICA側工事にかかる詳細設計が実施され、JICA側工事が実施され、当該工事に関し、必要は維持管理の手法がベトナム側関係者に移転されることにより、台風16号によるティエンサ港の物理的被告風16号(2009年9月)により影響を受けたティエンサ港の機能が保全・維持されることに寄与する。	附帯プロジェクト(協力期間: 2010年3月~2010年9月)

技術協力プロジェクト/開発課題別の標準的指標例及び代表的教訓(運輸交通) <u>モデル④ 「港湾運営の改善・海運振興」</u>

開発戦略目標	中間目標	プログラム目標レベルの指標	中間サブ目標	プロジェクト目標と指標例	指標作成の方法・方針	代表的な教訓	事業目標例(プロジェクトのイメージ)	レファレンスプロジェクト
開発戦略目標	協力プログラム が対応する開発 課題レベル	相手国政府の セクター・地域開発計画における 目標年・指標との関連性	個別のプロジェクト で解決すべき課題 レベル	~により(アウトプット) ~を図り(アウトカム) ~に寄与する(インパクト) 指標の例	指標の設定に 当たっての考え方、 留意点やポイント	当該「中間サブ目標」に対応するプロジェクト実施の際に、必ず活用・反映すべき教訓・リスクを、1)計画段階2)マネジメントの視点から記載。	事業目標例 (プロジェクトのイメージ)	参照すべきグッドプラクティスを 有するプロジェクト情報
						本プロジェクトにおいては、シラボスのといったといったといったの、そのはまが修士課程の所であることは言れたもの、研究ラボはなかったは言れなかのが関することは言れなかった。は一次では、例がよりにおいては、例がよりにおいては、例がよりにおいては、ののでは、ののでは、ののでは、ののでは、ののでは、ののでは、ののでは、のの	ENSMの教育・研究体制が改善・発展することを図り、 ENSMが中東及びアフリカ(仏語圏)における高等海事教育・研究に係る中心的機関の一つになることに寄与する。	(中プロジェクト(協力期間:2012年3月~2015年3月) (中3月~2015年3月) (中3月~2015年3月) (中3月~2015年1月) (中3月~2015年1月)

技術協力プロジェクト/開発課題別の標準的指標例及び代表的教訓(運輸交通) <u>モデル⑤ 「公共交通サービスの改善</u>」

開発戦略目標	中間目標	プログラム目標レベルの指標	中間サブ目標	プロジェクト目標と指標例	指標作成の方法・方針	代表的な教訓	事業目標例(プロジェクトのイメージ)	レファレンスプロジェクト
開発戦略目標	協力プログラム が対応する開発 課題レベル	相手国政府の セクター・地域開発計画における 目標年・指標との関連性	個別のプロジェク トで解決すべき 課題レベル	~により(アウトプット) ~を図り(アウトカム) ~に寄与する(インパクト) 指標の例		当該「中間サブ目標」に対応するプロジェクト実施の際に、必ず活用・反映すべき教訓・リスクを、 1)計画段階 2)マネジメント の視点から記載。		参照すべきグッドプラクティスを 有するプロジェクト情報
4. 都市の持続的な発向との特別では、本本のでは、本のでは、	4-2. 公共交通サービスの改善	②都市内道路整備率(%) ③信号交差点整備率(%) ④都市内平均渋滞率(%)	4-2-2. 軌道系公共交通サービスの導入	○●市の公共交通網整備に係る計画策定能力及び交通管理対策の実施能力が向上する		一般的性質ない。 一般が表示している。 一般が表示している。 一般が表示している。 一般が表示している。 一般が表示している。 一般が表示している。 一般が表示している。 一般が表示している。 一般が表示している。 一般が表示している。 一般が表示している。 一般が表示している。 一般である。 一のである。 一のである。 一のでは、	策定のでは、 で定されることにより、 がは、ないでは、 がは、ないでは、 がいでででは、 がいでででででででででででででででででででででででででででででででででででで	善プロジェクト(協力期間:2011年7月~2015年6月) 33. ラオスビエンチャンバス公社運営能力改善プロジェクト(協力期間:2012年1月~2015年3月) 46. ベトナムハノイ市都市鉄道規制機関立支援プロジェクト(協力期間:2013年2月~2016年2月)

技術協力プロジェクト/開発課題別の標準的指標例及び代表的教訓(運輸交通) <u>モデル⑤ 「公共交通サービスの改善</u>」

開発戦略目標	中間目標	プログラム目標レベルの指標	中間サブ目標	プロジェクト目標と指標例	指標作成の方法・方針	代表的な教訓	事業目標例(プロジェクトのイメージ)	レファレンスプロジェクト
開発戦略目標	協力プログラム が対応する開発 課題レベル	相手国政府の セクター・地域開発計画における 目標年・指標との関連性	個別のプロジェクトで解決すべき 課題レベル	~により(アウトプット) ~を図り(アウトカム) ~に寄与する(インパクト) 指標の例	指標の設定に 当たっての考え方、 留意点やポイント	当該「中間サブ目標」に対応するプロジェクト実施の際に、必ず活用・反映すべき教訓・リスクを、 1)計画段階 2)マネジメント の視点から記載。		参照すべきグッドプラクティスを 有するプロジェクト情報
						確かに、先方の予算負担はオーナーシップの観点では重要な要素とみなされ、プロジェクト実施当初より積極的に交渉すべきとする意見もあるが、今回の結果を顧みた場合、プロジェクトの円滑な実施のためには足かせとなるおそれがあることも同時に明らかとなった。すなわち、先方政府の予算措置という条件は技術協力プロジェクトの両刃の剣ともいえるため、今後同種のプロジェクトを実施する。したがって、今回のプロジェクトの教訓としては、プロジェクト目標に直結する活動について、先方政府の予算確保を前提条件とすることはできるだけ避けるのが望ましいと考える。	立に必要な準備が完了し、人事関係業務において、会社設立に必要な準備が完了し、財務関係業務において、会社設立に必要な準備が完了し、営業・関連要業務において、会社設立に必要な準備が完了することにより、ホーチミン市の都市鉄道運営会社が、安全で信頼できる都市鉄道運営会社の設立申請に必要な事業計画がホーチミン市の都市鉄道運営会社の設立申請に必要な事業計画がホーチミン市の都市鉄道運営会社の設立申請に必要な事業計画がホーチミン市の都市鉄道運営会社の設立申請に必要な事業計画がホーチミン市の都市鉄道運営会社の設立を関係業に必要な事業計画があることに寄ります。	鉄道運営組織設立支援プロジェクト(協力期間:2011年3月~2013年3月)
						・複数のC/Pを取りまとめるリーダーターがこれ、C/Pのメンバーを取りまとめるリーダーのメンバーをいる世にはレルー要がは、C/Pのメンバーをいるした本では、C/Pのメンバーをのでは、では、C/Pのメンバーをでは、では、C/Pのメンバーをでは、では、では、このでは、では、このでは、では、このでは、では、このでは、では、このではは、できるとのではは、できるとのではは、できるとのではは、できるとのではは、できるとのではは、できるとのではは、できるとのではは、できるとのではは、できるとのではなく、の結果といったのではなく、の話では、できるとのではは、できるとのではなどのではなどのではなどのではなどのではなどのではなどのではなどのでではでは、できるとのではは、できるとのではは、できるとのではは、できるとのではは、できるとのではは、できるとのではは、できるとのではは、できるとのではは、できるとのでは、できるとのでは、できるとのでは、できるとのでは、できるとのでは、できるとのでは、できるとのでは、できるとのでは、できるとのでは、できるとのでは、できるとのでは、できるとのでは、できるとのでは、できるとのでは、できるとのでも、できるとのでも、できるとのでも、できるとのでも、できるとのでも、できるとのでも、できると、できると、できると、できると、できると、できると、できると、できると	徴収システムのICT化の効果を実証し、 既存バス路線へのICT導入により、少額 貨幣授受によるバス乗降時間短縮をとに より、 ダッカ都市交通戦略計画(STP)で策定る 料金徴収システムICT化に向けた課題の 料金徴収システムICT化に動・経営の効 料金ではでは計画・経営の効率 となるバス公社の料金での がッカ首都圏公共交通システムに共通 の、効率的かつ効果的なICT化された がッカ首都圏公共交通システムに共通 の、効率的かつ効果的なICTであることに でする。	市交通料金システムICT化プロジェクト(協力期間:2011年8月~2012年12月)

技術協力プロジェクト/開発課題別の標準的指標例及び代表的教訓(運輸交通) <u>モデル⑤ 「公共交通サービスの改善</u>」

開発戦略目標	中間目標	プログラム目標レベルの指標	中間サブ目標	プロジェクト目標と指標例	指標作成の方法・方針	代表的な教訓	事業目標例(プロジェクトのイメージ)	レファレンスプロジェクト
開発戦略目標	協力プログラム が対応する開発 課題レベル	相手国政府の セクター・地域開発計画における 目標年・指標との関連性	個別のプロジェク トで解決すべき 課題レベル	~により(アウトプット) ~を図り(アウトカム) ~に寄与する(インパクト) 指標の例	指標の設定に 当たっての考え方、 留意点やポイント	当該「中間サブ目標」に対応するプロジェクト実施の際に、必ず活用・反映すべき教訓・リスクを、 1)計画段階 2)マネジメント の視点から記載。	事業目標例 (プロジェクトのイメージ)	参照すべきグッドプラクティスを 有するプロジェクト情報
						したがって、このような複数の相対立する C/P 間の関係をうまく取りまとめるために は、専門家チームによる調整力やオペレーター/レギュレーター双方の自発的な協力態勢を期待するのみならず、適時適切なタイミングでハノイ市において強いリーダーシップを有しているHanoi People's Committee (HPC)の委員長/副委員長レベルの高官を巻き込んで問題を解決することも一案であったと考える。 (以上、右記レファレンスプロジェクト26.より)		
						・エ事プロジェクトの遅延の可能性をよく 考工をは、大きないのである。 ・エ事プロジェクトの遅延の可能性をよく 考えまプロジェクトにというのという。 をというのでな関本のでは、 でないととって、エターのでは、 でないでは、 では、 では、 では、 では、 では、 では、 では、		

技術協力プロジェクト/開発課題別の標準的指標例及び代表的教訓(運輸交通) <u>モデル⑥ 「安全・保安</u>

モデル⑥ 「安全・保安対策の強化(航空・港湾保安、海上保安)」

開発戦略目標	中間目標	プログラム目標レベルの指標	中間サブ目標	プロジェクト目標と指標例	指標作成の方法・方針	代表的な教訓	事業目標例(プロジェクトのイメージ)	レファレンスプロジェクト
開発戦略目標	協力プログラム が対応する開発課 題レベル	相手国政府の セクター・地域開発計画における 目標年・指標との関連性	個別のプロジェクト で解決すべき課題 レベル	~により(アウトプット) ~を図り(アウトカム) ~に寄与する(インパクト) 指標の例	指標の設定に 当たっての考え方、 留意点やポイント	当該「中間サブ目標」に対応するプロジェクト実施の際に、必ず活用・反映すべき教訓・リスクを、1)計画段階 2)マネジメントの視点から記載。	事業目標例 (プロジェクトのイメージ)	参照すべきグッドプラクティスを 有するプロジェクト情報
	<u> </u>	①ICAO加盟の有無(有/無) ②IMO 加盟の有無(有/無) ③国際貨物輸送量(施空)(Ton) ⑤国際貨物輸送量(航空)(ton-km) ⑥国際旅客輸送量(航空)(人) ⑦国際旅客輸送量(航空)(人- 、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、、		(モデル記載案) 航空行政官の性能準拠航法(PBN)飛行方式の設定に係る能力が育成され、次世代航空保安システム(新CNS/ATM)に係る人材育成がなされることにより、(アウトプット) 新CNS/ATMが●○国航空監督官庁により効率的かつ自立的に運用・管理されることを図り、(アウトカム) ●○国の航空交通の安全性・効率性が向上することに寄与する。(インパクト) (標準的指標例(基本) 1.上位目標の指標例(基本) 1.上位目標の指標例の変速を生件数(10名以上の死者・不明者を伴う事故の件数) ②飛行時間の短縮 ③航空機運航における安全抵触事例の減少 ④航空機運航の平均遅延時間の減少		・高度なCNS/ATMシステムや SSP/SMSなど、大術実の SSP/SMSなど、大術実力の が表示ないなど、大術実力の の以いの が表示など、大術の ないないでない。 ないないでない。 ないないでない。 ないないない。 ないないない。 ないないない。 ないない。 ないないない。 ないないないない。 ないないない。 ないないないない。 ないないないないないないないないないないないないないないないないないないな	人によりないます。 はい、カンドンはは、カンドンは、カンドンは、カンドンは、カンドンは、カンドンは、カンドンが、ウェンをで、大きな、大きな、大きな、大きな、大きな、大きな、大きな、大きな、大きな、大きな	代航空保安システムへの移行 に係る能力開発プロジェクト (協力期間:2011年1月~2016年1月) (協力期間:2010年7月~2015年7月) 1. フィリピン 航空安全政策 (おした) 18. インドネシア 航空安全政策 (おした) 2010年7月~2015年7月) 1. フィリピン 航空中であります。 (協力期間:2009年2月~2014年2月)
				2.プロジェクト目標の指標例 ①●○空港に到着するフライトの上空待機時間が××年比▲△%減少する。 ②対象空域における性能準拠型航法 (PBN)の活用の増加 ③CNS/ATM システムに係るフィージビリティ調査(F/S)における提言の達成度 ④外部監査・評価の向上(ICAO、FAA、EUによる)		航局のさまざまな部課に属している。これら専門家間の調整と相互協力がPBN 飛行方式を円滑に導入するうえで鍵となる。 (以上、右記レファレンスプロジェクト18. より)	れ、新管制システムに対する管制業務の能力が開発され、新管制システムに対する管制技術業務の能力が開発され、航空情報業務(AIS)の品質管理能力が強化され、安全管理システム(SMS)の能力が開発されることにより、新通信・航法・監視(CNS)/航空交通管理システム(ATM)がフィリピン民間航空庁(CAAP)により効率的かつ自立的に運用・管理されることを図り、新CNS/ATMが航空管制に導入され、航空交通の安全性・効率性が向上することに寄与する。	

226

技術協力プロジェクト/開発課題別の標準的指標例及び代表的教訓(運輸交通) <u>モデル⑥ 「安全・保安対策の強化(航空・港湾保安、海上保安)」</u>

開発戦略目標	中間目標	プログラム目標レベルの指標	中間サブ目標	プロジェクト目標と指標例	指標作成の方法・方針	代表的な教訓	事業目標例(プロジェクトのイメージ)	レファレンスプロジェクト
開発戦略目標	協力プログラム が対応する開発課 題レベル	相手国政府の セクター・地域開発計画における 目標年・指標との関連性	個別のプロジェクト で解決すべき課題 レベル	~により(アウトプット) ~を図り(アウトカム) ~に寄与する(インパクト) 指標の例	指標の設定に 当たっての考え方、 留意点やポイント	当該「中間サブ目標」に対応するプロジェクト実施の際に、必ず活用・反映すべき教訓・リスクを、1)計画段階 2)マネジメントの視点から記載。	事業目標例 (プロジェクトのイメージ)	参照すべきグッドプラクティスを 有するプロジェクト情報
						本プロジェクトは技術的に高度で、 JICAによるこの種の支援として最初のものである。本プロジェクトと並行して、フィリピン、ベトナム、ラオス、カンボジア及びミャンマーにて類似案件が実施されている。フィリピンの長期専門家とそのC/P が本プロジェクトの短期専門家として派遣さ	インドネシアにおける港湾保安システムが強化され、物流改善・産業発展・経済	強化プロジェクトフェーズ2(協力期間:2009年5月~2012年3/月)
						専門家として派遣されている。ある国の長期専門家を他の国に短期専門家として派遣することは、限られた人的リソースを活用し、効果的かつ柔軟に訓練を行ううえで有効な方	海上法令執行能力の強化、海上捜索救難能力の強化、教育訓練・人材育成体制の改善により、 海上法令執行庁(MMEA)の海上法令執行と捜索救難にかかるキャパシティービルディングがなされることを図り、効率的かつ効果的な海上保安体制を構築し、法執行機能および捜索救難機能が発揮されることにより、マレーシアの発上保安能力が向上することに寄与する。	
						プロジェクトは良い短期専門家と研修機会に恵まれた。こうした便益は、チーフアドバイザーが協力を仰ぐべき国土交通省航空局(JCAB)の関係部署や関係者を事前に把握していたため実現した。チーフアドバイザーはプロジェクトの計画策定に参加し、プロジェクトのニーズを検討	マ国及びその周辺における海上保安・安全体制の能力が強化・改善されることに	向上プロジェクトフェーズ2(協 力期間:2011年7月~2013年7 月)
						備は他のプロジェクトでも推奨されるべきである。 ・プロジェクト管理についてのアドバイス 初めて、しかも単独でプロジェクトを管理する日本人専門家にとって、初期に経験豊富な専門家やコンサは、タントにアドバイスを受けることは、ヴェクト管理の改善について学ぶれず一は、今回の中間レビューはぶりになったと感じている。これまで、的確なアドバイスを受ける機会になったと感じている。これまがあまりなかったという。	イ国周辺海域における海上安全・保安しかかる船舶航行安全システム(VTS)を含めた情報収集及び情報提供にかかる体制(指揮命令・通信体制を含む)が強化され、マラッカ・シンガポール海峡における海上をではないではない。 はなVTSの運用を中心とした海上とは、マラッカ・シンガポール海峡における海上のでは、大阪では、大阪では、大阪では、大阪では、大阪では、大阪では、大阪では、大阪	能力向上プロジェクト(協力期間:2012年1月~2015年1月)
							保されることに寄与する。	

技術協力プロジェクト/開発課題別の標準的指標例及び代表的教訓(運輸交通) <u>モデル⑥ 「安全・保安対策の強化(航空・港湾保安、海上保安)」</u>

開発戦略目標	中間目標	プログラム目標レベルの指標	中間サブ目標	プロジェクト目標と指標例	指標作成の方法・方針	代表的な教訓	事業目標例(プロジェクトのイメージ)	レファレンスプロジェクト
開発戦略目標	協力プログラム が対応する開発課 題レベル	相手国政府の セクター・地域開発計画における 目標年・指標との関連性	個別のプロジェクト で解決すべき課題 レベル	~により(アウトプット) ~を図り(アウトカム) ~に寄与する(インパクト) 指標の例	指標の設定に 当たっての考え方、 留意点やポイント	当該「中間サブ目標」に対応するプロジェクト実施の際に、必ず活用・反映すべき教訓・リスクを、1)計画段階 2)マネジメントの視点から記載。	事業目標例 (プロジェクトのイメージ)	参照すべきグッドプラクティスを 有するプロジェクト情報
						トを管理する経験は限られており、特に1人の専門家が管理するプロジェクトについては、経験豊富なコンサルタントによる短期指導を提供することは、プロジェクトの成績を向上	統合された基礎的海上訓練プログラムが策定されることを図り、 法執行機関としてのフィリピン沿岸警備隊(PCG)の能力が強化される。	能力強化プロジェクト(協力期間:2013年3月~2016年3月)
						まざまな専門方式の導入をは、世界技術というでは、世界技術をは、世界技術をは、別のでは、別のでは、別のでは、別のでは、別のでは、別のでは、別のでは、別ので	バタム及びドマイVTS(Vessel Traffic Service)センターが実施すべき業務が明確になり、そのために必要な規則等なのために必要な規則等なのででは、バタム及びドマイVTSセンターの関係を関係が強力では、では、大の大力では、大力の関係を関係がは、大力の関係を関係がは、大力の関係を関係がは、大力のでは、大力では、大力では、大力では、大力では、大力では、大力では、大力では、大力	能力向上プロジェクトフェーズ2(協力期間:2015年3月~2018 年3月)

技術協力プロジェクト/開発課題別の標準的指標例及び代表的教訓(運輸交通) <u>モデル⑥ 「安全・保安対策の強化(航空・港湾保安、海上保安)」</u>

開発戦略目標	中間目標	プログラム目標レベルの指標	中間サブ目標	プロジェクト目標と指標例	指標作成の方法・方針	代表的な教訓	事業目標例(プロジェクトのイメージ)	レファレンスプロジェクト
開発戦略目標	協力プログラム が対応する開発課 題レベル	相手国政府の セクター・地域開発計画における 目標年・指標との関連性	個別のプロジェクト で解決すべき課題 レベル	~により(アウトプット) ~を図り(アウトカム) ~に寄与する(インパクト) 指標の例	指標の設定に 当たっての考え方、 留意点やポイント	当該「中間サブ目標」に対応するプロジェクト実施の際に、必ず活用・反映すべき教訓・リスクを、1)計画段階 2)マネジメントの視点から記載。	事業目標例 (プロジェクトのイメージ)	参照すべきグッドプラクティスを 有するプロジェクト情報
				1日1次シブグリ		の視点から記載。 ある国の長期専門家を他の国に短期専門家としては、より柔を活用し、より柔軟に短期専門家ととで表演してある。・複数回の短期に変更する。・複数回の短期に変更するにからである。のでは、複数回の短期であるとでは、複数回の短期であるとなる。のでは、複数回の実践したは、複数回の実践のでは、複数回の実践のでは、複数回の実践のでは、複数回の実践のでは、変がするを実施では、でなりのとなる。のでは、複数目の実践である。のでは、複数目の実践である。のでは、複数目の表別では、変が表別では、一定のは、ながののでは、なが、ないでは、ないでは、ないでは、ないでは、ないでは、ないでは、ないでは、ないでは		