

## 第3章 JICAの協力の方向性

JICAが重点とすべき取り組みと留意点

### 3 - 1 JICAが重点とすべき取り組みと留意点

#### 3 - 1 - 1 基本的な考え方

運輸交通分野においては、多様化、複雑化する課題に対応するために、各々の開発途上国、地域などのニーズを的確に把握し、開発途上国の国民に届く支援をタイムリーに実現することが必要である。このためには、JICAが掲げている人間重視と現場主義、効果・効率性、迅速性を基本理念とし、対象とする国、地域などが抱える課題の特性を踏まえた選択と戦略性をもった取り組みを強化する必要がある。

以上を踏まえ、JICAの協力の基本的な考え方を述べる。第2章に示した運輸交通分野の開発課題体系図は、開発途上国自身が解決すべき課題を一般的かつ網羅的に示すことにより、プログラム・デザインの参考になるように作成されており、以下の支援を行うための基本的な検討材料となる。

「人々のためのインフラ」開発であることを意識した支援を行う。

(1) 人間重視の配慮：運輸交通インフラの使命は「人々のためのインフラ」であることを再認識し、人間重視の配慮を意識する。運輸交通分野の支援による効果、特に、人々のくらし、行動様式がどう変化するかを見極め、必要とされる運輸交通サービスを提供していくことが重要である。事業の計画段階からの合意形成プロセスを重視し、安全性、環境保全、社会的な影響への配慮を強化する必要がある。

現場の状況に応じた適切な判断を行い、より効率的な運輸交通システムを構築する。

(2) 現場の状況に応じた選択と戦略性：運輸交通インフラの必要性は人々の行動様式、選好に左右され、建設の可能性は地勢的な条件にも左右される。また、実現の可能性は相手国の制度、組織、人材、財政の状況に大きく左右される。より効率的な運輸交通システムの構築に対する支援を行っていくためには、現場の状況に応じた選択と戦略性をもった取り組みが重要である。現場の状況に即した判断は効率性と迅速性を確保するための基礎となる。

案件に対するオーナーシップとキャパシティ・ディベロップメントの重要性の確認。

(3) オーナーシップの醸成、キャパシティ・ディベロップメント：運輸交通インフラの寿命は長く、日本からの一方的な取り組みに終わらないことが重要であるため、支援プロセスにおける相手国関係者のオーナーシップの醸成、キャパシティ・ディベロップメントへの支援を重視する。オーナーシップの醸成、キャパシティ・

ディベロップメントへの支援は、協力の効果の発現のために必要不可欠である。

プログラム単位で包括的に取り組むことにより効率性・迅速性の向上を目指す。

(4) プログラム化とベストミックス：協力事業全体のビジョンとシナリオを明確化し、開発課題体系図から選択された重要な課題に対しプログラム単位で包括的に取り組み、事業マネジメント力を養っていく必要がある。支援の柔軟性を確保しつつ、開発課題体系図に即したプログラム化と投入のベストミックスにより、効率性、迅速性の向上を図る。

他ドナーや日本の他の協力案件との連携・協調の重要性

(5) 資金協力との協調・連携：整備に関するニーズは膨大で、投入できる資源（リソース）が限られている運輸交通分野の課題を解決するためには、国際機関・ドナー諸国などにより実施されている国際協力との協調・連携を推進することが必要である。これまでのJICAによる支援は開発調査が主体であったため、日本国内においてもほかの技術協力、無償資金協力や有償資金協力との協調・連携を進めていくことも協力の効果を高め効率性を向上させることになる。

最適なモーダルミックスを考慮し、効率的な運輸交通システムの構築を目指した支援

(6) 最適なモーダルミックスの検討：全体的な効率性を高めるために、最適なモーダルミックスを考えて支援に取り組む必要がある。効率的な運輸交通システムを構築し、効率的な交通システムの運営を図るために、以下を重視した支援を行う。

各交通モードの比較優位性に基づく公正な交通モード間の競争の促進に対する取り組み

他交通モードに提供されるサービスとの相互補完の可能性を高める取り組み

頻繁な施設更新（再建設や拡張など）の必要性を減少させ、長期的な投資費用を抑える維持管理に対する取り組み

インフラ、サービスの提供、維持管理に対する市場競争原理の導入を図る取り組み

適用される技術の向上と近代化により交通容量の拡大、質、生産性の改善を図る取り組み

他分野・社会サービスを考慮した運輸交通インフラ開発により様々な人に発展の機会を提供する。

(7) リモートエリアへの配慮：運輸交通インフラには、経済・社会発展の機会をあまねく人々に提供する役割があるため、リモートエリアにおける整備には特に配慮する。ただし、他分野インフラ、社会サービスの提供なくしては人々に発展の機会を提供することはできないため、ほかのサービスに対する取り組みとのバランスに配慮した支援を行う必要がある。

(8) 緊急復旧・復興への取り組み：特に紛争終結、災害発生時の緊急

緊急復旧・復興案件に対しては迅速かつ柔軟に対応し、相手のニーズに応える。

復旧・復興への取り組みについては、迅速性を重視しながら相手国側のニーズに的確に応えられるよう機動的かつ柔軟な対応を行う。また、紛争終結国においては、貧困削減や社会開発分野への投資、長期的な経済開発などが紛争予防・地域の安定に重要な役割を担うことに留意し、関連分野の事業との連携も含めた平和構築支援に取り組んでいく。

**重点とすべき課題**

**3 - 1 - 2 重点とすべき課題**

ここでは、第2章及び3 - 1 - 1を踏まえ、JICAが運輸交通分野で重点とすべき課題を開発戦略目標ごとに掲げる。開発戦略目標1は開発戦略目標2～5を達成するための共通目標というべきものであり、特に重要である。開発戦略目標2～5は、運輸交通インフラ整備に対する財源、人材などに制約があるなかで、開発途上国がどの整備を優先し、どのような協力を要望するのか、選択と戦略性が重要になる。

開発上のボトルネックを把握し様々なスキームを戦略的に組み合わせ包括的な支援を実施。

特に、新規インフラの建設、既存インフラの運用と維持管理、運輸交通サービスの提供、交通安全・災害・環境対策などの強化、キャパシティ・ディベロップメントと財源確保の中で開発上のボトルネックとなっている中心的な課題を把握し、ボトルネックを抱えている対象を特定し、多様なスキームを戦略的に組み合わせ包括的な支援を実施していくことが重要である。

キャパシティ・ディベロップメント  
運輸交通行政の改革・強化と競争性の拡大に対する協力の重要性

**(1) 開発戦略目標1 運輸交通のキャパシティ・ディベロップメント**

運輸交通行政の改革・強化と競争性の拡大に対する協力を積極的に取り組む必要がある。

グッドガバナンス達成のための運輸行政の改革。

開発途上国全般の行政課題として、透明性・説明責任を強化する「グッドガバナンス」が重視されている。また、運輸交通分野においては、市場経済化、民間活力の導入、地方分権化など従来型運輸行政のパラダイム・シフトを迫る大きな変化が進行しており、これらに対応できるよう運輸行政を改革することが重要である。

開発戦略目標1は、このような流れのなかで、開発戦略目標2～5を実現できるよう運輸交通全般の制度能力を強化することを目的としている。法制度・実施体制・人材・財源などの整備と拡充を含む行政能力の強化を図る必要がある。今後はほかの課題の国際協力との連携も視野に入れ、当開発戦略目標への協力を強化する必要がある。

人材育成の重要性及び民間活力の活用に向けた柔軟性のある諸制度の整備。

また、従来の統制的な行政システムから市場ニーズを重視するフレキシブルな行政システムに移行することも必要であり、人材育成が極めて重要である。フレキシブルな行政システムの一環として、公共セクターの資金

力・技術力・事業力の不足を補い強化する新たな取り組みとして規制緩和、PPPなど民間活力を活用する試みが開始されている。今後は、民間活力が期待される場合、その機能を十分に発揮できるよう競争性拡大のための諸制度を整備していくことも必要である。

## (2) 開発戦略目標2 国際化・地域化への対応(国境通過交通)

国境通過交通  
地域経済統合化の世界的な流れを意識した運輸交通分野での協力の重要性。

国境通過システムの統一化、通関書類の標準化などにより国境通過時間を短縮するための協力を積極的に取り組む必要がある。また、複数国からなる広域的な経済圏を視野に入れた協力を重視する必要がある。

開発戦略目標2は、ASEAN、SADCなどFTAによる地域経済統合化への動き並びにWTO加盟国の増加による経済のグローバル化に対し、運輸交通面のバリアーを最少化することによって国際化・地域化の動きを側面的に支援することを目的とする。「地域的枠組みを通じた積極的な外交」及び「グローバル化の進展に対応する国際的なルールづくり」は「わが国の重点外交政策(2005年度)」として取り上げられており、今後重視すべき開発戦略目標であるといえる。

個別の協力案件においては、整備効果の及ぶ範囲として地域経済圏を想定して検討することが必須になってきている。複数国からなる広域的な経済圏の構想がある場合、経済のグローバル化の観点から国際輸送幹線として重要な路線の選定、整備が重要になる。広域的な地域全体の経済発展に資する輸送ルートは一国内における最重要幹線でもあるため、このような路線は二国間協力の枠組みにおいても優先度が高いといえる。

## (3) 開発戦略目標3 国土の調和ある発展(全国交通)

全国交通  
すべての交通モードを活用し、ナショナルミニマムの観点から案件の必要性を吟味。新規建設だけでなく既存インフラの改良、維持管理システムや財源不足問題における協力も重視する。

従来通り国土発展の基礎を築く重要幹線輸送の円滑化に対する協力を実施するが、特に効率的な維持管理システムの構築・運営に対する取り組みを強化する必要がある。また、規制緩和を通じた公正な交通モード間の競争促進や安全・保安対策の強化に取り組んでいく必要がある。

開発戦略目標3は、道路・鉄道・航空・海運など利用可能なすべての交通モードを活用して国土の調和ある発展の基礎を築くことを目的とする。今後は過大投資を避けるべく、プロジェクト形成段階においてナショナルミニマムの観点から本当に整備が必要であるかを吟味することが特に重要である。

投資コストを削減し効果を高めるためには、単なる新規建設ではなく、既存幹線輸送ルートの強化、維持管理を含めた対応を検討する必要がある。国際援助との協調・連携を考慮し、既存インフラの効率的な維持管理システムの構築と運営に対する協力を重視することも必要である。

また、運輸交通インフラ整備とともに規制緩和による競争を通じた運輸交通サービスの改善を行っていく必要がある。今後は、開発途上国における運輸交通財源の不足をいかに克服するかという観点を重視する。安全・保安対策の強化も必要である。

#### (4) 開発戦略目標4 都市の持続的発展と生活水準の向上(都市交通)

都市交通  
モータリゼーションの進展が都心部から郊外部へと広がる中、個別交通から公共交通への転換、個別交通の需要管理が重要。

都市内における日常的な移動(都市交通)では、ピーク時における道路交通混雑の緩和、バス及び軌道系公共交通サービスの改善により個別自動車交通から公共交通サービスへの転換の促進、同時に個別自動車交通の需要管理が重要である。

開発戦略目標4は、首都あるいは首都に次ぐ大都市の交通問題の改善を主な目的とする。開発途上国の大都市には人口と経済が集中し続けており、モータリゼーションの進展ともあいまって、都心部への交通集中と渋滞並びに郊外部への無秩序なスプロールが進行している。限られた都市空間の中での交通容量の増大には限界があり、個別自動車交通から公共交通への転換が不可欠である。そのためには、公共交通サービスの改善と個別自動車交通の需要管理が重要な柱となる。都市交通では、複数の中央省庁と都市圏を構成する複数の地方自治体などステークホルダーが多岐にわたり、コンセンサスの形成が極めて難しく、実施が遅れるという問題を常に抱えている。今後は、提案プロジェクトの実施率の向上、及び参加型アプローチを前提とする制度能力の強化を重視することが必要である。

ステークホルダーが多岐にわたるため、コンセンサス形成に時間がかかることに注意。

#### (5) 開発戦略目標5 地方の生活水準の向上と地域振興(地方交通)

地方交通  
需要が低い地方においては、公共交通サービスのあり方の検討が必要。

地方における日常的な移動(地方交通)では、モータリゼーションが進展する中、希薄な人口密度の僻地集落に対する公共交通サービスの提供が大きな課題であり、貧困削減と公的補助のあり方についての検討が必要になる。

開発戦略目標5は、比較的開発が遅れた地域の交通インフラの整備を目的とする。国道規準に達しない地方道・小規模橋梁の整備並びに道路防災などが主な対象となってきたが、地方の貧困削減に向けたインフラ整備の重要性が国際的に強調されている。PRSPに見られるように、その一環として地元の建設業者による地方道路の整備・維持管理を地域振興の重要な柱にしようという動きもある。また、公的補助により建設資機材を提供し、地元住民による整備・維持管理を行う試みや、建設工事に参加した住民に労働対価を支払うといった試みも行われている。今後は、運輸交通インフラ・サービスの改善を地方の貧困削減にいかにつなげるかという視点、及び地元住民の参画、協力を重視して支援することが不可欠である。

貧困削減・住民参加を視野に入れた交通インフラ整備を進めることが重要。

**留意点**

行政改革と地域性、輸送特性を踏まえた検討を行う。

**3 - 1 - 3 留意点**

開発課題体系図によりプログラム化を図っていく際には、各開発戦略目標の特徴や各交通モードの輸送特性を踏まえる必要がある。

特に案件形成時の検討強化が必要になってきており、この際に留意すべき事項として、問題の所在と原因分析が重要である。円滑な交通が阻害されていたり、安全性・信頼性が損なわれている地域を特定し、これらの問題が発生している要因を把握する必要がある。

また、地域間格差、社会格差（貧困、性差など）、環境対策などに対する配慮の観点から実施の妥当性を検討する必要がある。運輸交通インフラのライフサイクル（計画、建設、運営・保守・維持管理、評価、更新）全体を踏まえ、長期的な観点から持続可能性や効果・効率性を検討することも重要である。

開発戦略目標 1 は開発戦略目標 2 ～ 5 を達成するための共通目標であり、行政改革や交通インフラ・サービスにおける市場競争の導入の可能性について検討する必要がある。

開発戦略目標 2 ～ 5 の目指すところは基本的輸送サービスを効率的に提供することであるが、それぞれの戦略目標に期待される効果には特徴があるため、支援の際にはこれらの特徴に留意し、解決すべき優先的な課題を見極める必要がある。例えば、経済開発を重視するのか、社会開発を重視するのか、ナショナルミニマムを目指すのか、シビルミニマムを目指すのかなどを検討し、相手国の重視する戦略目標を見極めることが必要である。

以下では、3 - 1 - 2 で掲げた重点とすべき課題に取り組む際の留意点を開発戦略目標ごとに述べる。一般的に、ナショナルミニマムが達成されたと考えられる時点で運輸交通分野の支援は終了すると想定されるが、ナショナルミニマムの基準は変動性があるため判断は難しい。また、特定の都市や地方を対象とした拠点型の開発を支援する場合には、ナショナルミニマムよりシビルミニマムの観点が重要になってくることに留意する必要がある。

**（1）開発戦略目標 1 運輸交通のキャパシティ・ディベロップメント**

開発途上国の運輸行政は、地方分権化、規制緩和・民活化、貧困削減・環境保全への取り組みなどの面で国ごとに状況が大きく異なっており、交通インフラ・交通施設整備に回せる人材にも財源にも大きな差異がある。このため、当該国で従来型運輸行政のパラダイム・シフトを迫る変化が進行しているかどうかを把握し、変化に対応できるような運輸行政改革を進めることが重要になる。

また、当該国における運輸交通に関する関連法体系、運輸交通事業に関

国ごとに違う状況を的確に把握し、現地の状況に対応できる運輸行政改革を遂行する。

する契約制度、契約方式を把握することが重要である。運輸交通の整備や事業運営を円滑にするためには、監督官庁、地方自治体、建設コンサルタント、施工業者、建設資機材業者、施設管理者など関係者の業務分担、責任と権限を明確にし、事業の透明性を確保しつつ、適切に合意形成を図っていくことが重要である。特にグッドガバナンスの観点から相手国の事業執行や入札の公平性、透明性に留意することが重要である。

合意形成プロセスを組み込んだ協力が重要。

直接関係する開発戦略目標1のみならず、開発戦略目標2～5に関する協力を実施する際にも、運輸交通のインフラ整備、サービスを規定する法制度、関係者の分析を行い、意思決定や情報伝達のあり方に留意し、合意形成プロセスを組み込んだ協力としていく必要がある。

## (2) 開発戦略目標2 国際化・地域化への対応(国境通過交通)

複数の国、都市、国境の現状把握・分析が必要。

国境通過交通においては、複数国にわたる首都、大都市間の輸送及び国境通過地点の状況を把握する必要がある。また、当該国の国際条約、二国間協定などの締結状況、各交通モードの設計基準、国際基準への適合状況、通関の状況などを把握する必要がある。空港や港湾における通関、輸送サービス、道路の通行ルール、標識表示、鉄道の軌道規格などの交通システムは国によって異なるため、国境を通過する交通システムの違いについて留意する必要がある。

JICAでは二国間協力が中心なので、直接的支援は難しいが、地域交通からみた重要路線は、国内でも最重要路線であるため、路線の影響が地域経済圏に及ぶことを想定する必要がある。

本開発戦略目標に対し、現状では二国間協力を主体とするJICAが直接的な支援を実施することは困難であるが、国境通過輸送における阻害要因が特定の国内にある場合には、国境通過の容易化に関する支援が実施できる可能性が高くなる。

また、広域的な地域経済統合化の構想において重要な輸送ルートを把握することが重要である。国際輸送上の重要路線は、当該国内における最重要幹線ネットワークを構成する路線に該当するため、国内における優先度は高いものとなることが多い。個別の協力案件において整備効果の及ぶ範囲として地域経済圏を想定できるか留意する必要がある。

## (3) 開発戦略目標3 国土の調和ある発展(全国交通)

当該国におけるすべての交通モードを視野に入れ、都市間交通の輸送特性、状況を把握する必要がある。

全国交通においてはモード間の自由競争による最適なモーダルミックスが重要である。全国レベルで効率的な輸送を常時確保するために、首都と主要都市間及び主要都市間の輸送の状況を把握する必要がある。当該国におけるヒト、モノの輸送特性を把握し、道路、鉄道、航空、舟運といった各交通モードの比較優位性を把握することが重要である。輸送距離、量、速度(頻度)によって必要とされる交通インフラ、サービスの種類は異なり、場所によって現存する交通モードは異なるため、その国の開発状況に

表3 - 1 ( 1 ) 日本における各種交通機関の適正分野 ( 旅客 ) <sup>17</sup>

交通の種類 ( OD* と目的 )		交通機関		鉄道			自動車		客船・フェリー船	バイク・自転車
		航空機		新幹線	大量型鉄道	中量型鉄軌道	バス	乗用車		
広域交通	国際交通	ビジネス・生活		-	-	-	-	-	-	-
		観光		-	-	-	-	-	豪華客船	-
	長距離交通 ( 400・500km以上 )	ビジネス・生活	●	●						-
		観光	●					貸切バス		-
	中距離交通 ( 80・100～400・500km )	ビジネス・生活		●						-
		観光						貸切バス	●	-
都市交通	都市圏交通 ( 10～80km )	ビジネス	-	-					-	-
		通勤	-	-					-	-
		生活	-	-					-	-
	大都市 ( 80万/100万人以上 )	ビジネス	-	-					●	-
		通勤	-	-						-
		生活	-	-						-
	中都市 ( 10万～70万人 )	ビジネス	-	-						-
		通勤	-	-						-
		生活	-	-					●	-
	小都市 ( 10万人以下 )	ビジネス	-	-	-	-				-
		通勤	-	-	-	-			●	-
		生活	-	-	-	-			●	-
地区交通	ビジネス	-	-	-	-				-	
	生活	-	-	-	-				●	
地方交通	地方への交通 ( 離島など )	ビジネス		-	-					-
		生活		-	-					-
	地方での内部交通	ビジネス	-	-	-	-			●	
		生活	-	-	-	-				●

\*OD: origin and destination

内は鉄道の適正分野を示す。

- 非常に適しており、大多数の人が利用している。
- かなり適している
- 適している
- 一部で利用されている
- 瀬戸内海や離島など海を渡るODの場合を示す。

出所：天野・前田・三輪 ( 2001 )

応じて、必要とされる各交通モードのサービス水準は異なることに留意する必要がある。

その施設が機能しなくなった場合に代替ルートをとることも困難であるため、十分な維持管理システム、安全性や信頼性を備えている必要があり、計画段階から十分な検討が必要である。また、あらかじめ防災、再建設、

<sup>17</sup> 各交通モードの特徴・比較優位性については、第2章pp.24-27を参照のこと。表3 - 1では、各交通モードの特徴を輸送量と移動距離で模式的に示したが、ほかにもエネルギー効率や輸送コストなどによる比較優位性も考えられる。

表3-1(2) 日本における各種交通機関の適正分野(貨物)

交通の種類 (OD*と目的)		交通機関		鉄道			自動車			船舶	
		航空機		コンテナ 直行輸送	単一品目 直行輸送	大型 トラック	中・小型 トラック	ライトバン・ 軽四輪	貨物船・タンカー・ 鉱石船など	フェリー船	
広域交通	国際交通			-	-	-	-	-	-	-	
	長距離交通 (400・500km以上)							-			
	中距離交通 (80・100~400・500km)	-									
都市交通	都市圏交通 (10~80km)	-		-	-		●		-	-	
	都市内交通	-		-	-		●		-	-	
地方交通		-		-	-						

\*OD: origin and destination

内は鉄道の適正分野を示す。

- 非常に適しており、大多数の人が利用している。
- かなり適している
- 適している
- 一部で利用されている
- 瀬戸内海や離島など海を渡るODの場合を示す。

出所：天野・前田・三輪(2001)

拡張などの必要性や対応策を想定して検討を行っておくことが重要である。

全体的に効率的な運輸交通ネットワークを構築し、効率的なサービスを提供するためには、ナショナルミニマムの観点から本当に必要な整備を行い、規制緩和による競争導入の可能性を含めて検討し、運輸交通サービスの改善を図る必要がある。限られた資源を効率的に配分するため、他ドナーとの協調、連携や効率的な維持管理システムの構築と運営の方法を検討することが重要である。

#### (4) 開発戦略目標4 都市の持続的発展と生活水準の向上(都市交通)

最適なモーダルミックスの検討

都市交通においては特に個別自動車交通から公共交通へのシフトが重要である。都市においては、通勤、通学時の交通渋滞が最大の課題であり、一度に輸送する量と速度(頻度)が重要になる。主として自動車交通、公共交通(バス、鉄軌道)、歩行者の状況を把握し、将来の都市像、住民の生活像を明確にした上で、最適なモーダルミックスを検討することが必要である。また、需要管理や交通結節点における乗り換えの円滑化などに配慮する必要もある。

土地利用との整合性と交通安全対策の重要性

大都市への人口や経済の集中により、都市交通システムの整備が可能な空間は限られているため、公共交通サービスの改善のみならず、土地利用計画と整合を図りつつ必要な交通インフラ、サービスが提供できないか検討することも重要である。また、交通事故が問題になっていることも多く、

事業実現のためには、様々なステークホルダーとの合意形成が必要であり、これも支援の一部である。

これらについて検討することも必要である。

都市交通に関係する機関は中央省庁から地方自治体まで幅広いため、これら関係者間の役割分担を明確にし、各主体間の合意形成を図ることにより、事業の実現可能性を向上させる必要がある。将来目指すべき都市像を明確にするためには、住民の合意形成も必要であり、これらを支援の枠組みに含めていくことが重要である。

シビルミニマムを達成するためのインフラ整備の観点だけでなく、それが地域振興に結びつくかどうかなどの検討が必要である。またその効果を従来の評価指標で測ることは難しいことを考慮する。

### (5) 開発戦略目標5 地方の生活水準の向上と地域振興(地方交通)

地方における輸送ニーズの把握と幹線交通へのアクセス状況を把握することが必要である。住民の生活に不可欠な社会施設へのアクセスは確保されているか、幹線交通にアクセスできないことにより住民が不利を被っていないか、幹線交通へのアクセスが確保されれば人を引きつける魅力がある地域なのか、他地域で売れる産品があるのかなどを把握し、当該地方の住民の生計向上を中心的な課題とし、道路やフェリーなどの整備を通じて生活の質の向上や地域振興を図っていくことができるのか検討する必要がある。また、建設機材や材料の調達に関する公的な助成や、地元の労働力の提供に対価を支払うなどの仕組みを支援の枠組みに含めていくことも重要である。地方交通に関する支援については、内部収益率や費用便益比などの従来の経済効果を重視した評価指標では効果を測ることが難しいことも留意する必要がある。

### 今後の検討課題

## 3 - 2 今後の検討課題

環境社会配慮ガイドラインへの対応、緊急復旧・復興支援への対応、事業実施方法の多様化やPPP適用可能性、プロプア・デザインのあり方など個別課題への対応については様々な課題が挙げられるが、ここでは、JICAの運輸交通分野への協力全体としての今後の検討課題を述べる。

プログラム・アプローチによる支援を進めるとともに、在外事務所の能力向上を図る。

### (1) 課題対応力の強化

JICAの課題別対応力を強化するため、さらに協力から得られた知見を蓄積・整理し、今後の国別事業実施計画や個別の協力プログラム/プロジェクトに反映させていく必要がある。現在は、整備のみを目的とした協力から課題の解決を目的とした協力に移行しつつある時期にあるため、今後、具体的なプログラム・アプローチによる協力を実施し、プログラム/プロジェクトのプロセス管理のあり方について検討していく必要がある。また、現場の視点に立った支援を強化するため、運輸交通分野のナレッジ・マネジメントを強化し、在外事務所の主体的な能力の向上を図る必要がある。

### (2) 課題アプローチの継続的検討

運輸交通の課題は多様かつ複雑であり、協力プログラム/プロジェクトにより重点とすべき項目が異なり、協力プログラムにおける中心課題は時間の経過とともに変わっていくことも多い。また、インフラに対する国際的な援助傾向の変化も激しい。このような多様性や流動性に鑑み、課題対応力の強化に合わせて、課題別指針や課題体系図の改善・更新を継続的に検討していく必要がある。

### (3) 地域別方針の検討

近年、経済のグローバル化に対応する広域的な経済圏が形成されつつあり、これら地域経済圏の発展を支える運輸交通分野のグランドデザインを持つことが必要になっている。これに対応するため、全体的な課題別指針とは別に、アジア、中南米、アフリカなどの地域別方針を検討していく必要がある。特に注目を集めているアフリカ地域における協力方針の検討を急ぐ必要がある。

地域別方針の検討、とりわけアフリカ地域支援方針の検討が急務。

### (4) より人間重視の協力のあり方検討

さらにJICAの協力の効果を発現させるために、より人間の視点に立った運輸交通のあり方を検討していく必要がある。過去の膨大な協力実績に基づき、運輸交通分野における協力が人々の暮らしにどのような影響を与えたのか、その影響をどうとらえるのか、その過程において開発途上国政府やJICAがどのような役割を果たしてきたのかなどを検討し、今後の協力の反映させていく必要がある。

過去のJICAの協力経験を生かし、より人間重視の視点に立った協力を行う。