

無償資金協力に係る事後評価票

(注)本案件は外務省評価案件です。

本評価票は外務省のホームページにて公開されている2005年度の無償資金協力におけるプロジェクト・レベル事後評価報告書(平成17年度)に掲載されている個別事後評価です。

担当公館名：在ラオス日本国大使館	
国名：ラオス人民民主共和国	案件名：パクセー橋建設設計画
E／N署名日：1997年5月23日	供与限度額：54.46億円
先方実施機関：通信運輸郵政建設省交通局	完工日：2000年8月2日
他の関連協力：アジア開発銀行（ADB）の融資による国道10号線（パクセー～タイ国境）整備計画等	
1. 案件の目的	パクセーにおけるメコン河架橋建設を行うことにより、現状（当時）ではフェリーに頼らざるを得ないとの交通・物流上のボトルネックを解消し、当該地域の交通便益を図ると共に、農業その他のセクターの開発プロジェクトに資する国内及び国際道路網を形成する。
2. 案件の内容	<ul style="list-style-type: none"> ○主橋梁の建設 <ul style="list-style-type: none"> ・橋長：1,380m ・橋幅：11.8m（往復2車線） ○取り付け道路の建設 <ul style="list-style-type: none"> ・総延長：3,030m ・道路幅員：11.0m（往復2車線）
3. 案件の妥当性	<p>全般的評価：A</p> <p>詳細評価：本件計画は、わが国の対ラオス援助の重点分野の一つであるインフラ整備に合致するとともに、「第3次5カ年計画（1991年～1995年）」及び1994年公表の「公共投資計画1994～2000」の中で最優先項目として位置づけられている道路網整備計画にも沿ったものであり、十分妥当性を持った計画であるといえる。また、後述の通り交通量も当初予想と遜色がなく、さらにパクセー橋周辺の住民のみならず、同橋を利用し近隣県からタイへの物流（木材等）が活発化するなど、一定の裨益効果が周辺地域にまで及び現地でのニーズを満たしていると考えられる。</p>
4. 施設／機材の適切性・効率性	<p>全般的評価：A</p> <p>詳細評価：施設の選択・投入の適切性・効率性は、上記3. 及び下記5. の通り、適切活効率的であると考える。</p>
5. 効果の発現状況（有効性）	<p>全般的評価：A</p> <p>詳細評価：本件計画による直接的な効果として交通量の増加があるが、2005年10月時点での交通量の調査結果は以下の通りである。なお、括弧内の数字は、本計画調査時の想定架橋利用交通量であるが、2005年の予想値が同調査報告書に掲載されていないため、2000年と2010年の予想値の平均値としている。ただし、車種の分類が異なる可能性があり（下記の分類は調査報告書の分類による）、特にバス類及び貨物車類の数値が大きく異なっている点は、かかる分類の考え方による起因することも考えられる。また、ラオス側（橋が位置するチャン</p>

	<p>パサック県運輸局次長) からは、貨物車類の数値が予想に届いていない理由として、本計画調査時点での貨物車類は、フェリーに乗せることが可能な小型車両であり、その分貨物を小分けせざるを得ず、多数の車両を必要とした一方、パクセー橋が出来た効果として、大型車両により、大量の貨物を一度に運搬する事が可能となつたため、貨物が量的には増えていても、橋を渡る貨物車両の台数はそれほど伸びていないことが考えられるとの説明があった。</p> <p>オートバイ・サムロー：データなし</p> <p>乗用車・ピックアップ：472台（368台）</p> <p>バス類：104台（43台）</p> <p>貨物車類：305台（547台）</p>
6. インパクト(波及効果)	<p>全般的評価：A</p> <p>詳細評価： 今次調査を通じ各面談者より聴取したところ、以下の通りの波及効果が認められた。</p> <p>(1) 物流の拡大</p> <p>今次調査においては、本件パクセー橋より約40Kmに位置するラオス－タイ間の国境を視察したが、ラオスからの出国を待つトラックの列（約20台、パクセー橋の位置するチャンパサック県以外にも近隣のアタプー県ナンバーのトラックも見受けられた。）やラオス側国境沿いの免税店、さらにタイ側では近代的な税関事務所が建設中であった。また、パクセー橋近辺の市場は、規模も大きく、活気に満ちており、市場前の広場には、ラオスでも有数の豊富な農産物生産量を誇る近隣のボロベン高原からの野菜類の集積地となっているとのことであった。これらの事象は、パクセー橋の建設により、同橋が物流の拠点となり、物流が円滑化している一つの証左であるものと考えられる。</p> <p>(2) 地域開発の促進</p> <p>パクセー橋建設後、交通や物流の円滑化により、周辺住民が道路沿線に引っ越してくるとの事例の紹介があった。実際、同橋の西側の地域は開発が比較的遅れていたが、同橋完成後、同地域における人口が増加したため、新たに浄水場を建設中であった。</p> <p>(3) 観光客の増大</p> <p>純粋にパクセー橋を通過するタイからの観光客のみの数値ではないものの、近年チャンパサック県への観光客の顕著な増加が見られるとの紹介があった。例えば、1999年～2004年までのチャンパサック県を訪れる年平均観光客数は51,600人であるのに対し、2005年では既に85,000人に上り、過去の数値と比較し65%の増加であるとのことである。</p> <p>(4) その他</p> <p>橋建設工事に伴う護岸整備により洪水被害が減った、私立の学校が7校新たに建設された、また24時間渡河が可能となったおかげで、周辺地域の公務員に対する夜間研修が可能となり、地方行政の質向上に役立った、等の報告があった。</p>

7. 自立発展性・さらなる改善の余地 (改善の余地がある点については以下に記入)	<p>全般的評価：B－</p> <p>詳細評価：</p> <p>(1) 橋の維持管理は、基本的にチャンパサック県交通局が管轄している。日常的に橋の清掃を行っているほか、6ヶ月毎に路面のアスファルトのチェックを行っている。維持管理用の予算は、同橋の他、ラオス全国各地の橋・道路の通行料及びスピード違反や重量制限違反からの罰金が通信運輸郵政建設省に集められ、各県からの事業計画・実績に基づき同省より各県に配布される予算を活用している。また、簡単な修理であれば県が、より複雑な修理であれば、県から通信運輸郵政建設省に要請するとの体制をとっている。</p> <p>(2) 本計画の調査報告書では、維持管理体制として組織長1名、技術担当者3名、技術職員3名及び事務管理1名からなる組織を創設し、また維持管理費用として年間15,400ドルが必要との提案がなされているが、現状ではラオス側では、既存のリソースを活かす形で、住民参加型の維持管理を行っている。</p>
(1) 対応方針	一定の期間を経て行うべき橋の強度等に係る抜本的な点検・修理については、原則はラオス側が行うべきであるが、将来何らかの形でわが国が支援を行うことも検討しうる。
(2) 対応方針理由	ラオス側では、上述の通り、現状に即した形で維持管理に努めてはいるものの、高度な技術を要する抜本的な点検・修理は、現状の技術レベルでは困難が予想される。パクセー橋が有するラオスの経済開発に対する重要性や、同橋を通過する交通・物流の安全性を確保するとの観点に鑑みれば、わが国としてもかかる点検・修理に対する支援を検討することが重要。
8. 広報効果（ビジュアリティ）	<p>全般的評価：A+</p> <p>詳細評価：本件計画は、切手や紙幣にも印刷されるなど、現在でもラオス一般市民の目に触れる機会があり、広く認知されている。</p>
9. 被援助国による評価	今次調査により面談を行った通信運輸郵政建設省、県・郡関係者、橋の両端に位置する村の住民より聴取した結果、上述のごとく交通の円滑化といった直接的効果に加え、多岐に渡る間接的効果についても種々紹介があるなど、本件は一様に高い評価を得ている。また、かかる関係者からは、須くわが国支援に対する感謝の意が表されており、地方の一般住民にまで、わが国に対する友好的感情を醸成する上で、大きな効果があったものと考える。
10. 提言・教訓	<p>(1) 基本設計及び同調査報告書にまつわる問題点</p> <p>(イ) 無償資金協力案件の計画段階から、費用削減及び現地作業員への技術移転の観点に一層配慮すべきである。そのための一つの方策として、建設機械の調達先については、最も低コストで調達出来るものとし、現地の人材を活用することもより積極的に考慮すべきである。</p> <p>(ロ) 維持管理体制に関する提言に關し、より現地の事情に即した現実的な提案とすべきである。実際にラオス側が行っているように、住民参加型の維持管理体制などにつき、考慮すべきである。</p> <p>(ハ) 調査報告書における想定される援助効果の記載部分につき、将来無償案件</p>

	<p>に関するプロジェクト毎の評価が本格的に実施される際には、かかる記載部分が評価の基準ともなることから、より精緻な記述とするべきである。例えば案件毎に記載の内容がまちまちとならないよう、一定のフォーマットや指針などを作成し、報告書を作成する関係者に予め示しておく等の方策が検討されるべきである。</p> <p>(2) 他の案件実施上の留意点</p> <p>(イ) 本件計画による援助効果は、上述の通り概ね達成されているものと考えるが、本件パクセー橋建設の効果をさらに高めるとともに、ラオスの経済開発や貧困削減を一層推し進めるため、整備が進んでいる幹線道路に接続し、地方開発に資する地方道の整備が重要である。現状では、かかる地方道の整備が進んでいないため、本件計画の裨益効果も、パクセー橋に接続する幹線道路（国道13号線及び同10号線）沿線では顕著であるものの、周辺地域への効果は限定的といえる。</p> <p>(ロ) 今後、他の案件実施につき検討を進めるに当たっても、わが国支援の一貫性を確保するとともに、わが国支援による資産を最大限利用するとの観点に焦点をおき、過去の案件との間で相乗効果を生むような支援のあり方を模索すべきである。</p>
11. その他	