

2006年度 JBIC 円借款事業 中間レビュー報告書

評価者：
OPMAC 株式会社
種田 博

中間レビュー現地調査時期：2007年2月

案件名：中華人民共和国「湖南省道路建設事業」(L/A No.C01-P162)

[借款概要]

承諾額/契約同意額/実行額：23,000 百万円/17,646 百万円/11,568 百万円 (2007年2月末時点)

借款契約調印：2002年3月締結 (L/A 締結後5年目)

完成(予定)日：2007年10月

貸付実行期限：2009年10月

実施機関：湖南省人民政府

維持管理機関：主要道路(高速道路)：高速道路建設開発総公司の傘下の「邵陽～懷化高速道路有限公司」
地方道路：湖南省交通庁公路管理局

中間レビュー選定基準：貧困削減

[事業目的]

湖南省邵陽市～懷化市の区間に全長約160kmの主要道路(高速道路)を建設し、あわせて邵陽市の洞口県竹市～城歩県間において全長約100kmの地方道路を改良することにより、市場等へのアクセス向上と地域開発の促進をはかり、もって内陸部の民生向上・貧困削減に寄与する。

コンサルタント：日本工営(日)

コントラクター：(契約総額が10億円以上のコントラクター。J/Vを含む)

YUEYANG ROAD & BRIDGE CONSTRUCTION CO. (中国)

HUNAN CHANGDE ROAD & BRIDGE CONSTRUCTION CO., LTD. (中国)

HUNAN HUANDA ROAD & BRIDGE CORPORATION (中国)

HUNAN PROVINCIAL ROAD MACHINERY ENGINEERING COMPANY (中国)

THE 1ST ENGINEERING CO., LTD. OF CHINA TIESIJU CIVIL ENGINEERING (中国)

HUNAN ROAD & BRIDGE CONSTRUCTION GROUP CORPORATION (中国)

[結果概要]

項目	事前評価結果（2002年3月）	中間レビュー結果及び 中間レビュー時に想定される事後評価内容
<p>[妥当性] (1) 国家政策レベル</p>	<p>(1) 国家政策レベル</p> <p>中国における沿海部と内陸部の経済格差は顕在化しており、第10次5カ年計画（2001年～2005年）では発展の遅れている「西部大開発」〔注〕への着手が取り上げられ、西部地域におけるインフラ建設の加速の必要性が強調された。特に道路整備は地域の経済発展、民生の向上、沿海部との経済交流促進などに不可欠である。全国土面積の約9割を占める内陸部の道路密度は2000年末現在で0.11km/km²と沿海部の0.42km/km²を大きく下回っている。このような道路整備の地域間格差が市場アクセスの制限や輸送効率の悪化を招くことから、その改善が重点政策として位置づけられている。</p> <p>本事業の対象となる湖南省は2000年における一人当たりGDPが5,639元と全国平均の7,078元を下回り、全国31直轄市・省・自治区（台湾を除く）のうち17位にランクされている貧困省である。</p> <p>〔注〕西部大開発は東部沿海地区の優先開発の結果生じた格差を是正するため、1999年6月に江沢民国家主席により提起され2000年12月に発表された「西部大開発に関する若干の政策措置の國務院通知」にもとづき2001年から2010年の10年間に摘要される重点任務。インフラ整備、生態環境保護、農業強化、科学技術教育などを西部10省、中部2自治区、中部3省内の自治州を対象に実施する。</p>	<p>(1) 国家政策レベル</p> <p>第11次5カ年計画（2006年～2010年）においては持続的発展への転換を目指し、農村部のインフラ整備を特に重視することとしている。同計画の中で、道路整備は都市部と農村部の調和の取れた発展を目指すために基本インフラとして引き続き重点が置かれており、第10次5カ年計画からの政策の一貫性は維持されている。また、西部大開発も長期の開発目標としての位置づけに変更はない。</p> <p>湖南省の一人当たりGDPの水準も2005年において10,264元と全国平均の13,985元を下回っており、全国31直轄市・省・自治区のうち20番目となっている。</p> <p>このように本事業を完成させることの意義は、国家政策レベルにおいて継承されており、事業実施の妥当性は失われていない。</p>
<p>(2) 施策レベル</p>	<p>(2) 施策レベル</p> <p>第10次5カ年計画の中で道路建設は重点整備対象であり、道路輸送を中国の旅客・貨物輸送の動脈とするため、中国全土をカバーする高規格の国道主幹線整備の推進を目標としている。また、地域経済発展のため国道、省道の整備を中心に舗装道路の整備率を高め、道路ネットワークを全国的に深化させることを目標</p>	<p>(2) 施策レベル</p> <p>湖南省における第11次5カ年計画においても国家計画と同様に地域間のバランスの取れた発展が謳われている。2020年までの道路ネットワークの完成については引き続き目標とされており、円借款対象道路はその重要な一部となっている。</p> <p>また、対象事業の沿線にある隆回県および城步県は国家開発</p>

	<p>に掲げている。</p> <p>主幹線道路としては全国を縦横断する「5縦7横」路線の西部地域に属する部分の整備が対象である。今回対象となった邵陽～懐化間の高速道路については7横の一つである上海～瑞麗（雲南省）間の高速道路の一部をなすものである。</p> <p>また、湖南省においても「湖南省交通第10次5カ年建設計画」を策定し、国家政策との整合性をとりながら、2020年までに省内道路ネットワークの完成を目指している。さらに対象事業の沿線には国家級貧困県の隆回県および省級貧困県の城歩県、芷江県があり、貧困対策に資するものである。</p>	<p>重点県になっており、本事業の実施は貧困対策上重要な役割を果たすものである。</p>																																																		
<p>(3) 計画レベル</p>	<p>(3) 計画レベル</p> <p>上記のように国家計画および省の計画として建設される道路である。国内の基準に従い主要道路（邵陽～懐化間）は高速道路として、また、竹市～城歩間は二級の地方道路として、それぞれ建設、改修される。対象区間における交通量の増加が予想されており、市場等へのアクセスの向上、地域開発の促進と民生向上・貧困対策という観点から行う事業である。</p>	<p>(3) 計画レベル</p> <p>交通量の増加は著しく早急な整備を必要としている点において計画レベルでの妥当性は確認された。</p>																																																		
<p>[有効性] (1) 運用効果指標等</p>	<p>(1) 運用効果指標等</p> <p>① 定量的効果</p> <table border="1" data-bbox="465 999 1205 1380"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>道路名</th> <th>2000年 事前評価</th> <th>2010年 目標年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">交通量の増加 (小型車換算 台/日)</td> <td>邵陽～懐化</td> <td>4,520</td> <td>12,516</td> </tr> <tr> <td>竹市～城歩</td> <td>3,232</td> <td>7,030</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">走行時間(時)の短縮</td> <td>邵陽～懐化</td> <td>6.1</td> <td>2.1</td> </tr> <tr> <td>竹市～城歩</td> <td>2.4</td> <td>1.3</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">走行速度(km/時)の向上</td> <td>邵陽～懐化</td> <td>35</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>竹市～城歩</td> <td>45</td> <td>78</td> </tr> </tbody> </table>	指標	道路名	2000年 事前評価	2010年 目標年	交通量の増加 (小型車換算 台/日)	邵陽～懐化	4,520	12,516	竹市～城歩	3,232	7,030	走行時間(時)の短縮	邵陽～懐化	6.1	2.1	竹市～城歩	2.4	1.3	走行速度(km/時)の向上	邵陽～懐化	35	80	竹市～城歩	45	78	<p>(1) 運用効果指標等</p> <p>① 定量的効果</p> <table border="1" data-bbox="1301 999 2092 1380"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>道路名</th> <th>2006年 中間レビュー時</th> <th>2010年 目標年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">交通量の増加 (小型車換算 台/日)</td> <td>邵陽～懐化</td> <td>8,758</td> <td>12,516</td> </tr> <tr> <td>竹市～城歩</td> <td>4,016</td> <td>7,030</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">走行時間(時)の短縮</td> <td>邵陽～懐化</td> <td>6.3</td> <td>2.1</td> </tr> <tr> <td>竹市～城歩</td> <td>3.3</td> <td>1.3</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">走行速度(km/時)の向上</td> <td>邵陽～懐化</td> <td>33.4</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>竹市～城歩</td> <td>32.7</td> <td>78</td> </tr> </tbody> </table>	指標	道路名	2006年 中間レビュー時	2010年 目標年	交通量の増加 (小型車換算 台/日)	邵陽～懐化	8,758	12,516	竹市～城歩	4,016	7,030	走行時間(時)の短縮	邵陽～懐化	6.3	2.1	竹市～城歩	3.3	1.3	走行速度(km/時)の向上	邵陽～懐化	33.4	80	竹市～城歩	32.7	78
指標	道路名	2000年 事前評価	2010年 目標年																																																	
交通量の増加 (小型車換算 台/日)	邵陽～懐化	4,520	12,516																																																	
	竹市～城歩	3,232	7,030																																																	
走行時間(時)の短縮	邵陽～懐化	6.1	2.1																																																	
	竹市～城歩	2.4	1.3																																																	
走行速度(km/時)の向上	邵陽～懐化	35	80																																																	
	竹市～城歩	45	78																																																	
指標	道路名	2006年 中間レビュー時	2010年 目標年																																																	
交通量の増加 (小型車換算 台/日)	邵陽～懐化	8,758	12,516																																																	
	竹市～城歩	4,016	7,030																																																	
走行時間(時)の短縮	邵陽～懐化	6.3	2.1																																																	
	竹市～城歩	3.3	1.3																																																	
走行速度(km/時)の向上	邵陽～懐化	33.4	80																																																	
	竹市～城歩	32.7	78																																																	

市場へのアクセス時間(時)の短縮	邵陽～懷化	7.3	3.7
	竹市～城歩	5.0	2.8
農産物出荷量(万トン/年)の増加	邵陽～懷化	10.4	16.0
	竹市～城歩	10.0	17.0
道路関連施設への貧困層の就業機会(人)	邵陽～懷化	—	250
	竹市～城歩	—	—
沿線地域1人当りGDP(元/年)の増加	邵陽～懷化	3,431	7,906
	竹市～城歩	2,624	5,439
沿線地域1人当り収入(元/年)の増加	邵陽～懷化	1,831	4,006
	竹市～城歩	1,544	3,320

(注) 2000年の交通量については、主要道路(邵陽～懷化間)の4,520台/日は現道である国道320号線の交通量で、2010年の12,516台/日は高速道路の交通量である。

内部収益率：主要道路 FIRR：3.7%
EIRR：14.9%
地方道路 EIRR：16.5%

(出所) 事業事前評価表(ただし「道路関連施設への貧困層の就業機会」以下はJBIC内部資料による)

- ② 定性的効果
1) 地域経済の発展

市場へのアクセス時間(時)の短縮	邵陽～懷化	7.5	3.7
	竹市～城歩	5.2	2.8
農産物出荷量(万トン/年)の増加	邵陽～懷化	11.0	16.0
	竹市～城歩	11.5	17.0
道路関連施設への貧困層の就業機会(人)	邵陽～懷化	—	250
	竹市～城歩	—	—
沿線地域1人当りGDP(元/年)の増加	邵陽～懷化	n.a	7,906
	竹市～城歩	n.a	5,439
沿線地域1人当り収入(元/年)の増加	邵陽～懷化	n.a	4,006
	竹市～城歩	n.a	3,320

(注) 目標値、目標年に変更はない。
(出所) 邵陽～懷化高速道路有限公司および湖南省交通庁公路管理局からの回答

邵陽～懷化間の高速道路は建設中であるため上記の交通量は現道(国道320号線)の交通量である。目標時点の2010年は高速道路の交通量を示し、現道の交通量は含まない。また、走行時間、走行速度が改善されていないのは、それぞれの道路が工事中であるため、片側通行や路面の悪化によるものである。

以上のとおり、交通量でも主要道路では2000年比で約2倍(年平均約11.7%)、地方道路においても24%(年平均約3.7%)の増加を示している。経済の成長や人口の増加をふまえると目標時において交通量の目標値を達成することは十分可能であると見られる。完成後は走行時間や市場等へのアクセス時間の大幅な短縮が予想され、本事業の有効性については問題ないものと思われる。

- ② 定性的効果
1) 地域経済の発展

	<p>路線の短縮、舗装状況の改善等による時間短縮効果・物流コスト削減等により交通量が増加し、物流増加が促進され地域経済の活性化につながる。また、省道路網の形成、貧困地域に裨益する市場アクセス向上、及びそれに伴う沿線地域開発が促進される。</p> <p>2) 貧困緩和</p> <p>対象地域は1つの国家級貧困県（隆回県）と2つの省級貧困県（城歩県、芷江県）が存在する貧困地域で、本事業の完成により以下のような効果が見込まれる：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 貧困地域からの市場アクセス向上による農作物等の販売機会の増加とそれに伴う収入増。 ・ 輸送時間短縮や荷痛み削減等により、穀物類から付加価値の高い商品作物への栽培転換が可能になることによる収入増。 ・ 工事期間中における雇用および完成後の主要道路のサービス 	<p>邵陽市は3区1市8県からなり、全体で744万人の人口を擁する市域を有している（2005年）。道路完成後のアクセスの改善は、沿線の県などにとり農作物の市場としてだけでなく、就業機会の拡大などを通じて地域全体に大きな経済的便益をもたらし、貧困緩和に貢献すると考えられる。湖南省は本事業の対象道路に隣接する道路ネットワークの整備も進めており、今後アクセスの改善は線から面へと広がっていくとみられる。本事業対象地域には貧困県に指定されている隆回県（人口111万人）や城歩県（同26万人）をはじめ武岡市（同74万人）、洞口県（同81万人）と人口50万人前後の都市（県）があり、それぞれの都市が道路の整備により1時間程度の圏内で行き来できるようになる。このようなアクセスの改善は生産者や投資家等にとってはビジネス機会の拡大となり、ひいては地域住民全体の生活の改善につながるであろう。</p> <p>また、広西壮族自治区の桂林から湖南省南西部一帯にかけての地域は観光のポテンシャルが高く、道路整備により観光客の増加も期待できる。</p> <p>さらに地方道路における省道219号線と220号線とが接する武岡市では工業開発区の整備を進めており、2007年末には完成する予定である。すでに一部工場の進出もあり、今後新規投資が増えると見込まれている。</p> <p>2) 貧困緩和</p> <p>隆回県、城歩県は国家開発重点県に指定されている（資料別添）。芷江県は貧困県の対象ではなくなった。</p> <p>地方道路の終点である城歩県から省都の長沙市まで現在6時間以上要するが、道路が完成すると4時間程度に短縮されると見込まれる。このようなアクセスの改善は貧困状況を直接緩和するものではないが、左記の効果を確実なものにすることにより、所得の増加をもたらす。また、冬季における出稼ぎが容易</p>
--	---	--

	<p>エリア・料金所等運営管理施設での就業機会の増加。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 学校・病院へのアクセスの改善による生活環境の向上。 	<p>になり、生活用品の入手が容易になること等により生活水準の向上にも貢献すると期待される。</p>
<p>(2) 有効性及びインパクトに影響を与える要素の分析</p>	<p>(2) 有効性及びインパクトに影響を与える要素の分析</p> <p>① 貧困緩和</p> <p>上記で述べたように、アクセスの改善により所得増加、社会サービスの享受が改善される。</p> <p>② 用地取得と住民移転</p> <p>本事業による用地取得は主要道路で約 940ha、地方道路で約 230ha と見込まれている。また、住民移転対象者は高速道路で約 5,000 人、地方道路で約 2,100 人と見積もられている。</p> <p>③ 環境への配慮</p> <p>大気汚染、土壌流出、騒音、排水処理についての影響を見込んで対策を講じる。</p> <p>④ 社会面の配慮</p> <p>以下のような配慮をする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業沿線地域に居住する一人暮らしの老人、障害者、貧困層等の社会的弱者に対して移転後の家屋建設に役務を提供する等の具体的措置を講じる。 ・ 工事期間中には約 9,600 人の貧困層を土木工事作業員として雇用し、完成後にはサービスエリア・料金所等運営施設にお 	<p>(2) 有効性及びインパクトに影響を与える要素の分析</p> <p>① 貧困緩和</p> <p>上記のような効果が期待できる。また、地方道路については城歩県から広西壮族自治区へ抜ける道路が第11次5カ年計画期間において計画されており、同自治区の桂林市まで接続されると本事業の有効性がさらに高まると見られる。</p> <p>② 用地取得と住民移転</p> <p>本事業における用地取得は主要道路で642ha、地方道路で212haであった。住民移転対象者は主要道路については3,591人、地方道路では3,447人であった。用地取得および移転後における住民の不満等は特に報告されていないが、移転した住民の移転後の生計保護について、モニタリング実施等の配慮が必要である。</p> <p>③ 環境への配慮</p> <p>工事实施に関わる環境への配慮は散水、植樹、排水対策、土捨て場の適正な処理がとられており、負の影響は特にみられない。全体として農村部での工事であり、都市部において想定されるような問題は生じていない。</p> <p>④ 社会面の配慮</p> <p>移転後において一人暮らしの老人や障害者の問題は顕在化していない。また、工事期間中の雇用は対象地域で頻繁に行われており、一日あたり30～50元の賃金を支払っている。雇用人数については1,000人以上という回答であった。また、主要道路のサービスエリアや料金所でも完成すれば雇用する予定である。</p>

	<p>いて約 250 人の貧困層を雇用する。</p> <p>⑤ 「道の駅」類似施設の建設 地方道路においては、日本の「道の駅」に類似した施設をサービスエリアとして設け、駐車場・休息所に地域の特産物の販売所や観光案内所等を併設し、道路利用者と地域の交流促進と地域経済の活性化を図る。運営は地元の県政府が行う。</p> <p>⑥ 交通安全対策 事前評価段階では特に記述は無い。</p>	<p>⑤ 「道の駅」類似施設の建設 地方道路に建設が予定されている2ヶ所のサービスエリアは、設置場所については決定しているが、その意義と役割についてさらに検討中である。貧困地域に立地することから、農産物や特産品の生産者がサービスエリアでの販売を通じて確実に生計費を賄えるよう、利用者にとって魅力ある施設とすべく、販売品目や顧客層ターゲットについてよく検討するとともに、教育や訓練を含む住民の多目的な集会場所としての機能や災害時の対策本部および避難場所としての機能等をもたせることも検討すべきである。</p> <p>⑥ 交通安全対策 地方道路については路面が改善されることにより、走行速度が大幅にアップする。その結果、スピードの出しすぎによる交通事故の増加が危惧される。交通事故は人的損失のみならず経済的損失も大きいので、安全教育の徹底や安全施設の整備にもより一層の配慮が必要である。</p>
<p>(3) 持続性に影響を与える事項</p>	<p>(3) 持続性に影響を与える事項</p> <p>① 運営・維持管理体制 湖南省高速道路建設開発総会社が運営・維持管理を担当する。維持管理費用等は本事業の料金収入等を充当する。万一、維持管理費用が不足する場合は、湖南省人民政府の財政補填にて対応する。同会社は道路運営・維持管理のために豊富な経験のある職員 93 名での運営を計画している他、外国コンサルタント等による運営体制の組織強化も計画しており、運営維持管理能力に特段懸念はない。</p>	<p>(3) 持続性に影響を与える事項</p> <p>① 運営・維持管理体制 主要道路は邵陽～懷化高速道路建設開発有限公司が、地方道路は湖南省交通庁公路管理局が維持管理を行う。予算、財源等について特段懸念はない。</p> <p>② 大型トラックによる過積 主要道路については交通量の増加に伴う維持管理の問題がある。維持管理は国の基準に基づき実施されるが、適時適切な維持管理を行うことが円滑な交通のために重要であり、そのためには重量制限の徹底、財源の確保、タイムリーな維持管理の実施が必要である。</p>

		<p>③ 洪水対策</p> <p>城歩県は比較的雨量が多く（年間 1,500mm 程度）洪水の被害がたびたび生じている。法面の維持管理など定期的な補修が必要になると見られる。</p>
参考情報		
<p>[効率性]</p> <p>(1) アウトプット</p>	<p>(1) アウトプット：</p> <p>① 主要道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 区間：邵陽市隆回県周旺鋪～懷化市中方県竹田西 (円借款対象区間：邵陽市隆回県周旺鋪～邵陽市洞口県大水) ・ 総延長：約 160 km (円借款対象約 60 km) ・ 道路規格・車線数：高速道路、往復 4 車線 ・ 幅員：24.5～28m ・ 中央分離帯：固定式 (全区間) ・ 舗装：アスファルト舗装 (一部コンクリート舗装) ・ 橋梁：223 ヶ所 ・ トンネル：19 ヶ所 (うち雪峰山トンネル約 7.3 km) ・ インターチェンジ・料金所：9 ヶ所 ・ サービスエリア：3 ヶ所 ・ 接続線：約 13 km (竹田西～懷化市鶴城区) (主要道路と懷化市中心部を連結するアクセス道路) ・ 機械・電機設備：料金徴収・通信・監視コントロールシステム等 <p>② 地方道路：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 区間：邵陽市洞口県竹市～城歩県 ・ 総延長：約 100 km ・ 道路規格・車線数：二級道路、往復 2 車線 	<p>(1) アウトプット (対象事業項目については変更なし)</p> <p>① 主要道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中間レビュー時ではすでに基礎工事は終了しており、これから舗装工事が行われる段階にあった。 ・ 下記以外は変更なし <ul style="list-style-type: none"> ・ 原油価格の上昇によりアスファルト舗装からコンクリート舗装へと変更した。 ・ 隆回県へ向かう資江をわたる橋の幅について歩道部分として 1.5m を加えて 15m から 18m へと拡幅した。 <p>② 地方道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当初の省道 1865 号線区間は省道 220 号線 (洞口～武岡) と省道 219 号線 (武岡～城歩) に名称が変更されている。 ・ 中間レビュー時では舗装工事を行っている段階であった。

	<ul style="list-style-type: none"> 幅員：12～15m 舗装：アスファルト 橋梁：20カ所 サービスエリア：2カ所（「道の駅」類似施設） <p>③ コンサルティング・サービス（外国コンサルタント 36MM）</p> <ul style="list-style-type: none"> 環境対策 道路管理体制の支援 報告書作成補助等 	<ul style="list-style-type: none"> 下記以外変更なし 原油価格の上昇によりアスファルト舗装からコンクリート舗装へと変更した。 <p>③ コンサルティング・サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> 変更なし。
(2) 期間	(2) 期間 2002年3月～2006年12月（中国側資金にて一部開始済）	(2) 期間 2002年3月～2007年10月 着工はL/A締結時 完成時期の遅れは技術的に難度の高いトンネル建設（円借款対象外）に関わる本省（交通部）の認可が遅れたことなどによる。
[教訓及び提言]	<p>〔教訓〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 地方道路に建設が予定されている、日本の「道の駅」に類似したサービスエリアについては、日本と中国（対象地域）の生活水準の違いや市民社会の形成段階の差を認識した上で、実施計画が検討される必要がある。 <p>〔提言〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 地方道路については対象沿線地域における学校での安全教育の徹底、バス会社や運送業者などを通じた交通安全の啓蒙活動の実施、安全施設の整備などを継続して働きかけることが必要である。 	
[事後評価時用設定指標]	<p>事業事前評価表において以下が示されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通量の増加（小型車換算 台/日） 走行時間（時）の短縮 走行速度（km/時）の向上 市場へのアクセス時間（時）の短縮 農産物出荷量（万トン/年）の増加 	<ul style="list-style-type: none"> 事業事前評価表に基づき設定された運用効果指標について、中間レビュー時において確認したところ、中国側はそれら指標をフォローアップすることについて異議はなかった。一方、2001年12月にJBIC事前評価ミッションが湖南省政府と取り交わした Minutes of Discussion(M/D)およびその内容を踏襲し、2002年5月に合意した Project

	<ul style="list-style-type: none"> 内部収益率（FIRR、EIRR）（%） 	<p>Memorandum(P/M)においては、事業事前評価表における運用効果指標のベースとなった、より詳細な指標が示されている。中間レビュー時において P/M に基づいた詳細な指標の最新値を求めたが、事業事前評価表以上の数値の提供は無かった。</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業事前評価表を前提とした運用効果指標のフォローアップについて、湖南省の窓口は外資項目弁公室となることは確認されている。しかし P/M レベルの詳細な項目についてデータを求める場合は、予め当該項目について調査を行っておくよう求める必要がある。特に円借款対象区間以外の部分については情報提供の必要性を含め事前に説明し、中央政府から湖南省政府へ指示が出るようにしておくべきである。ただしそのような負荷を湖南省政府にかけてまで P/M レベルの詳細な指標を入手すべきかどうかは今後さらに検討する必要がある。 本事業は実施機関が主要道路（「邵陽～懷化高速道路建設開発有限公司」）と地方道路（湖南省交通庁公路管理局）で異なっている。事後評価時にはそれぞれ個別に対応する必要があるであろう。この点は事業事前評価時には想定されていない。
--	---	---

湖南省道路建設事業近郊の状況

(2002年と2006年の比較)

	一人当たり GDP (元)		人口 (万人)		貧困人口 (万人)		小学校				中学校				水道の 普及率 (%)		病院数 (所)		新生児 死亡率 (%)		電気 普及率 (%)	
	02	06	02	06	02	06	学校数 (所)		入学率 (%)		学校数 (所)		入学率 (%)		02	06	02	06	02	06	02	06
年	02	06	02	06	02	06	02	06	02	06	02	06	02	06	02	06	02	06	02	06	02	06
隆 回 県	2,674	3,625	109.93	112.28	21.6	13.8	437	310	99	99	100	82	97	98	74.7	77.2	29	32	21	16	100	100
城 歩 県	4,240	5,270	25.3	25.8	8.3	5.4	231	162	98	99.75	16	27	93	97.2	92.5	98	12	12	12.4	4.19	96	96

(出所：湖南省交通庁経由のデータ)