



海南(東線)高速道路拡張事業、海南島開発計画(道路)(1)(2)

海南島における高速道路の建設・拡張により同島の経済発展に寄与

【外部評価者】

株式会社 早稲田総研イニシアティブ 白石 正明

レーティング

有効性・インパクト	a	総合評価 A
妥当性	a	
効率性	b	
持続性	a	

本事業の目的

海南島東部の中心都市である海口市と南部の三亜市を南北に連絡する高速道路の建設(253km)およびその拡幅工事を行うことにより、増加する交通量および交通安全への対応をはかり、もって海南島の経済発展に寄与する。

借款契約概要

- 承諾額/実行額:
(第1期)71億円/70億6400万円
(第2期)58億5500万円/58億1400万円
(拡張)52億7400万円/41億300万円
- 借款契約調印: (第1期)1991年1月、
(第2期)1991年10月、(拡張)2000年3月
- 借款契約条件: (第1期)金利2.5%、返済30年(うち据置10年)、一般アンタイド[コンサルティングサービス部分は金利0.75%、返済40年(うち据置10年)、一般アンタイド]
(第2期)金利2.6%、返済30年(うち措置10年)、一般アンタイド
(拡張)金利2.6%、返済30年(うち措置10年)、一般アンタイド
- 貸付完了: (第1期)1996年2月、
(第2期)1997年11月、(拡張)2005年7月
- 実施機関名: 海南高速道路有限公司
- WEBページURL:
www.hi-expressway.com(中国語)

(海南島拡大図)



本事業実施による効果(有効性・インパクト)

本事業は、ほぼ計画通り海口市～三亜市間の高速道路が建設・拡張された。海口市～瓊海市(海口～三亜の間に位置する市)間の平均日交通量は計画値を上回る一方、瓊海市～三亜間の交通量は計画値を下回っている。これは、工業生産が海南島東北部に集中していること等が関係しているものと推定されるが、いずれの区間も交通量は増加傾向にある。一方、海口市～三亜市間の全区間を通じた走行時間は半減されている。また、海南島東部地域における住民アンケートによると、本事業は輸送コストの引き下げや地域経済の発展等の効果があり、おおむね好意的に評価されている。

本事業の実施により概ね計画どおりの効果発現が見られ、有効性は高い。

妥当性

本事業は、「海南経済発展戦略(1988～2000年)」に基づき、海口市と三亜市を結ぶ253kmの東線高速道路として計画された。地域市場拡大などを掲げる第11次5カ年計画(2006～2010年)とも政策的整合性を保っており、現在も海南経済の発展と歩調を合わせた事業として矛盾なく機能しているといえる。

よって、本事業の実施は審査時および事後評価時ともに開発ニーズ、開発政策と十分に合致しており、事業実施の妥当性は高い。

効率性

本事業では、1・2期工事は遅延はなかったものの、交通量の増加にとまない実施された拡張工事における5カ月の遅延が生じたことにより、計画値9年7カ月(115カ月)に対し、実績値は10年(120カ月)となり、計画比104%となった。一方、事業費は、計画比121%となった。本事業は、事業期間についてはほぼ計画どおりであったものの、事業費が計画を上回ったため、効率性についての評価は中程度と判断される。

今後の展望(持続性)

本事業完成後の維持管理は海南省交通運輸庁 公路局:海南省環島道路(東線)工程指揮部(1993年4月、分離民営化後、海南高速道路有限公司)が全体の管理を行い、設計および施工管理は交通部公路企画設計院が主体となって担当している。東線高速道路の維持管理については調査時点で特に問題はない。本事業は実施機関の能力および維持管理体制とともに問題なく、高い持続性が見込まれると評価される。

結論と教訓・提言

以上より、本事業の評価は非常に高いといえる。本事業においては実施機関の民営化、地質条件の違いによる設計変更、地元住民の要求による計画変更等が生じ、コストオーバーラン*の原因となったため、全工程を通じた厳しい工程管理等、実施の状況に応じたプロジェクト管理技術の改善が望まれる。

*事業費が大幅に増幅すること。