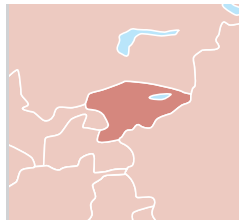




アジア キルギス



ビシュケク-オシュ道路 改修事業(1)(2)

二大重要都市間幹線道路の改修により、通年交通および安全の確保と地域経済を活性化

【外部評価者】

株式会社コーエイ総合研究所 下村 暢子

レーティング

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

本事業の目的

首都ビシュケクと第二の都市のオシュを結ぶ幹線道路(総延長619km)のうち、特に改修の緊急性の高い区間(合計166km)を改修し、道路の維持管理を行うために必要な機器を調達することにより、道路輸送の効率化・安全化をはかり、もってキルギス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) 30億1600万円／25億3300万円
(第2期) 52億5000万円／50億5000万円
- 借款契約調印:
(第1期) 1997年3月、(第2期) 1998年10月
- 借款契約条件:
(第1期) 金利2.3%、返済30年(うち据置10年)、一般アンタイド
(第2期) 金利1.8%、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)、二国間タイド]
- 貸付完了:(第1期) 2002年6月、(第2期) 2006年12月
- 実施機関名: 運輸通信省(MOTC)
- URL: <http://www.mtk.kg/>



改修された道路(コクベル峠)

本事業実施による効果(有効性・インパクト)

事業実施前は路面舗装が不十分で峠区間の走行は困難であった小型車両の交通量が事業実施後には飛躍的に伸びた。トクトガル〜カラクル(約96km)の走行時間も、事業実施前(4時間以上)から約半減した。走行費用の節約や交通量(年間平均交通量約2000台/日)も計画をほぼ達成した。首都ビシュケクと沿線道路の4カ所には衛星通信機材や重機も配置され、雪崩の予警報や、災害復旧の時間短縮が可能になり、冬季の交通状況の改善は顕著である。国際道路としての重要性も徐々に増し、北のロシア連邦、カザフスタンからは建設資材などが、また南からは農産物を中心に輸送され、交通量の増加とともにその貨物量の増大が確認された。

沿線での雇用機会や所得増大についての満足度は受益者調査の回答者の7-8割を占めた。また、病院をはじめとする社会サービスへのアクセス向上にも貢献している。交通事故の増加が沿線住民の懸案となっているものの、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

キルギスは北部と南部の主要都市が3000mを超える峻険な山脈で隔たれており、ビシュケク-オシュ道路は北部と南部を、隣国ウズベキスタンを通過せずに結ぶ重要な幹線である。また、沿線には重要な輸出産業である水力資源が豊富に存在し、新規開発予定の大型水力発電所もあったため、事業の優先度は高かった。さらに外国からの技術導入の必要性も高く、ADB、イスラム開発銀行も他工区を支援してほぼ全線の改修が行われている。したがって、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

本事業は、事業費についてはほぼ計画どおりであったものの、安全管理面を強化するための設計変更や、災害、経済危機、国境封鎖などによる機器調達の遅延などで大幅に工期が延長した結果、期間が計画を大幅に上回ったため、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)

本事業は実施機関の技術者の能力向上にも貢献したことが確認されたが、維持管理計画策定の基礎となる交通量、機材管理などのデータベースに統一性がみられず、実態把握が困難であった。したがって、本事業は実施機関のデータ管理体制が不十分であり、事業の持続性に一部問題があることから、中程度と評価される。

結論と教訓・提言

以上より、本事業の評価は高いといえる。提言として、事業区間の交通事故数が、工事中の2002年の49件から2007年には約2倍の98件に増加したことをふまえ、今後は交通事故の防止のために実施機関と交通警察などが協力して対策を強めることが望まれる。

※ 本件を含むすべての事後評価報告書は、JICAウェブサイトの「事業評価→事後段階の評価(事後評価・事後モニタリング)」からご覧いただけます。(URL:<http://www.jica.go.jp/activities/evaluation/after.html>)