

スリランカ

2015年度 外部事後評価報告書¹

円借款「地方道路開発事業（東部州）」

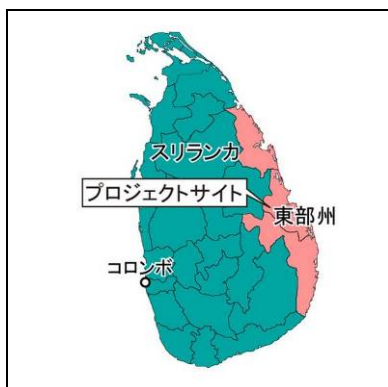
外部評価者：株式会社国際開発アソシエイツ 原口 孝子

0. 要旨

本事業は、内戦の影響を受けた東部州全域において、劣化したコミュニティ道路を改修することで、長く低開発状態に置かれていた住民の社会・経済サービスへのアクセス向上を図り、復興・開発に寄与することを目的としていた。このような目的は、スリランカの開発政策、開発ニーズ及び日本の援助政策に合致しており妥当性は高い。東部州の特徴である多様な民族的背景に配慮しつつ、330箇所計約380kmのコミュニティ道路がコンクリート舗装を施され、内戦終結後に急増した交通量に対応できるようになったとともに、住民の学校、病院、市場などへのアクセスが著しく向上し、生活や経済面のプラスの変化がみられることから、有効性・インパクトは高い。効率性も、事業費及び事業期間がおおむね計画どおりであったことから高い。一方、持続性は中程度である。事業を実施した州道路局と対象道路の維持管理責任を負う地方自治体との情報共有などの不足や予算不足により、想定された維持管理活動はいまだ行われていない。事後評価時点の道路の状態はおおむね良好であるが、長期的な効果の継続には懸念がある。

以上より、本事業の評価は非常に高いといえる。

1. 事業の概要



事業位置図



改修された道路で、収穫した米を市場に運ぶ

1.1 事業の背景

スリランカの道路セクターは、国内陸上輸送の約9割を占め（2008年）、同国の経済・社会活動において大きな役割を果たしている。地方部では、既存道路の多くは維

¹ 本事後評価では、本事業の活動に関連し、日本やスリランカの非営利団体からの専門的な知見に基づく意見を得た。これら有識者の選定は、評価者が提案し、JICAが同意する方法で行われた。

持管理不足から著しく劣化しており、社会サービスへのアクセス不足や大コロombo圏との格差拡大を招いていた。特に東部州（2009年の人口約146万人）は、25年以上の長期にわたった紛争影響下からの復興途上であり、平和の定着の観点からも地域経済活性化及び住民の生活向上が必要であり、そのために社会・経済サービスへのアクセス改善に直結するコミュニティ道路（総延長8,300km）の整備が緊要であった。

国際協力機構（JICA）は、世界銀行及びアジア開発銀行（ADB）と連携し、スリランカの道路網改善を支援していた。東部州については世界銀行及びADBが州道の、JICAがコミュニティ道路の改善を、それぞれ支援するという役割分担であった。本事業はこのうち、東部州のコミュニティ道路の改善を行ったものである。

1.2 事業概要

東部州において、路面の劣化が著しいコミュニティ道路の改修を行うことにより、経済・社会サービスへのアクセス向上を図り、もってスリランカの地域間格差是正及び紛争影響地域の復興に寄与する。

円借款承諾額/実行額	3,965百万円 / 3,956百万円
交換公文締結/借款契約調印	2010年3月 / 2010年3月
借款契約条件	金利 0.65%（コンサルティングサービスは0.01%） 返済 40年 （うち据置 10年） 調達条件 アンタイド
借入人/実施機関	スリランカ民主社会主義共和国政府 / 政策立案・経済問題省
貸付完了	2013年12月
本体契約	-
コンサルタント契約	-
関連調査 （フィージビリティ・スタディ：F/S）等	<ul style="list-style-type: none"> • ADB, Subgroup II (N): Final Report (Feasibility), Road Project Preparatory Facility, Consulting Services for Feasibility Study and Detailed Engineering Design of Provincial Roads (2008). • 片平エンジニアリング・インターナショナル（2010年）「スリランカ国東部州給水開発事業及び地方道路開発事業に係る案件実施支援調査（SAPI）ファイナルレポート」
関連事業	<ul style="list-style-type: none"> • Eastern and North Central Provincial Road Project (ADB、2009年～2014年) • Provincial Roads Project (世界銀行、2009年～2015年)

事業の実施機関は政策立案・経済問題省国家計画局（事業実施当時は財務計画省国家計画局）であり、同局内に設置された事業監理ユニットの監督下、東部州道路局の各県（トリンコマリー県、バティカロア県、アンパラ県）支所に設置された事業実施ユニットが事業を実施した。

2. 調査の概要

2.1 外部評価者

原口 孝子（株式会社国際開発アソシエイツ）

2.2 調査期間

今回の事後評価にあたっては、以下のとおり調査を実施した。

調査期間：2015年12月～2016年12月

現地調査：2015年1月31日～2月16日、2016年5月15日～5月20日

3. 評価結果（レーティング：A²）

3.1 妥当性（レーティング：③³）

3.1.1 開発政策との整合性

地方の既存道路の改修は、審査時、事後評価時双方の開発政策と整合している。審査当時の政権の基本政策である「マヒンダ・チンタナ」に基づく「国家開発十カ年計画」（2006年～2016年）では、地域バランスのとれた経済成長維持の実現のためには道路網の整備が不可欠であるとし、とりわけ地方の劣化した既存道路の改善を喫緊の課題としている。

2015年1月の政権交代以降、「マヒンダ・チンタナ」自体は継続しておらず、新政権の国家開発計画も事後評価時には準備中であり発表されていないが、上記十カ年計画に記載された公共投資事業の多くは継続的に計画・推進されている。事後評価時現在文章化されているものとしては、経済政策に係る首相演説（2015年11月5日）があるが、その中でも、農村インフラ開発対象の一つとしてコミュニティ道路への言及がある⁴。

州レベル開発政策については、「東部州開発計画」（2012年～2016年）の道路セクター開発政策にて、住宅・インフラ開発の重要セクターとして、コミュニティ道路を含む各種道路の改修とコネクティビティの向上が図られている。

² A：「非常に高い」、B：「高い」、C：「一部課題がある」、D：「低い」

³ ③：「高い」、②：「中程度」、①：「低い」

⁴ 実施機関によれば、2016年末までには公共投資計画が発表される見込みとのこと。

3.1.2 開発ニーズとの整合性

審査時の状況は「1.1 事業の背景」に記したとおりで、コミュニティ道路の劣化は住民の生活環境・経済活動及び復興の妨げとなっていた。

事後評価時、内戦終結後の復興・開発が進んでいる。表1及び図1に示すように、人口、自動車登録台数ともに増加しており、また、実施機関及び東部州政府によれば、内戦が終結して人々の移動の自由が確保されたとのことで、生活全般に用いられるコミュニティ道路の必要性は明らかである。本事業対象地域の主な生計手段は農漁業で、コミュニティ道路は社会サービスへのアクセスのみならず生産物の販売に重要である。

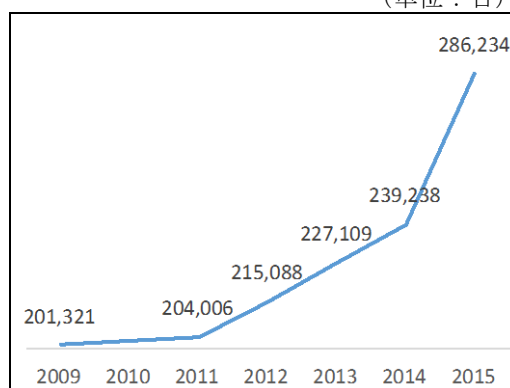
表1 東部州関連統計（妥当性）

	審査時 (2009年)	事後評価時 (2015年)
人口(人)	(2007年) 1,461,009	(2012年) 1,551,381
タミル	589,441 (40%)	617,295 (40%)
ムスリム	549,246 (38%)	569,182 (37%)
シンハラ	316,101 (22%)	359,136 (23%)
その他	6,221 (0%)	5,768 (0%)
道路延長(km)		
国道(A, B)	1,148	1,171
州道(C, D)	1,098	1,098
その他	データなし	17,961

出所: JICA 提供資料、実施機関質問票回答、東部州統計、スリランカ中央銀行、センサス統計庁

注: コミュニティ道路は「その他」に含まれ、州道路局によれば審査時から引き続き約 8,300km 程度とのこと。

(単位: 台)



出所: 東部州運輸交通局データより作成
注: オートバイも含む。

図1 東部州の自動車登録台数

3.1.3 日本の援助政策との整合性

本事業は、審査時、「対スリランカ国別援助計画」(2004年度)の二本柱であった、「平和の定着・復興支援」及び「長期開発ビジョンに沿った援助」いずれの方針とも整合していた。また、JICA「対スリランカ経済協力の実施方針」(2009年)でも上記の基軸が再確認され、特に東部州に関しては、平和の定着の促進の観点から、地方道路、地方給水、小規模港など地方のコミュニティインフラや道路網などの復旧を通じ紛争影響地域の復興を支援することとされていた。

以上より、本事業の実施はスリランカの開発政策、開発ニーズ、日本の援助政策と十分に合致しており、妥当性は高い。

囲み 1 スリランカ内戦と東部州の民族的特徴を踏まえた開発への課題

国全体ではシンハラ人が人口の7割を占めるスリランカにおいて、東部州は、シンハラ人、タミル人、ムスリムの3民族が混在しており、最も多様な民族的・宗教的背景を持つ地域である。北・東部地域をタミル・ホームランドと主張していたタミル・イーラム解放のトラ（Liberation Tiger of Tamil Eelam、以下、「LTTE」という）は、1980年代から一部地域を支配し、住民も巻き込んだ戦闘がスリランカ政府軍との間で繰り返されてきた。2002年の停戦合意後、国際協力による東部州への支援が始まり、2004年のインド洋大津波被災後、緊急支援と復興支援の活動はさらに増加した。しかし、2006年にトリンコマリー県内で政府軍とLTTEとの本格的な戦闘が発生し、タミル人のみならず他の民族グループにおいても大量の避難民を生んだ。2007年、政府軍が東部州を制圧し、同州に対する復興・開発支援は再び活発化した。その後も政府軍の攻勢が続き、2009年にLTTE壊滅をもって内戦は終結した。

東部州政府によれば、2009年末までにはほとんどの住民が元の居住地に帰還したが、戦闘の物的被害は局地的であったものの、州全体が長期にわたる内戦によって低開発状態に置かれてきたことで、インフラの劣化や産業の未発達による他地域との経済格差が生じていた。東部州復興・開発支援にあたっては、つい先日まで緊張関係にあった、多様な民族が混在する状況への配慮が求められていた。

3.2 効率性（レーティング：③）

3.2.1 アウトプット

（1）土木工事

工事の内容は、コミュニティ道路（道路幅は平均4m）におけるコンクリート舗装の施工、一部サブプロジェクトにおける排水施設の新設またはその補修であり、審査時の計画のとおりであった。工事は国内競争入札で、現地コントラクター計70社が受注した。

対象道路（サブプロジェクト）の内訳は表2のとおり。審査時の計画は東部州約300kmのコミュニティ道路の改修であり、サブプロジェクトは、実施機関が準備したロングリスト（580サブプロジェクトのリスト）から優先度の高い順に選定することとなっていたが、「紛争配慮の観点からステークホルダーを集めて事業運営委員会を定期的を開催し、民族・地域的偏りが生じているなどの紛争要因が予見される場合は柔軟に対象道路候補を見直すことを想定しているため、総延長は変わり得る」（JICA提供資料）とされていた。

事業開始後、JICAの案件実施支援調査⁵にて、優先313サブプロジェクト（総延長356.11km）に対する妥当性の確認とベースライン調査が実施されたが、その後、

⁵ 「スリランカ国東部州給水開発事業及び地方道路開発事業に係る案件実施支援調査（SAPI）」（2010年）

高い改修ニーズに可能な限り応えるべく、円借款残資金を活用して、上記ロングリストよりサブプロジェクトが追加で選定され、最終的な実績は、計 330 サブプロジェクト（総延長 376.68km、審査時計画比 126%）となった⁶。サブプロジェクト選定に民族・地域的な偏りはみられない（「3.4.2 その他、正負のインパクト」参照）。

実施機関からの報告及び 30 サブプロジェクトの実査⁷からは、アウトプットの完成状況はおおむね良好であったと判断される。なお、事業完了から事後評価時まで発生した問題については「3.5.4 運営・維持管理の状況」を参照されたい。

表 2 サブプロジェクト内訳

	計画（審査時）		実績	
	サブプロジェクト数	延長 (km)	サブプロジェクト数	延長 (km)
トリンコマリー県	-	-	97	116.50
パティカロア県	-	-	161	136.00
アンバラ県	-	-	72	124.18
計	(580 箇所から選定)	約 300	330	376.68

出所：JICA 提供資料、実施機関提供資料

（2）資機材購入

東部州道路局各県支所がサブプロジェクトの品質管理を行うための、各種試験用の小機材（リバウンドハンマー、圧縮試験機⁸、土壌密度計など）が調達された。

（3）コンサルティングサービス

業務量、業務内容ともにおおむね計画どおりであった。スリランカ人コンサルタントが、工事対象候補道路の選定支援、詳細設計、入札補助、施工管理・環境モニタリング含む）、運営・維持管理に係る技術移転などを行った。

⁶ 上記調査の対象となっていた 313 サブプロジェクト 356.11km（トリンコマリー県 98 サブプロジェクト 116.50km、パティカロア県 151 サブプロジェクト 136.00km、アンバラ県 64 サブプロジェクト 124.18km）はすべて実施されたが、うちトリンコマリー県の 1 サブプロジェクトは地元政府資金で改修されることとなったため、本事業対象外となった。

⁷ 実査対象の 30 サブプロジェクトは、アウトプットの確認及び受益者調査のため、①各県の民族及びサブプロジェクトの分布に合わせ、かつ②土木工事が事業期間を構成する三つのフェーズのそれぞれに実施されたものを含むように選定した。30 という数は、本事後評価に割り当てられた期間に応じ、ベースライン調査にて 30 サブプロジェクトを抽出したことも参考に設定した（なお、ベースライン調査の対象は初期に実施されたサブプロジェクトに限られていたため、今回対象と完全に同一ではない）。訪問しなかったサブプロジェクトの情報は、実施機関及び東部州道路局からの報告や提供資料に基いているが、複数の資料の内容は整合性があり不明点もなかったため問題ないと思われる。訪問サイトの内訳などは後述「3.3.2 定性的効果」の表 7 及び囲み 2 を参照されたい。

⁸ リバウンドハンマー、圧縮試験機はいずれも、コンクリートの圧縮強度の判定のための装置。

3.2.2 インプット

3.2.2.1 事業費

総事業費は 4,631 百万円（うち円借款は 3,956 百万円）であり、計画内に収まった（計画比 99%）（表 3）。アウトプット実績が計画を上回ったにもかかわらず事業費が計画内であったのは、価格変動予備費（プライスエスカレーション）や物的予備費などに割り当てられていた資金を土木工事に用いたことによる。

表 3 事業費の計画と実績

（単位：百万円）

	計画（審査時）						実績					
	外貨		内貨		合計		外貨		内貨		合計	
	うち 円借款		うち 円借款		うち 円借款		うち 円借款		うち 円借款		うち 円借款	
土木工事・資機材	0	0	2,797	2,797	2,797	2,797	0	0	3,865	3,865	3,865	3,865
コンサルティングサービス	0	0	90	90	90	90	0	0	55	55	55	55
プライスエスカレーション	0	0	654	654	654	654	0	0	0	0	0	0
物的予備費	0	0	345	345	345	345	0	0	0	0	0	0
建中金利	63	63	0	0	63	63	29	29	0	0	29	29
コミットメントチャージ ⁹	16	16	0	0	16	16	7	7	0	0	7	7
管理費	0	0	233	0	233	0	0	0	148	0	148	0
税金	0	0	466	0	466	0	0	0	527	0	527	0
合計	79	79	4,585	3,886	4,664	3,965	36	36	4,595	3,920	4,631	3,956

出所：JICA 提供資料、実施機関提供資料

注：為替レートは計画額 1 ルピー＝0.786 円（2009 年 12 月）、実績額 0.738 円（2010 年～2014 年平均）。

3.2.2.2 事業期間

事業期間は計画を上回った（計画比 124%）が、対象道路延長が審査時に約 300km であったところ、実績は 376.68km であったこと、すなわちアウトプットの増加（126%）におおむね見合うものだった⁹。アウトプット増加以外の、期間延長の要因としては、JICA による案件実施支援調査開始手続きの遅れ及び、2010 年 10 月～2011 年 2 月と 2012 年 12 月～2013 年 3 月の洪水による工事の一部中断があるが、スケジュール管理により、追加アウトプットで計画された以上の遅延は回避された。

⁹ 実施機関の報告によれば、土木工事は 3 期に分けて行われ、それぞれの工事完了時期は第 1 期（約 104km）が 2012 年 6 月、第 2 期（約 112km）が 2012 年 11 月、第 3 期（約 161km）が 2013 年 12 月であった。すなわち、審査時計画延長である「約 300km」を超えた分は第 3 期に含まれると考えられるが、そのうちどの部分が「当初計画」「追加分」にそれぞれ該当するかは審査時に特定されていないため、本評価では、総延長と全体期間の計画・実績比を比較し、アウトプットの増加率が計画期間のそれを上回ったため、効率的に実施されたと判断した。

表4 事業期間の計画と実績

	計画（審査時）	実績
借入契約調印	2010年3月	2010年3月
コンサルタント選定	2010年2月～6月	2010年5月～8月
コンサルティングサービス	2010年7月～2013年5月	2010年9月～2013年7月
コントラクター選定	2010年7月～2011年11月	2010年9月～2012年1月
土木工事・資機材購入	2010年12月～2013年3月	2011年2月～2013年12月
事業完成（事業期間）	2013年3月（37カ月）	2013年12月（46カ月）

出所：JICA 提供資料、実施機関提供資料

3.2.3 内部収益率（参考数値）

本事業の経済的内部収益率（EIRR）は、審査時に3県の平均として17.2%と計算されていた。費用には事業費及び運営・維持管理費が、便益には、路面改良による走行費の節減及び所要時間の短縮（時間短縮による費用節減）が想定された。

事後評価時に、審査時に用いられたのと同じ経済分析モデルを用い、事業費、道路延長及び交通量に実績値を代入して再計算したところ、3県平均で37.4%となった。EIRRが審査時計画値を大きく上回った理由は、交通量が計画を上回って増加したことと思われる（事業費、道路延長変動のインパクトはあまりみられない¹⁰）。

財務的内部収益率（FIRR）は、本事業が収入を伴うものでないため該当しない。

以上より、本事業は事業費、事業期間ともにほぼ計画どおりであり、効率性は高い。

3.3 有効性¹¹（レーティング：③）

運用・効果指標は想定を上回って増加し、改修されたコミュニティ道路の利用が著しく増大するとともに、通行による費用や時間のロスが減少した。定性的にみても、対象コミュニティ道路は事業前と比べて通行しやすくなったことは明らかで、学校、病院、市場などへのアクセスが向上したことが確認された。よって、「経済・社会サービスへのアクセス向上」という事業目的は達成されたといえる。

3.3.1 定量的効果（運用・効果指標）

表5に示すとおり、定量的効果は計画を大きく上回った。

¹⁰ 事業費（審査時にならい米ドル額で計算）、道路延長それぞれのみを実績値として試算したEIRR値は計画値と大きく変わらなかった。なお、いずれの計算も、プロジェクトライフは20年と想定。

¹¹ 有効性の判断にインパクトも加味して、レーティングを行う。

表5 運用・効果指標

	基準値	基準値	目標値	実績値	実績値
	2009年	2010年	2015年	2013年	2016年2月
	審査年	事業開始年	事業完成2年後	事業完了年	事業完成約2年後
【運用指標】					
指標1：年平均日交通量（台/12時間） ⁽¹⁾					
①オートバイ、自転車除く	58	91 ⁽²⁾	-	-	482
②オートバイ、自転車含む		197 ⁽²⁾	294	-	1,582
【効果指標】					
指標2：走行費の節減（千ルピー/年） ⁽³⁾	-	-	550	-	18,670
【効果指標】					
指標3：所要時間の短縮 （時間短縮による費用節減）（千ルピー/年） ⁽³⁾	-	-	260	-	1,520
【補完情報】					
対象道路の直接裨益世帯数合計 ⁽⁴⁾	-	-	-	446,800	519,689

出所：JICA 提供資料（基準値、目標値）、東部州道路局データをもとに計算（指標1～3実績値）、実施機関提供資料（補完情報2013年実績値）、サイト訪問調査結果をもとに計算（補完情報2016年実績値）

注：（1）サブプロジェクト当たり平均値。目標値は、審査時には数値の記載はなく「ベースライン調査において設定」とされていたことから、案件実施支援調査にて提案された、3県30箇所のベースライン調査による目標値の平均を計算し記載した。実績値は、3県にてランダムに選定した15サブプロジェクトにおける実測値の平均。

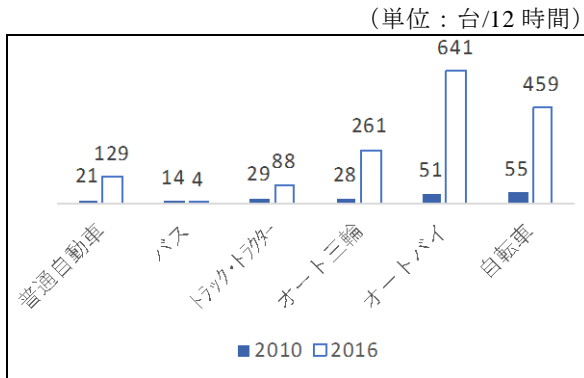
（2）審査時には、案件実施支援調査の数値と比較可能な、オートバイと自転車を含む基準値の記載がなかったため、同調査のベースライン調査から得られた2010年の平均値を記載している。

（3）サブプロジェクト当たり平均値。目標値は、審査時には数値の記載はなく、指標1と同様の方法で計算して記載した。2016年実績値は、審査時のEIRR算定に用いられたkm当たり単価（車種、走行速度、国際ラフネス指標（IRI）などの関数として計算）を、年平均日交通量実測値及び道路延長実績値に乗じて再計算した理論値。いずれもオートバイを含む（自転車は含まない）。

（4）対象道路は生活道路であり、必ずしも車両の通行のみに用いられるわけではないことから、道路の利用世帯数を補完情報として使用した。2013年実績値は実施機関の報告によるが、算出根拠などは不明。2016年実績値は、事後評価時にサブプロジェクト30箇所の聞き取りに基づき推計。

指標1「年平均日交通量」は運用指標として整理した。事前・事後の計測条件が同一ではないため正確な比較ではないが、2010年から、オートバイ、自転車を含む年平均日交通量は約8倍、これらを除く年平均日交通量は約5倍に増加した。オートバイ、自転車の増加が著しいが、普通自動車、トラック、オート三輪も大きく増加した（図2）。自動車の年平均日交通量増加率は自動車登録台数の増加率（図1より計算すると年6%）を大きく上回る年31%で、本事業で整備した道路の利用が著しく増大していることがわかる。このことは、後述のサイト実査や受益者調査の結果とも合致している。表6に示すように、比較可能なデータが得られた個別の道路においても確実な増加傾向がみてとれる。

本事業の実施は、内戦が終結して東部州の経済・社会活動が活発化した時期と一致しており、急増した交通量に対応するものであったといえる。



出所：JICA 提供資料、東部州道路局データより作成
注：サンプル調査（2010年30箇所、2016年15箇所）に基づくサブプロジェクト当たり平均値。

図2 本事業道路の車種別年平均日交通量

指標2「走行費用の節減」、指標3「所要時間の短縮（時間短縮による費用節減）」は効果指標として整理した。いずれも、EIRR 算定における前提条件に基づく理論値ではあるが、計画を大きく上回った。EIRR と同様、増加の理由は交通量の増加と思われる¹²。

3.3.2 定性的効果（その他の効果）

事業完了時にコンサルタントが実施した世帯調査（3 県計 690 世帯）において既に、アクセスの向上について肯定的な意見が多数を占めていた。

事後評価時は、完了時と同様の世帯調査は期間及び費用面から困難であったため、各県の民族及びサブプロジェクトの分布を考慮して選んだ 30 箇所のサイト実査時に、よりインフォーマルな形式（半構造化インタビュー及びフォーカスグループ・ディスカッション）にて受益者調査を実施した。回答者は、サイト訪問時に近隣にいた住民で、3 県 30 箇所計 286 人であった（表7、囲み2）。

表7 事後評価時に実査を行ったサブプロジェクト数

(訪問数/総数)

	タミル	ムスリム	シンハラ	計
トリンコマリー県	5/33	3/30	3/34	11/97
バティカロア県	10/101	1/60	0/0	11/161
アンバラ県	2/15	3/35	3/22	8/72
計	17/149	7/125	6/56	30/330

出所：受益者調査

表6 個別道路の年平均日交通量(一例)

(単位：台/12時間)

	2010年実績値	2015年目標値	2016年実績値
トリンコマリー県 95 Hospital Road	164	208	1,248
バティカロア県 Amarasingam Road	239	457	1,084
アンバラ県 21 Colony Road	249	463	853

出所：JICA 提供資料、東部州道路局
注：オートバイ、自転車を含む。

囲み2 受益者調査の概要

- 実施日：2016年2月に約2週間
- 回答者：3 県 30 箇所サブプロジェクト（有意抽出）対象地で出会った住民計 286 人（女性 133 人、男性 153 人、年齢は 10 代～70 代）
- 調査方法：フォーカスグループ・ディスカッションにて 14 箇所計 215 人（コミュニティ内訳は、タミル人 9 箇所、ムスリム 3 箇所、シンハラ人 2 箇所）、家族など小グループでの半構造化インタビューにて計 71 人

¹² 受益者調査結果によれば、主要道路までの所要時間短縮は平均 21 分であった（徒歩、オート三輪タクシー、自転車など総合した回答）。

受益者調査の主な結果は次のとおり、非常に肯定的であった。調査時に観察した住民の道路利用状況からも、利便性やアクセスが向上したことは明らかであった。

(1) 対象道路使用の頻度と目的

聞き取りを行った全員が、「生活全般のため対象コミュニティ道路を毎日使用している」と答えた。「本事業後は、仲買人や物売りがトラックやバイクで村まで来るようになった」という声が多く聞かれた。また、稲作地帯では籾の乾燥にも道路を使用していた。「コンクリートの表面が平らで熱いのでよく乾く」との声が聞かれた。

(2) 対象道路は年間を通じて通行可能になったか

聞き取りを行った全員が「はい」と回答した。

(3) 病院、学校、マーケットのそれぞれへのアクセスが向上したか

聞き取りを行った全員が「はい」と回答。回答の一部を紹介する。

- ・ 病院：「病人を迅速・安全に運べるようになった」「救急車が家の前まで来るようになった」
- ・ 学校：「通学が楽になった」「靴を履いて通学できるようになった（事業前はぬかるみで靴を汚さないように、雨期は裸足で通学していた）」「教員が通勤しやすくなった（ほぼ全員の教員が村外から通勤しているため）」
- ・ マーケット：「車やバイクで収穫物を市場に運ぶのが楽になった」「仲買人や物売りがトラックやバイクで村まで来るようになった」



改修前（左）と改修後（右）の道路の一例（実施機関提供）



住民とのフォーカスグループ・ディスカッション



登校しやすくなった児童



農作業（籾の乾燥）にも道路を使用

本事業は、世界銀行及び ADB と連携して取り組むスリランカの道路網改善支援の一部であった。東部州では、ADB（トリンコマリー県、バティカロア県）及び世界銀行（アンパラ県）が州道、JICA が 3 県のコミュニティ道路を分担し、連携して支援することとなっていた。事後評価時の確認では、他の道路事業と意図的に組み合わせる本事業のサブプロジェクトを選定することはなかった¹³が、重複は避けて選定された。一部のサイトでは、本事業とほぼ同時期に実施された、ADB または世界銀行の州道開発事業または、スリランカ地方政府や NGO（わが国草の根・人間の安全保障無償資金協力事業の対象を含む）によるコミュニティ道路と接続した本事業のサブプロジェクトがあった。改修された州道とされていない州道の状態は明らかに大きく異なるため、改修された州道に接続している本事業対象のコミュニティ道路では、より広範なモビリティが向上したといえる。ただし広域交通への定量的な影響は不明である。

3.4 インパクト¹⁴

3.4.1 インパクトの発現状況

想定されたインパクト「スリランカの地域間格差是正及び紛争影響地域の復興」への寄与がみられた。本事業は、内戦終結後の社会・経済の安定化が始まった時期と重なったことで、社会・経済発展による復興の推進及び住民の生活の向上を通じた平和の定着に貢献したといえる。

(1) マクロ指標の推移（参考情報）

地域内総生産（GDP）、貧困人口、失業率などのデータを、審査時の想定¹⁵に従って参考情報として入手した。表 8 に示すように、いずれも事業前後で改善しており、指標によって異なるものの全国との格差も縮小傾向にある。「3.3 有効性」で述べたように、本事業は住民の経済・社会サービスへのアクセスを向上させた。受益者調査では特に、対象地域の主要産品である農産物や漁獲物の運搬コストの低減が多

¹³ 本事業対象道路は、国道または州道と接続していることを基準の一つとして選定されたが、その国道/州道の整備状況は考慮されていない。

¹⁴ 本事業では、東部州の平和構築アセスメント（2008 年、JICA 提供資料）に基づき、以下の配慮が組み込まれた。うち①は「3.4.1 インパクト」にて、想定されたインパクト「地域格差是正・紛争影響地域の復興に寄与」が発現したかの確認、②は「3.4.2 その他正負のインパクト」にて、マイナスのインパクトがなかったかの確認として、本評価に組み込んだ。

① プロジェクトを実施することにより不安定要因を縮小・排除する（正のインパクト促進）

② プロジェクトを実施することにより、不安定要因を助長していないか（負のインパクト回避）

（参照：JICA「紛争予防配慮・平和の促進ハンドブック」2014 年、JICA 提供資料）

なお、審査時に想定されていた定性的効果「保健、教育施設、マーケットなどの経済・社会サービスへのアクセス向上、対象住民の収入向上など」のうち「対象住民の収入向上」は本欄にて分析している。

¹⁵ JICA 提供資料によれば、「貧困削減効果は基本的に定性的に測ることとするが、定量的な視点も取り入れるための補助的な数値として、「地域 GDP」「貧困人口」の統計をモニターすることを実施機関と（審査時に）合意している。ただし、これらの統計には道路改修以外の影響が大きいため、運用・効果指標とはせず、あくまで参考として扱う」とされている。

く指摘された。寄与度の検証は困難であるものの、コミュニティ道路は住民のあらゆる経済・社会活動に必ず用いられるものであり、これら定量指標に影響を与える要因になっていると考えられる。

表 8 東部州関連統計（インパクト）

	審査時 (2009年)	事後評価時
人口(人)	1,539,000	(2012) 1,551,381
貧困人口(人)	223,056	(2012) 170,000
貧困率(%)	14%	(2012) 11%
失業率(%)	7.7%	(2014) 4.9%
名目地域 GDP (百万ルピー)	279,363	(2013) 542,205
全国データ		
貧困率(%)	8.9%	(2012) 6.7%
失業率(%)	5.8%	(2014) 4.3%
名目 GDP (十億ルピー)	4,913	(2013) 8,674

出所:実施機関質問票回答、東部州政府、スリランカ中央銀行、センサス統計庁

表 9 東部州関連統計（教育）

	2011年	2014年	2015年
初等教育残存率(%)	70%	71.3%	71.9%
うち男子	67%	-	68.3%
女子	72%	-	75.5%
GCE-O レベル 合格率(%)	(2013年) 60.72%	61.85%	-

出所:東部州教育局

注:GCE-Oレベル試験(Examination of General Certificate of Education of Ordinary Level)は中学校卒業時の普通教育修了試験。

(2) 村内小売店の増減、売上高

訪問 30 箇所中 17 箇所、村内に小売店が増加したとの回答を得た。店ができなかった村でも、外部から食品や日用品の物売りが来るようになったとのことであった。ただし、小売店の売上高金額は入手できなかった。

(3) 主要収入源と収入規模

主要収入源は農業及び漁業で事業前と変化はみられない。道路改修後、「輸送費用が大きく減少した」「オート三輪タクシーの料金が下がった(道路状態が良くなったため、交渉しやすくなった)」との意見が全訪問サブプロジェクトで聞かれた。

(4) 治安状況

全訪問サブプロジェクトで、「道路が通行しやすくなったことで警官の通行も増え、治安状況が向上した」との意見が聞かれた。

(5) 教育

表 9 に示したとおり、本事業実施後、初等教育残存率は上昇している。州教育局によると、コミュニティ道路の改修は、特に、村落部のドロップアウト低下に貢献しているとのことであった(例えば、ドロップアウトは村落部のほうが高い傾向があるが、未改修の道路では動物に会うこともあり危険だったのが、道路が整備されたことで通学の安全が増した)。また、教員が学校に通いやすくなったことで指導の質も上がり、中学校卒業時の普通教育修了試験(GCE-O レベル)の合格率上昇にも貢献しているとの意見であった。

受益者調査における、ある小学校教員への聞き取りでは、当該コミュニティでの登校児童数に事業前後での変化はないが、路面が平らになり、また雨期の冠水やぬかるみがなくなり歩きやすくなったため、登校しやすくなったとの意見であった。

(6) 保健医療

「3.3.2 定性的効果」に示したように、病院へのアクセスが向上したとの住民の回答であったが、その結果が住民の健康にどのようにインパクトを与えたかについては確認できなかった。

(7) 女性の負担軽減

訪問サイトの女性からは、「市場へのアクセスがよくなったり物売りが村に来るようになったりしたことで、買物に行くのが楽になった」「小さい子どもも歩きやすい道路になったため、子どもを抱き上げて歩かなくてよかった」「ぬかるみで服が汚れることがなくなったので、洗濯（特に、小学生の上下白色の制服）の頻度が減った」という声が複数聞かれた。

3.4.2 その他、正負のインパクト

その他のプラスのインパクトが発現したことが確認された。マイナスのインパクトは確認されなかった。

(1) 紛争要因の回避

本事業では、紛争要因の回避のため、民族的バランスに配慮した対象道路の選定による不公平感の除去、事業実施における不満への対応（ステークホルダーによる運営委員会開催、苦情システム整備、使用言語の選定など）が計画された。

講じられた主な取り組みは次のとおりで、本事業による紛争要因の発生はなかった。

- ・ サブプロジェクトの選定を公平に行うため、東部州首席大臣が議長となり 3 コミュニティ（民族）すべての政治リーダーをメンバーとして委員会を開催し、自治体からの要請書を検討し、選定した。
- ・ 工事中の住民への情報提供や対応は、各対象地の地方自治体が窓口となり行われ、定期的な運営会議は、自治体及び本事業実施ユニットによって毎月開かれた。州道路局によれば、住民からの申し入れは主に道路幅などに対する要望や工事中の塵などの苦情で、サブプロジェクトの地域配分、道路の選定に対する苦情はなかった。これらは自治体または事業実施ユニットを通して対応された。
- ・ 事業実施上の内部文書は英語で作成し、住民への告知等はシンハラ語とタミル語にて行った。

表10に、民族別の人口分布とサブプロジェクト分布の対比を示した。上述したような対応を取った結果、サブプロジェクトはおおむね民族別人口比に沿った分布となっており、不公平感を引き起こすものではなかったといえる（本報告書では割愛するが、各県の郡ごとの人口分布とサブプロジェクト分布もおおむね合致していることを確認済みである）¹⁶。また、東部州での活動経験が長い日本及びスリランカのNGOからは「本事業の対象となった道路はいずれも、州の中でも開発が遅れた地域または内戦の影響を大きく受けた地区にある」とのコメントも事後評価時に得ており、開発ニーズに沿う選定であったことも確認された。同NGOによるより詳細な見解は、別紙に掲載している。

表10 各県の民族別人口とサブプロジェクトの分布

	トリンコマリー県		バティカロア県		アンパラ県	
	人口比 (2012年)	本事業サブ プロジェクト比	人口比 (2012年)	本事業サブ プロジェクト比	人口比 (2012年)	本事業サブ プロジェクト比
タミル人	32%	34%	54%	63%	17%	21%
ムスリム	40%	31%	25%	37%	44%	49%
シンハラ人	27%	35%	1%	0%	39%	31%
その他	0%	0%	20%	0%	0%	0%

出所：センサス統計庁及び実施機関提供資料より作成

注：四捨五入のため合計が100%とならないことがある。

(2) 環境へのインパクト

本事業は審査時、「円借款における環境配慮のための国際協力銀行ガイドライン」（2002年4月）に掲げる、影響を及ぼしやすいセクター・特性及び影響を受けやすい地域に該当せず、環境への望ましくない影響は重大でないと判断された。事後評価時においても、環境へのマイナスのインパクトは確認されなかった。騒音や道路脇の樹木保全などの環境対策や説明会は計画どおり実施され、住民からは一部工事中の粉じんについての苦情があったが、住民との直接の窓口となった、地方自治体により対応されたとの実施機関の説明であった¹⁷。受益者調査においても、環境（騒音など）の問題は特にないとの見解であった。

住民移転・用地取得は発生していない。いくつかのサブプロジェクトで、拡幅のための用地が住民から自発的に寄付されたケースがみられた。

¹⁶ 事後評価時に訪問した30箇所のうち数箇所、内戦または津波により国内避難しており、2009年までに元の場所に帰還したコミュニティがあった。

¹⁷ 供用前、工事中、供用後の環境モニタリング実施については、モニタリングは行っていたが、正式・定期的なデータ測定記録や報告は残していないとの実施機関の回答であった。

(3) その他のインパクト

複数のサブプロジェクトで、地元のコントラクターが対象地域住民を雇用した。

また、本事業の受注及びコンサルタントからの研修により、地元のコントラクターが経験と知識を得た。実施機関及び対象サイトの自治体によれば、その結果、コントラクターの企業規模が拡大し、スリランカ建設業開発庁（Construction Industry Development Authority）によるコントラクターの格付けが、事業前は C8 または C9（主に県レベルの工事を受注）だったのが、事業後は C2 または C3（国レベルの工事を受注できる）に格上げとなった。

以上より、本事業の実施によりおおむね計画どおりの効果の発現がみられ、有効性・インパクトは高い。

3.5 持続性（レーティング：②）

3.5.1 運営・維持管理の体制

事業完成後の運営・維持管理は、対象道路を管轄する地方自治体が担っており、サブプロジェクトが都市部に位置する場合は市評議会（Municipal Council）、半都市部の場合は町評議会（Urban Council）、村落部の場合は郡評議会（Pradeshiya Sabha）が、それぞれ実施責任を持つ。地方自治体はいずれも州地方行政担当官（Commissioner of Local Government、以下、「CLG」という）の下に置かれている。地方自治体の組織機構は各種類の自治体の中ではほぼ同一で、職員数は市評議会が 80 人前後、郡評議会が 20 人前後である。

この体制は事業前から変更なく、対象道路の所有者は当初から自治体であるため、事業を実施した州道路局から各自治体への道路引渡しのプロセスはない。しかしこのことが、自治体による維持管理を難しくしているとのコメントが、聞き取りを行ったある市評議会よりあった。州道路局及び CLG も、サブプロジェクトによっては、事業や道路の仕様についての情報が、現場の自治体まで十分共有されていない可能性を認めている。

3.5.2 運営・維持管理の技術

各地方自治体には 1 人～2 人の道路管理者/技術者と十数人の熟練道路作業員が配置されている。定期的な技術トレーニングは東部州政府から得られている。情報が得られた 2 箇所の自治体（郡評議会）では、ローラー、コンクリートミキサー、バックホーなどの機材を所有しており、扱いに問題はないとのことであった。CLG の資料によると、コミュニティ道路を含む、自治体が管轄する道路の約 8 割ははまだ砂利道・未舗装だが、自治体によるコンクリート道路への改修も少しずつ進んでおり、コンクリート道路の扱いについても大きな問題はないと思われる。

3.5.3 運営・維持管理の財務

対象道路の維持管理費は各自治体の予算から支出するが、本事業道路はできたばかりであり維持管理予算はまだ不要であるという認識の下、これまで支出の実績はない。

地方自治体の予算規模は、例えば CLG よりデータが入手できた、バティカロア県全 14 自治体のうち二つの町評議会と 11 の郡評議会の 2015 年度歳出実績（経常支出と資本支出の合計）をみると、約 30 百万ルピー（約 21 百万円）から 288 百万ルピー（約 202 百万円）と幅がある（中央値は 84 百万ルピー）¹⁸。うちインフラ維持管理費（道路のみの金額は集計なし）は、1 百万ルピーから 12 百万ルピー（中央値は 2 百万ルピー）である。

表 1 1 に、州道路局の基準による本事業対象道路の年間維持管理費必要額及び、一部の自治体より入手した道路維持管理予算額を示した。例示した二つの自治体はいずれも予算は増加傾向とのことだったが、本事業対象道路に対する必要額と比較すると非常に小さく、また予算は砂利道の補修に優先的に使用されており、本事業のようなコンクリート道路の維持管理の優先順位は低い。

州政府予算からの支出は、地方政府への補助金（地方政府歳入の約半分を占める）として以外はない。州政府の道路維持管理予算はすべて州道の維持管理に使われており、やはり不十分な状況である。

表 1 1 本事業で改修されたコミュニティ道路の維持管理必要額

（単位：ルピー）

	頻度	1 回当り費用 (km 当たり)	年間費用 (km 当たり)	(参考)一部自治体における 必要額と予算額(2015 年度)
定期補修 (パッチング、表面処理)	8 年 おき	600,000	75,000	<トリンコマリー県 Thampalagamam 郡評議会> ● 本事業道路延長は 11.6km。よって、左記に基づく年間必要額は約 3.2 百万ルピー。 ● 郡全体の道路維持管理予算額は 0.6 百万ルピー（全体予算の約 0.7%）。
日常保守 (パッチング、排水溝清掃、路肩補修)	毎年	200,000	200,000	
合計			275,000	<バティカロア県 Eravur Pattu 郡評議会> ● 本事業道路延長は 6.4km。よって、左記単価に基づく年間必要額は約 1.8 百万ルピー。 ● 郡全体の道路維持管理予算額は 1.6 百万ルピー（全体予算の約 2%）。

出所：州道路局、各自治体

3.5.4 運営・維持管理の状況

訪問したサブプロジェクト 30 箇所について、路面の状態はおおむね良好であり、路肩も含め現時点では深刻な状況ではないものの、一部で次のような問題がみられた。上表に挙げたような維持管理はいまだ行われておらず、適切に維持管理を行え

¹⁸ 町評議会と郡評議会の予算規模には差はみられない。バティカロア市評議会は同年度の歳入データのみ入手でき、約 437 百万円（約 306 百万円）であった。

ば 20 年以上もつといわれている道路の、長期的な効果の継続に懸念がある。

- ・ 表面が一部剥がれている部分があるが、交通量および車両軸重の影響により、舗装に変状が生じたものと推察される。表 5 に示すとおり、年平均日交通量は 197 台（2010 年）から 1,582 台（2016 年）にまで増加している。州道路局によれば、本事業後に大型車の通行が増えたことなどが原因とのこと。ある道路では、郡評議会が 8 トン以上の車両は通行禁止とする看板を立てたがあまり効果はないとのこと。道路の使い方を規制できない体制面の問題ともいえるが、現実的にはやむを得ないと思われる。
- ・ 路肩の土壌が流失してコンクリートの側面が露出している道路が数件みられた。実施機関によれば、一本でも多くの道路を改修するため、路肩は（排水溝を設置した道路を除き）改修工事をしていない。実施機関は、地方自治体が対応すればよいと考えていたが、上述のように砂利道の維持管理に予算の優先度がある状況では困難と思われる。

いずれの道路も、住民が清掃を行っている。また、灌漑水路に沿った道路（訪問 30 箇所中数箇所）では、灌漑局が水路の保守に合わせて道路の清掃や草刈りを行っていた。

以上より、本事業の運営・維持管理は体制及び財務状況に一部問題があり、本事業によって発現した効果の持続性は中程度である。

4. 結論及び提言・教訓

4.1 結論

本事業は、内戦の影響を受けた東部州全域において、劣化したコミュニティ道路を改修することで、長く低開発状態に置かれていた住民の社会・経済サービスへのアクセス向上を図り、復興・開発に寄与することを目的としていた。このような目的は、スリランカの開発政策、開発ニーズ及び日本の援助政策に合致しており妥当性は高い。東部州の特徴である多様な民族的背景に配慮しつつ、330 箇所計約 380km のコミュニティ道路がコンクリート舗装を施され、内戦終結後に急増した交通量に対応できるようになったとともに、住民の学校、病院、市場などへのアクセスが著しく向上し、生活や経済面のプラスの変化がみられることから、有効性・インパクトは高い。効率性も、事業費及び事業期間がおおむね計画どおりであったことから高い。一方、持続性は中程度である。事業を実施した州道路局と対象道路の維持管理責任を負う地方自治体との情報共有などの不足や予算不足により、想定された維持管理活動はいまだ行われていない。事後評価時点の道路の状態はおおむね良好であるが、長期的な効果の継続には懸念がある。

以上より、本事業の評価は非常に高いといえる。

4.2 提言

4.2.1 実施機関への提言

州道路局及び CLG は、地方自治体による本事業対象道路の運営・維持管理をしやすいようにするため、自治体が必要とする場合は道路引渡しの明確な実施や工事情報（設計図や工法など）の提供といったフォローアップを行うことが望まれる。

4.2.2 JICA への提言

なし。

4.3 教訓

事業運営・維持管理の必要性と実施の見通しの共有

本事業で改修を行ったコミュニティ道路は、事業を実施した州道路局と対象道路の維持管理責任を負う末端の地方自治体との間での情報共有や自治体の予算不足などにより、今後の適切な維持管理に懸念がある。事業計画時、実施機関は、実際に維持管理を担う末端の自治体と、事業完了後に必要な維持管理活動について十分合意しておくことが望まれる。その際、各自治体の維持管理費用負担能力を把握し、事業完了後に想定される維持管理状況と、その長期的な持続性への影響についても見通しを持っておくことが重要である。

以上

主要計画/実績比較

項 目	計 画	実 績
①アウトプット 土木工事	約300kmのコミュニティ道路 改修（コンクリート舗装等）	330箇所376.68kmのコミュニ ティ道路改修（工事内容は計 画どおり）
資機材購入	（情報なし）	道路品質試験用の小機材 計9品目18点
コンサルティング サービス	スリランカ人計243人月	スリランカ人計241.1人月
②期間	2010年3月～ 2013年3月 （37カ月）	2010年3月～ 2013年12月 （46カ月）
③事業費		
外貨	79百万円	36百万円
内貨	4,585百万円 (5,833百万ルピー)	4,595百万円 (6,226百万ルピー)
合計	4,664百万円	4,631百万円
うち円借款分	3,965百万円	3,956百万円
換算レート	1ルピー = 0.786円 (2009年12月時点)	1ルピー = 0.738円 (2010年～2014年平均)

有識者見解について

本事後評価実施にあたっては、外部評価者による DAC 5 項目に沿った事後評価に加え、より専門的・多様な視点が反映されるよう有識者（NGO）に本事後評価の意見を求める取組を行った。有識者は外部評価者が選定し、特定非営利活動法人パルシック代表理事である井上禮子氏およびセワランカ財団バティカロア県・トリンコマリー県コーディネータであるサイラジャン氏からの協力を得た。

井上氏は、スリランカ内戦中から内戦終結後の現在に至るまで、北部州および東部州において復興支援・平和構築の促進に寄与するさまざまな事業に携わってきた。そのため、本事後評価では、東部州における民族分布の特徴と動態を踏まえた調査の視点と方法について助言を得るとともに、フィールド調査の結果を提供し、特に、平和の定着の観点からの本事業のインパクトについて、机上評価に基づくコメントを執筆いただいた。

サイラジャン氏は、スリランカ全土で市民社会支援活動を行う現地 NGO であるセワランカ財団のフィールド・コーディネータとして、東部州における市民社会支援活動に携わってきた。そのため、本事業実施前から現在に至るまで、コミュニティの生活を現場にて住民とともに経験し、これを支援してきた立場からコメントを執筆いただいた。

井上氏とサイラジャン氏 2 名からの寄稿を別紙として報告書に添付する。

以上

地方道路開発事業（東部州）事後評価に対する有識者コメント

東部州の復興と平和構築におけるコミュニティ道路開発の意義

特定非営利活動法人パルシック 代表理事 井上 禮子

2016年6月22日

2009年9月に20年余にわたったスリランカの内戦が終了した後も、263,526人がヴァグニヤ県、ジャフナ県、トリンコマリー県などの難民キャンプに收容されていた。さらに内戦の初期にインドをはじめとする外国に逃れていた人の数は正確には分からない。東部州での内戦は2007年に終了し、その後帰還が開始されていたが、北部州での内戦に巻き込まれたまま帰還できないで難民キャンプに收容されていた東部出身者もいた。難民キャンプからの帰還がほぼ完了し、キャンプが閉鎖されたのは2012年9月のことであった。

当該事業の実施時期（2011年2月～2013年12月）は、こうした内戦終了時の混乱と復興に向けた努力の時期と重なっている。この時期に東部州3県におけるコミュニティ道路（合計約380km）の修復は、きわめて時宜に適したニーズに応える事業であったと言える。サブプロジェクト当たりの交通量の著しい増加からもこのことは裏付けられると考える。とくにトリンコマリー県北部は長期にわたって内戦の影響を受けた地域で、内戦終了後もアクセスの困難であった地域での道路建設は建設の過程での苦労も多かったのではないかと想像されるが、ここにコミュニティ道路が建設され、他の地域とつながることができたことは平和構築への一歩として重要であったと考えられる。

コミュニティ道路の建設によって、小規模生産者の市場へのアクセシビリティが高まったこと、資材や商品の地域内への流入が増えたと事後評価によって示されており、そのことは、長い内戦の過程での地域間の断絶や地域の孤立を解消し、復興と平和構築に寄与したと推定される。

サブプロジェクトがカバーする対象村落の民族比率はほぼ人口比率に準じており、内戦終了時点での東部州でのタミル人のシンハラ人政権に対する不満といった不安定要因を助長する結果になっていないことは幸いである。3県すべてにおいてタミル人地域のサブプロジェクト数が人口比よりも多いことは、内戦の終盤におけるインフラの破壊がタミル人地域に多かったことを考慮すると妥当であると思われる。トリンコマリー県北部のPadawi Sri Pura郡およびGomarankadawela郡は、内戦中にシンハラ人が移住した地域なので、シンハラ人コミュニティに偏っているのはやむをえないと思われる。

スリランカにおいて20年余の内戦の戦場となった北東部州は、スリランカ全体の経済成長から取り残され、貧困率も依然として高い。当該事業のコミュニティ道路建設は地域住民のベーシック・ニーズの充足に寄与したと考えられる。シリセーナ現大統領がスリランカ国民全体のニーズを実現する国づくりを目指している今、住民を主体とした北東部州の各地の経済的な発展に協力することで、スリランカの平和の定着に一層寄与していくことが期待される。

※パルシックは、2004年より北部州及び東部州にて内戦復興支援、難民支援、学校修復支援などを行ってきた。

地方道路開発事業（東部州）事後評価に対する有識者コメント

東部州の道路網整備の村落へのインパクト

セワランカ財団 バティカロア県・トリンコマリー県コーディネータ サイラジャン

2016年7月13日

東部州は、1980年代から2009年の終わりまで、内戦の影響を大きく受けてきた。事業対象の3県とも、一部の市街地を除く全地域が村落地域である。人々は主に農業、漁業及び畜産にて生計を立てている。内戦中、国道、州道、コミュニティ道路を含む、ほぼすべての道路が劣悪な状態にあった。中でも、コミュニティ道路は完全に放置されており、内戦終結までは舗装されることもなかった。当時、地域住民及び州への訪問者は教育、交通、生計、経済活動の面で、数えきれない困難に直面していた。児童・生徒は登校が困難で、多くのドロップアウトがあった。

内戦後、スリランカ政府及びNGOが道路整備・改修事業を開始し、地域に大きなインパクトをもたらした。私は全国レベルのNGOである本財団の県コーディネータとして、奥地の村落に支援や事業実施のため訪問する中で、国道、州道及び一部のコミュニティ道路が改修されたことで大きな変化を経験した。まず通行が容易になり、また教育や地元の経済活動が向上するのを見た。他の開発協力機関、NGOや政府機関も同様の経験をしてきたと思う。もっとも私の感覚では、これまでに改修されたのは全コミュニティ道路の10%程度であるように思う。東部州の経済の活発化に伴い、近い将来に改修されるべき道路が数多くある。

本事業では、東部州の最も重要なコミュニティ道路が改修され、その多くが、内戦の影響を最も大きく受けた村落に位置していた。このような事業を開始し完成させたスリランカ政府とJICAに感謝したい。

※セワランカ財団は、遠隔地など支援の届きにくい村落や災害・内戦の影響を受けた地域をターゲットに、市民社会の開発を支援してきており、東部州においても多角的な支援を継続して提供している。