

国名 タンザニア	地方道路開発技術向上プロジェクト
-------------	------------------

I 案件概要

事業の背景	2009/10年時点におけるタンザニアの道路総延長は91,049kmであった。そのうち、首相府地方自治庁（PMO-RALG）が管轄する県道以下の地方道路は58,037kmであり、その運営管理は、PMO-RALGの監督のもと、県政府が道路基金からの予算を受けて行っていた。タンザニアの国家開発政策は地方道路整備を農村開発の手段として重視していたが、全地方道路の44%は補修工事を必要とする劣悪な状態にあり、舗装延長も756kmと総延長の1%程度に留まっていた。このような状況のもと、タンザニア政府は、労働集約型工法（LBT） ¹ を地方道路の建設・維持管理に適用し、JICAの支援を受けて、技術協力プロジェクト「LBT研修能力強化プロジェクト」（2006年～2011年）を実施した。これにより同プロジェクトのカウンターパート機関である適正技術研修所（ATTI）のLBT研修機能は強化されたが、地方道路の建設・維持管理は、発注者及び受注者の技術不足・経験不足、機材不足、財政的制約、予算執行の遅延等のため、依然として十分ではなかった。このような状況のもと、PMO-RALG、州行政事務所（RAS）、県政府、道路業者の能力強化、及び地方道路維持管理の業務プロセスの改善が喫緊の課題となっていた。												
事業の目的	本事業は、PMO-RALGの能力強化、県政府の地方道路維持管理プロセスの強化、実施主体のスキル・知識の向上、地方道路維持管理手法の普及方法の構築により、地方道路維持管理にかかる行政サービスの改善と全国展開に向けたその手法の確立を図り、もって対象州の地方道路維持管理手順・サービスの改善に寄与することを目指した。 1. 上位目標：ドドマ州およびイリンガ州において、県政府の地方道路維持管理手順・サービスが改善される。 2. プロジェクト目標：対象地域の県政府によって提供される地方道路維持管理にかかる行政サービスが改善され、全国展開に向けたその手法が確立される。												
実施内容	1. 事業サイト：ドドマ州チャムイノ県及びコンドア県、イリンガ州イリンガ県及びムフィンディ県（モデル県：チャムイノ県及びイリンガ県、普及県：コンドア県及びムフィンディ県） 2. 主な活動： 1) 地方道路維持管理事業における、PMO-RALGの県政府に対する調整・支援能力の強化 2) モデル県における、県政府の地方道路維持管理プロセスの強化 3) モデル県における、LBTを活用した地方道路維持管理にかかる実施主体（県政府担当部局、道路業者等）の実用的なスキル・知識の向上 4) 対象州における、地方道路維持管理手法の普及の仕組みの構築 3. 投入実績 <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">日本側</td> <td style="width: 50%;">タンザニア側</td> </tr> <tr> <td>(1) 専門家派遣：10人</td> <td>(1) カウンターパート配置：29人</td> </tr> <tr> <td>(2) 本邦研修受入：5人</td> <td>(2) 土地・建物：プロジェクト執務室</td> </tr> <tr> <td>(3) 第三国研修受入：11人（ウガンダ、ケニア）</td> <td>(3) 現地業務費：プロジェクト執務室の共益費（電気、水道、電話）</td> </tr> <tr> <td>(4) 機材供与：トラクター、振動ローラー、転圧機、水ポンプ、他</td> <td></td> </tr> </table>			日本側	タンザニア側	(1) 専門家派遣：10人	(1) カウンターパート配置：29人	(2) 本邦研修受入：5人	(2) 土地・建物：プロジェクト執務室	(3) 第三国研修受入：11人（ウガンダ、ケニア）	(3) 現地業務費：プロジェクト執務室の共益費（電気、水道、電話）	(4) 機材供与：トラクター、振動ローラー、転圧機、水ポンプ、他	
日本側	タンザニア側												
(1) 専門家派遣：10人	(1) カウンターパート配置：29人												
(2) 本邦研修受入：5人	(2) 土地・建物：プロジェクト執務室												
(3) 第三国研修受入：11人（ウガンダ、ケニア）	(3) 現地業務費：プロジェクト執務室の共益費（電気、水道、電話）												
(4) 機材供与：トラクター、振動ローラー、転圧機、水ポンプ、他													
事業期間	2012年4月～2016年4月	事業金額	（事前評価時）489百万円、（実績）470百万円										
相手国実施機関	先方関係機関：首相府地方自治庁（PMO-RALG）（現大統領府地方自治庁（PO-RALG）2016年改組）												
日本側協力機関	株式会社エイト日本技術開発、社団法人国際建設技術協会												

II 評価結果

【留意点】

- プロジェクト目標の指標2、すなわち地方道路の維持管理工事・維持管理状況に関する道路業者及び地域住民の満足度の継続状況の評価は、データが入手できず、本評価から除外した。
- プロジェクト目標の指標3の達成度、すなわち地方道路維持管理にかかる繰り越し資金の割合の達成度は、2014/15年のデータが同年の予算給付割合に大きく影響を受けていたため、2014年以前のデータをもって評価を行った。本事業の「プロジェクト業務完了報告書」（2016年）によると、2014/15年は、予算承認額の30%しか給付されず、給付された予算のほぼ全額が同年に執行されており、同報告書も、2014年以前のデータをもって評価することがより現実的と報告していた。
- 上位目標の指標2は「道路業者が年度内に完工した道路工事の割合の増加」を目指していたが、「増加」がいつの時点と比較しての増加か示されていない。そのため本事後評価では、同割合が本事業完了時点と比較して増加したか、また本事業が目標とした85%以上が維持されているかをもって評価を行った。
- 上位目標の指標2及び3の達成度は、州全体のデータが入手できず、本事業が介入を行った4県のデータをもって評価を行った。

1 妥当性

【事前評価時のタンザニア政府の開発政策との整合性】

¹ Labor Based Technology (LBT)：軽機材を用いる程度で、インフラの標準レベルの建設や保守を人力で行う、費用効率の高い工法。低賃金・高失業の国々におけるインフラ建設の実行可能な選択肢として確立されている。（出典：国際労働機関（ILO））

「タンザニア開発ビジョン2025年」(1999年)のもと、「成長と貧困削減のための国家戦略フェーズII(MKUKUTA-II)」(2010/11～2014/15年度)は、すべての優先セクターにおけるインフラ整備の重要性を強調し、都市及び地方における道路整備を国家経済開発のための重要なツールのひとつとして位置づけた。この文脈において、農村地域の生産活動と地域住民の生活に直接的影響を及ぼす地方道路の建設及び維持管理は、国家開発の重要課題のひとつとして強調された。これらのことから、本事業は事前評価時のタンザニア政府の開発政策と整合していた。

【事前評価時のタンザニアにおける開発ニーズとの整合性】

「道路基金理事会法人情報」(2010年8月)によると、全地方道路の44%は修復及び保守を必要とする不良(poor)な状態にあり、質量ともに地方道路の改善が必要とされていた。しかし、道路業者のLBTによって道路の建設・維持管理を行う能力は十分ではなかった。また、県政府には建設・維持管理事業を計画・監督・管理する能力が求められていた。これらのことから、本事業は事前評価時のタンザニアにおける開発ニーズと整合していた。

【事前評価時における日本の援助方針との整合性】

「対タンザニア国別援助計画」(2008年6月)において、日本政府は、成長と所得貧困の削減のためのインフラ整備として、道路の整備及び維持管理能力強化のための財務上の助言、人材育成、組織強化に支援の重点を置き、継続的に維持管理が可能な道路網の構築を目指すとした。このことから、本事業は事前評価時における日本の対タンザニア援助方針と合致していた。

【評価判断】

以上より、本事業の妥当性は高い。

2 有効性・インパクト

【プロジェクト目標の事業完了時における達成状況】

プロジェクト目標は事業完了時まで一部達成された。2015年の事業完了時において、維持管理状況が良好(good)あるいは適正(fair)と判定された地方道路の割合は、チャムイノ県73.70%、イリンガ県92.49%、コンドア県77.35%、ムフィンディ県57.08%であり、ムフィンディ県以外は、本事業が設定した目標値を達成した(指標1)。モデル県であるチャムイノ県及びイリンガ県における地方道路の維持管理工事及び維持管理状況に関する道路業者及び地域住民の満足度は、2014年及び2015年には目標値である75%をほぼ達成した。普及県であるコンドア県及びムフィンディ県に関しては、満足度調査が行われておらず、データが入手できなかった(指標2)。地方道路維持管理にかかる繰り越し資金の割合は、モデル県では目標値の15%を下回ったが、普及県では15%を超過した(指標3)。

【プロジェクト目標の事後評価時における継続状況】

事業効果は事後評価時において一部継続している。地方道路の維持管理状況に関しては、ドドマ州ではほぼ目標値を維持しているが、イリンガ州では、悪天候及び道路網の急速な拡大のため、本事業終了後継続的に目標値を下回っている。繰り越し資金の割合は、年ごとの変動が大きい、両州ともほぼ目標値を維持している。

【上位目標の事後評価時における達成状況】

上位目標は事後評価時において一部達成されている。ドドマ州及びイリンガ州の県政府は、年次目標、中長期目標、年次目標達成のための戦略と具体的な活動、予備日程、調達プロセス、環境・ジェンダー・HIV/AIDS等の横断的課題等、本事業が作成したチェックリストが要求する必要項目を網羅した年次地方道路維持管理計画を作成している(指標1)。道路業者への研修及び県政府の地方道路維持管理に係る計画・監督・管理能力の強化を通じ、2州における道路業者が年度内に完工した道路工事の割合は90%から100%のレベルに改善されている(指標2)。地方道路の維持管理状況は、ドドマ州においてはその目標を達成したが、イリンガ州においては、例年でない悪天候及び道路網の急速な拡大のため、目標を達成していない(指標3)

【事後評価時に確認されたその他のインパクト】

事後評価時においていくつかの正のインパクトが見られる。PO-RALG及びタンザニア地方都市道路公社(TARURA)²職員への聞き取り調査によると、本事業の訓練を受けた職員が管理・監督したイリンガ県のウェンダームガマ間道路の補修工事により、都市、市場、社会サービスへのアクセスが改善され、農業の生産と市場販売、並びに地域雇用が増加し、それにより地域経済が活性化された。また、本事業が実施した啓発活動の後、維持管理作業員や道路業者の従業員としての道路維持管理への女性の関与が、ドドマ、イリンガ両州において増加している。既存道路の維持管理工事による住民移転及び用地取得は発生していない。その他、自然、社会、経済等への負の影響は確認されていない。

【評価判断】

以上より、本事業の有効性・インパクトは中程度である。

プロジェクト目標及び上位目標の達成度

目標	指標	実績					
プロジェクト目標： 対象地域の県政府によって提供される地方道路維持管理にかかる行政サービスが改善され、全国展開に向けたその手法が確立される。	指標1： 両州モデル県および普及県において、地方道路の維持管理状況(good, fair, poor)が改善される。	達成状況：達成(一部継続) (事業完了時) 維持管理状況が良好(good)及び適正(fair)の割合					
		県	目標値	年			
				2011/12	2012/13	2013/14	2014/15
		チャムイノ	80%	74.71%	79.04%	81.50%	73.70%
		イリンガ	70%	60.16%	66.36%	71.29%	92.49%
		コンドア	70%	-	-	63.34%	77.35%
		ムフィンディ	70%	-	-	63.09%	57.08%
		出所：プロジェクト業務完了報告書(2016年3月)					
		(事後評価時)					
		上位目標 指標3参照					
	指標2： 地方道路の維持管理工事・維持管理状況	達成状況：一部達成(検証不能) (事業完了時)					

² 地方道路の管理は、2017年に、PO-RALGからTARURAに移管された。下記「4 持続性」【制度・体制面】を参照のこと。

<p>に関して、両州モデル県および普及県の道路業者/地域住民の満足度が平均で75%/75%（チャムイノ県、イリンガ県）以上に達する。</p>	<p>モデル県の道路業者/地域住民の満足度</p> <table border="1" data-bbox="778 80 1533 215"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">第1回調査（2014年2月）</th> <th colspan="2">第2回調査（2015年6月）</th> </tr> <tr> <th>県</th> <th>チャムイノ</th> <th>イリンガ</th> <th>チャムイノ</th> <th>イリンガ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道路業者</td> <td>76.0%</td> <td>87.3%</td> <td>72.9%</td> <td>72.4%</td> </tr> <tr> <td>地域住民</td> <td>50.1%</td> <td>77.7%</td> <td>69.3%</td> <td>83.3%</td> </tr> </tbody> </table> <p>本事業が実施した質問票調査によると、モデル県において目標値は達成された。普及県の調査は本事業完了後ただちに実施される予定であったが、実施されていない。 （事後評価時） 満足度調査が実施されておらず、データが入手できなかった。</p>		第1回調査（2014年2月）		第2回調査（2015年6月）		県	チャムイノ	イリンガ	チャムイノ	イリンガ	道路業者	76.0%	87.3%	72.9%	72.4%	地域住民	50.1%	77.7%	69.3%	83.3%	<p>達成状況：一部達成（一部継続） （事業完了時） 地方道路維持管理にかかる繰り越し資金の割合</p> <table border="1" data-bbox="762 472 1513 674"> <thead> <tr> <th rowspan="2">県</th> <th colspan="4">年</th> </tr> <tr> <th>2011/12</th> <th>2012/13</th> <th>2013/14</th> <th>2014/15</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>チャムイノ</td> <td>60.59%</td> <td>1.23%</td> <td>10.03%</td> <td>1.23%</td> </tr> <tr> <td>イリンガ</td> <td>12.03%</td> <td>15.10%</td> <td>4.60%</td> <td>0.00%</td> </tr> <tr> <td>コンドア</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>21.48%</td> <td>3.64%</td> </tr> <tr> <td>ムフィンディ</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>32.13%</td> <td>0.51%</td> </tr> </tbody> </table> <p>モデル県の割合は15%以下に減少しているが、普及県の割合は15%を超過している。 （事後評価時） 事業完了後の繰り越し資金の割合</p> <table border="1" data-bbox="762 801 1533 936"> <thead> <tr> <th rowspan="2">州</th> <th colspan="5">年</th> </tr> <tr> <th>2015/16</th> <th>2016/17</th> <th>2017/18</th> <th>2018/19</th> <th>2019/20</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ドドマ</td> <td>0%</td> <td>1%</td> <td>0%</td> <td>13%</td> <td>47%</td> </tr> <tr> <td>イリンガ</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>8%</td> <td>14%</td> <td>7%</td> </tr> </tbody> </table> <p>予算給付率の低さ、道路業者への支払いの遅れ、道路業者の業務不良による契約解除、悪天候による工事延期等の様々な理由により、繰り越し資金の割合は年ごとに変動している。</p>	県	年				2011/12	2012/13	2013/14	2014/15	チャムイノ	60.59%	1.23%	10.03%	1.23%	イリンガ	12.03%	15.10%	4.60%	0.00%	コンドア	-	-	21.48%	3.64%	ムフィンディ	-	-	32.13%	0.51%	州	年					2015/16	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20	ドドマ	0%	1%	0%	13%	47%	イリンガ	-	-	8%	14%	7%
	第1回調査（2014年2月）		第2回調査（2015年6月）																																																																							
県	チャムイノ	イリンガ	チャムイノ	イリンガ																																																																						
道路業者	76.0%	87.3%	72.9%	72.4%																																																																						
地域住民	50.1%	77.7%	69.3%	83.3%																																																																						
県	年																																																																									
	2011/12	2012/13	2013/14	2014/15																																																																						
チャムイノ	60.59%	1.23%	10.03%	1.23%																																																																						
イリンガ	12.03%	15.10%	4.60%	0.00%																																																																						
コンドア	-	-	21.48%	3.64%																																																																						
ムフィンディ	-	-	32.13%	0.51%																																																																						
州	年																																																																									
	2015/16	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20																																																																					
ドドマ	0%	1%	0%	13%	47%																																																																					
イリンガ	-	-	8%	14%	7%																																																																					
<p>上位目標： ドドマ州およびイリンガ州において、県自治体の地方道路維持管理手順・サービスが改善される。</p>	<p>指標1： 両州における県政府の年次地方道路維持管理計画が、チェックリストに基づいた必要な項目を網羅する。</p> <p>指標2： 両州において、同計画の全ての道路維持管理工事に対し、道路業者が年度内に完工した道路工事の割合（瑕疵保証期間中の道路工事を含む）が増加する。</p> <p>指標3： 両州において、地方道路の維持管理状況（good、fair、poor）が改善される。</p>	<p>（事後評価時）達成 PO-RALG 及び TARURA への質問票調査及び聞き取り調査によると、県政府が作成する年次地方道路維持管理計画には、年次目標、中長期目標、年次目標達成のための戦略と具体的な活動、予備日程、調達プロセス、環境・ジェンダー・HIV/AIDS等の横断的課題等、チェックリストが要求する必要項目が網羅されている。</p> <p>（事後評価時）一部達成 年度内に完工した道路維持管理工事の割合（2014/15年は本事業完了年）</p> <table border="1" data-bbox="762 1256 1533 1473"> <thead> <tr> <th rowspan="2">県</th> <th colspan="6">年</th> </tr> <tr> <th>2014/15</th> <th>2015/16</th> <th>2016/17</th> <th>2017/18</th> <th>2018/19</th> <th>2019/20</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>チャムイノ</td> <td>93%</td> <td>17%</td> <td>62%</td> <td>95%</td> <td>95%</td> <td>51%</td> </tr> <tr> <td>コンドア</td> <td>78%</td> <td>100%</td> <td>0%</td> <td>100%</td> <td>90%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>イリンガ</td> <td>71%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>98%</td> <td>100%</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td>ムフィンディ</td> <td>70%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>90%</td> <td>94%</td> <td>90%</td> </tr> </tbody> </table> <p>地方道路延長の延伸に伴って維持管理のニーズが高まっているが、年度内に完工した道路維持管理工事の割合は高いレベルで安定している。チャムイノ県で変動が大きいこと、及びコンドア県で2016/17年及び2019/20年に維持管理工事が行われていないのは、入札条件を満たす地元道路業者が少なかったあるいは存在しなかったためである。</p> <p>（事後評価時）一部達成 維持管理状況が良好（good）及び適正（fair）の割合（2県の平均）</p> <table border="1" data-bbox="767 1671 1533 1962"> <thead> <tr> <th rowspan="2">県</th> <th rowspan="2">目標値</th> <th colspan="5">年</th> </tr> <tr> <th>2015/16</th> <th>2016/17</th> <th>2017/18</th> <th>2018/19</th> <th>2019/20</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>チャムイノ及びコンドア</td> <td>80%</td> <td>80%</td> <td>82%</td> <td>71%</td> <td>66%</td> <td>19%</td> </tr> <tr> <td>イリンガ及びムフィンディ</td> <td>70%</td> <td>35%</td> <td>40%</td> <td>44%</td> <td>39%</td> <td>42%</td> </tr> </tbody> </table> <p>出所：大統領府及び PO-RALG ドドマ州の2019/20年の割合が低いのは、例年にない豪雨による道路の損傷が甚大であったことによる。イリンガ州の割合が低いのは、主に、豪雨等の悪天候、並びに急速な道路網の拡大による。</p>	県	年						2014/15	2015/16	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20	チャムイノ	93%	17%	62%	95%	95%	51%	コンドア	78%	100%	0%	100%	90%	0%	イリンガ	71%	100%	100%	98%	100%	80%	ムフィンディ	70%	100%	100%	90%	94%	90%	県	目標値	年					2015/16	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20	チャムイノ及びコンドア	80%	80%	82%	71%	66%	19%	イリンガ及びムフィンディ	70%	35%	40%	44%	39%	42%					
県	年																																																																									
	2014/15	2015/16	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20																																																																				
チャムイノ	93%	17%	62%	95%	95%	51%																																																																				
コンドア	78%	100%	0%	100%	90%	0%																																																																				
イリンガ	71%	100%	100%	98%	100%	80%																																																																				
ムフィンディ	70%	100%	100%	90%	94%	90%																																																																				
県	目標値	年																																																																								
		2015/16	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20																																																																				
チャムイノ及びコンドア	80%	80%	82%	71%	66%	19%																																																																				
イリンガ及びムフィンディ	70%	35%	40%	44%	39%	42%																																																																				

出所：PO-RALG 及び TARURA

3 効率性

本事業の事業金額、事業期間ともに計画内（計画比はそれぞれ96%、100%）であった。当初計画されたアウトプットは事業期間終了時までに産出された。よって、効率性は高い。

4 持続性

【政策面】

TARURAとPO-RALGの間で毎年更新される「年次業績合意書」は、2017/18年以降、LBT業者が操業する州及び県においては、全道路工事契約の20%をLBT契約とするよう定めている。

【制度・体制面】

TARURAは、2017年7月に正式に開設され、地方及び都市道路の資産及び資金の管理は、PO-RALG下の県政府からTARURAに移管された。組織改編の目的のひとつは、入札プロセスに蔓延していた汚職を排除し、すべての道路事業契約の透明性を高めることにあった。PO-RALG及びTARURAの職員への聞き取り調査によると、これによって地方道路の資産管理・資金管理は顕著に改善された。一方、TARURAの県事務所が多くで技術職員が不足している。例えば、コンドア県事務所には技術者が4名、技術作業員はおらず、イリング県事務所には技術者が3名、技術作業員1名という状況である。なお、これらの技術系職員は契約職員であり、TARURAの常勤職員ではない。

【技術面】

本事業で学んだ管理及び技術に関する知識やノウハウは、本事業に関わった後にTARURAに異動した州行政事務所職員によって、TARURAに移転された。本事業が作成したチェックリスト、道路インベントリー地図、品質保障伝票等は、TARURAの職員によって引き続き活用されている。本事業が作成した「地方道路維持管理運用ガイドライン」及び「モニタリング・システム・マニュアル」は、現在、TARURAの新システムに適用するための見直しが進んでいる。PO-RALG及びTARURAの職員への聞き取り調査によると、計画、調達、監督、道路工事モニタリング、維持管理に関するTARURA職員の能力は十分に高い。

【財務面】

TARURAの財務状況は、2017年の開設以来、収支が黒字で安定している。TARURAの予算は、道路基金、政府による財政支援、並びに世界銀行、欧州連合（EU）、米国国際開発庁（USAID）、英国国際開発省（DFID）等の開発パートナーからの支援によっている。

TARURAの財務状況 単位：百万 TSH*

	2017/18年	2018/19年	2019/20年
収入	412,933.47	382,008.48	409,387.25
支出	285,318.81	296,441.76	250,733.40
収支	127,614.66	85,566.72	158,653.85

* TSH：タンザニア・シリング

【評価判断】

以上より、制度・体制面に一部問題があり、本事業によって発現した効果の持続性は中程度である。

5 総合評価

地方道路維持管理の改善効果は、普及県においては限定的だが、モデル県においては大きく、本事業のプロジェクト目標は一部達成された。中央及び地方の関係機関の管理能力並びに道路業者の工事実施能力は改善されたが、イリング州の地方道路維持管理状況は目標に達しておらず、上位目標は一部達成された。持続性に関しては、技術面及び財務面の持続性は高いが、TARURAの人的資源の制約に課題が残っている。以上より、総合的に判断すると、本事業の評価は高いといえる。

III 提言・教訓

実施機関への提言：

- ドドマ、イリング両州の州全域の地方道路維持管理状況の改善のために、TARURAには、本事業が開発した管理及び技術に関するツールを本事業のモデル県・普及県以外の地域に普及し、それらの実践的活用を支援することを提言する。開発パートナーが支援を行っている事業にそれらのツールを紹介・導入することは、ひとつの実現可能な方法となりうるであろう。
- TARURAには、契約ベースの技術者及び技術作業員の雇用許可を引き続き政府に要求すること、また技術系職員数を増やすためのあらゆる可能な手段を実行することを提言する。

JICAへの教訓：

- 本事業では、地方道路維持管理事業の業績評価指標のひとつとして、道路維持管理にかかる繰り越し資金の割合が用いられた。しかし、予算承認額に対する実際の予算給付割合が一定しないことから、繰り越し資金の割合は0%から60%の間で大きく変動していた。例えば、ある年は、給付額が承認額の30%に留まり、給付された予算のほぼ全額が年内に執行されたため、同年の繰り越し資金の割合は0%になった。このことから、予算承認額に対する実際の予算給付額が年ごとに大きく変動する国々にあっては、予算の繰り越し割合や予算消化率を業績評価とすることは推奨できない。



本事業のパイロット事業のひとつ
ドドマ州ンウェンダーニニ間道路



本事業のパイロット事業のひとつ

