

# リハビリテーション借款

評価報告：2000年3月  
現地調査：1999年7月

## 1 事業の概要と国際協力銀行の協力

本借款は、市場経済移行期のベトナムが直面していた経済困難を緩和するとともに、特に整備の遅れていた地方の道路と水道のために策定された「リハビリテーション計画」を推進するものである。

円借款対象は、道路および水道事業に必要な資機材の輸入代金に係る外貨分と、コンサルティング・サービスに係る費用の全額である。

借入人／実施機関	ベトナム社会主義共和国政府／国家計画委員会（現 計画投資省）
交換公文締結／借款契約調印	1994年1月／1994年1月
貸付承諾額／実行額	2,500百万円／2,479百万円
借款契約条件	金利1.0%、償還30年（うち据置10年）、一般アンタイト
貸付完了	1997年2月

## 2 評価結果

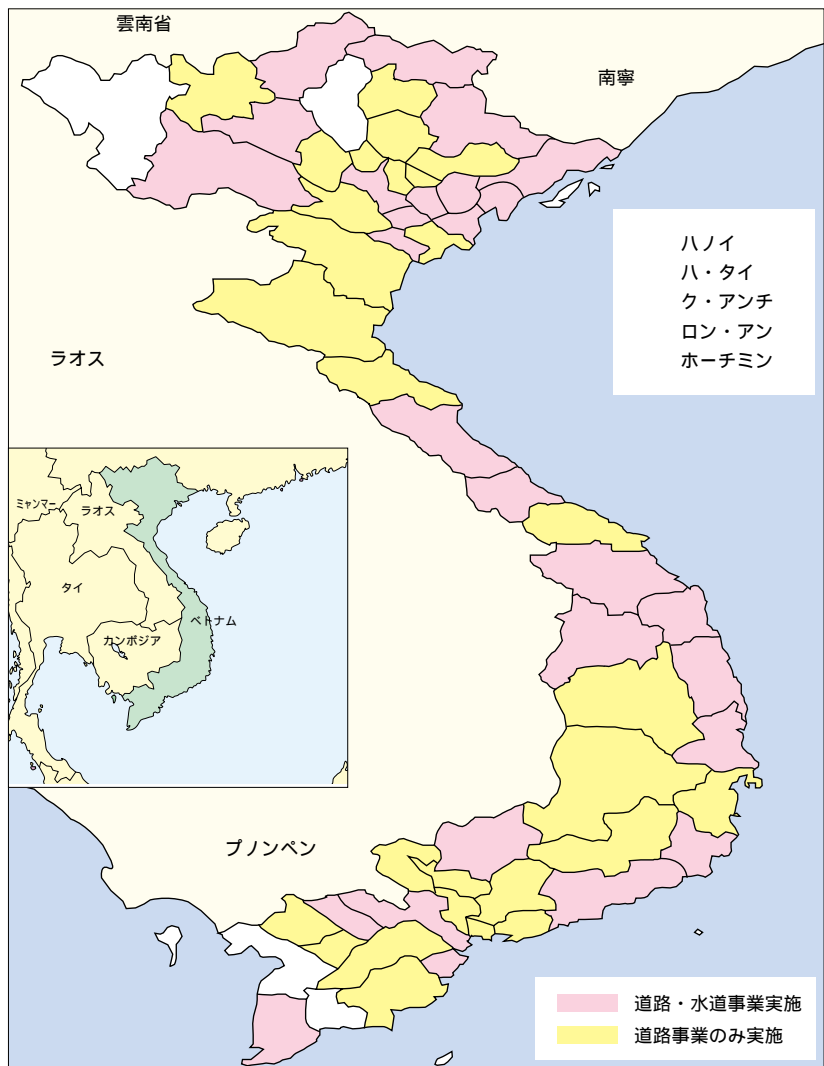
### (1) 事業実施

#### 事業範囲

借款契約後に、「リハビリテーション計画」にもとづき、計画投資省（MPI）によりサブ・プロジェクトの絞り込みおよび事業範囲の確定がなされた。その結果、道路事業では橋の整備が事業範囲から外され、水道を整備する都市数などに変更された。更に、この後、水道整備予定の40都市中8都市が事業対象から外されるなどの変更がなされた。本事業範囲の変更は、事業費を予定内に抑えるために行われたもので、事業費のうちベトナム政府負担分がかなりの部分を占めていたことを考えると、やむを得ない措置であったと考える。ただし、道路整備による事業効果を一層高めるためにも、橋の整備については、国際協力銀行（以下、「本行」）引き続きフォローしていくことが望まれる。

#### 工期

道路整備の完了は9ヶ月遅れたものの、



本借款がベトナムにおける円借款再開後初の借款であり、ベトナム側の不慣れにより調達手続等に相応の時間を要することを考慮すると、現実的な期間だと考えられる。

水道整備に関しては大幅に遅れ、一部の省では未だにサブ・プロジェクトが完成していない（1999年7月時点）。このような大幅な遅れは、水道整備の詳細調査から調達機器の契約同意まで約22ヶ月を要したためであるが、新設以上に詳細な調査が必要な水道リハビリ事業の性質やサブ・プロジェクト数が30以上あったことなどを考慮すると、やむを得なかったと考えられる。

#### 事業費

事業費は借款契約後に事業範囲の変更を行ったことから、ほぼ予定どおりとなり、ベトナム政府の予算手当ても円滑に行われた。事業費がほぼ予定どおりに収まったのは、借款契約後に事業範囲の縮小を行ったためである。借款締結時の原計画では、事業範囲、事業費とも内容の詳細が確定していなかったことを考えると、本計画の時点で、ある程度の事業内容の変更は、致し方なかったものと考えられることから、事業費には特段の問題はないと言える。

### 主要計画 / 実績比較

事業範囲	計 画	実 績
道路整備		
・ 対象省数	53	50
・ サブ・プロジェクト数	221	211
・ リハビリ道路延長 (km)	984	949
水道整備		
・ 対象省数	34	34
・ 対象都市数	40	32
工期		
( 調達開始 ~ 建設工事完了 )		
道路整備	1995年4月 ~ 1996年3月	1995年1月 ~ 1996年12月
水道整備	1995年4月 ~ 1996年3月	1995年8月 ~ (30省完成済*) *1999年7月現在
事業費		
総事業費	8,635百万円	N.A
国際協力銀行融資額	2,500百万円	2,479百万円
換算レート	1円 = 110.8 ドン	1円 = 84.7 ドン

## (2) 実施機関の体制 (実施および完成後の運営・維持管理)

#### 実施体制

実施機関は、借款契約締結時（1994年1月）は国家計画委員会（SPC）であったが、95年に同委員会は組織改変により計画投資省（MPI）になった。MPIは中央政府レベルの総合調整官庁であり、開発計画の立案と開発予算の配分において中心的な権限を持っており、関係中央省庁や省政府と調整しながら全般的にみて円滑に事業を遂行したと言える。

#### 運営・維持管理

本事業は、ベトナムの53省（当時）すべての省を対象にした事業であり、サブ・プロジェクトは約250あることから、本事後評価では、無作為に3省6サブ・プロジェクトを選び、それらをケーススタディとして評価した。その結果、サブ・プロジェクトの維持管理状況はおおむね良好であることが確認された一方で、道路整備においては橋が未整備であり交通量増大のネックになっていることが判明し、また、水道整備では一部に未据付けの機器があることが確認された。この点は本行およびMPIは今後ともモニタリングする必要がある。

## 3 事業効果

道路整備については、本事業により整備された道路利用者へのインタビュー結果によると、道路利用者の多くが、以前よりも道路の質が向上したと考えており、その結果、利用量も増大したことが明らかになった。ケーススタディとして評価した3省においてもそのことが裏付けられた（表1参照）。

表1 事業実施による交通量の変化

省名	道路名	交通量(台/日)			通過時間(分)		
		事業実施前	事業実施後	差異	事業実施前	事業実施後	差異
ハ・タイ	省道430号	500	1,000	+500	N.A	N.A	N.A
ク・アンチ	省道68号	1,200	1,824	+624	24	12	12
ロン・アン	Tan An-Chau Thauh道	N.A	N.A	N.A	25	15	10

出所：各省実施機関

注：交通量には、バイクや自転車は含まれない。

水道整備については、ほとんどが最近完成したばかりであり、本事業全体による水道整備に係る効果指標の実績データは今後報告される予定であるが、ケーススタディとして調査した3省においては、水道普及率の向上や公衆衛生の改善が確認された(表2参照)。

表2 各水道公社の水道普及率の変化(%)

省名	水道公社名	水道普及率(%)		差異
		1997年	1999年	
ハ・タイ	Ha Dong	70	70	±0
ク・アンチ	Dong Ha	55	75	20
ロン・アン	Tan An	65	80	15

出所：各水道公社資料



本借款により拡幅された道路（ハ・タイ省、道路が狭くなっている地点が省境、その先はハノイ市）



本借款により調達された大型ポンプ（ク・アンチ省、地下水を汲み上げている）



浄水場横の研究室（ロン・アン省、計器類はすべて本借款により調達されたもの）