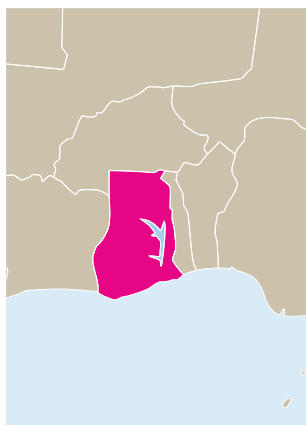




52 ガーナ

鉄道輸送力増強事業

機関車、貨車、資機材供与により
鉄道事業再建を下支え

承諾額／実行額 62億300万円／62億300万円
借款契約調印 1994年3月
借款契約条件 金利2.6%、返済30年(うち据置10年)、一般アンタイド
貸付完了 2000年7月
実施機関 ガーナ鉄道公社



本事業の目的

1983年より実施されてきたガーナ鉄道改修事業の一環として、機関車、貨車および車両工場の設備を供与することにより、鉄道輸送力の増強を図り、主要製品の輸出促進および経済活動の活性化に寄与することを目的とする。

本事業実施による効果(有効性・インパクト) **a**

本事業ではディーゼル機関車14両が供与されることにより、貨物輸送力、機関車運行数ならびに走行車両キロが増加したことが確認されている。その結果、ボーキサイト、マンガンの輸送量は1970年代の経済危機以前と比較して1.5～2倍に伸びている。それまでに利用されていた機関車の大半は廃車となっていることから、本事業が実施されなければ鉄道事業全体の運営が成り立たなくなっていたと評価される。カカオの営業自由化以降、港から直接かつ即時に輸送することが可能な道路輸送との競合も影響し、鉄道輸送が減少したことから、供与された100両の有蓋貨車^{*}は十分に活用されていない状況にある。一方、周辺国に政情不安が起きたこともあり、2002年よりタコラディ港におけるマリ等内陸国へのトランジット貨物の陸揚げ量が急増しており、鉄道輸送の潜在需要は高い。よって、本事業の実施により概ね計画通りの効果発現がみられ、有効性は高い。

^{*} 蓋付き貨車のこと。カカオの運送等に利用されている。

本事業実施と国家計画等との整合性(妥当性) **a**

本事業の実施は審査時および事後評価時ともに、国家計画(経済復興計画やガーナ・ビジョン2000等)と合致しており、

事業実施の妥当性は極めて高い。本事業は世界銀行、AfDB(仏)、KfW(独)等との協調融資事業である第3次運輸部門改修プロジェクト(TRP)の一部でもある。

事業実施の経済性(効率性) **b**

本事業は、事業費についてはほぼ計画通りであったものの、期間が計画を大幅に上回ったため(計画比166%)、効率性についての評価は中程度と判断される。事業遅延の主な要因としては、政府補助金の供与が打ち切られたことによって実施機関が資金不足に陥り、車両工場の建設が遅れたこと等が挙げられる。

今後の展望(持続性) **b**

本事業は、実施機関であるガーナ鉄道公社の能力および維持管理体制には問題なく、持続性は概ね問題ないと評価される。財務面については、2000年の現地通貨下落に伴い為替差損がふくらんだ影響により、事業評価時では債務超過かつキャッシュフローも非常に厳しい状況にあることが確認されており、今後、収益向上のための施策を講じる必要がある。

結論と教訓・提言

以上により、本事業の評価は高いといえる。教訓としては、保守工場用資機材供与にあたり、コンサルタントを雇用し、実施機関にて慎重に供与品目の内容を検討する必要があったことが挙げられる。また、鉄道事業の潜在的経済価値を引き出すためにも、ガーナ政府による実施機関の運営・維持管理体制強化、投資計画策定にかかる十分な検討が望まれる。

開発途上国専門家の意見

本事業は鉄道セクターおよびガーナ経済の発展に貢献しており、有効性は高い。本事業実施後実施機関の運営能力は一定程度向上しているが、更なる事業効果発現を図るべく、今後軌道の改修に取り組むことが期待される。

専門家の氏名: Mr. Ernest Aryeetey (学者)

ドルトムント大学卒。工学博士。エール大学、コーネル大学等で教鞭を取った後、現在、ガーナ大学統計・社会経済研究所(ISSER)所長。専門は経済開発における組織制度、地域統合、経済改革、財務システム等。

本事業対象設備の運営および保守能力の実績比較

指標	分類	2004年実績	審査時(1993年)との比較
貨物輸送量	全体	2億1,569トン/Km	56%増
運行数	貨物	13本/日	116%増
	旅客	12本/日	7%減
走行車両キロ [*]	機関車	60万km	33%増
	貨車	1,425万km	16%増
保守工場車両在場日数	機関車	0.034日/台	44%減
	貨車	0.21日/台	68%減
稼働台数	機関車	25.7台	1993年実績値の記録なし
	貨車	57台	1993年実績値の記録なし

注) ^{*} 車両台数×年間走行距離

出典: ガーナ鉄道公社