



牟田 博光 氏

東京工業大学大学院社会理工学研究科長
教授

1974年国立教育研究所研究員。1985年、同研究所主任研究官を経て、東京工業大学の助教授に就任。
1989年より同大学教授（現在に至る）。

対象事業
スリランカ

現地調査：2006年2～3月

■ ベースライン道路(1)(2)

■ 環境対策支援事業

スリランカにおけるODA円借款(ベースライン道路プロジェクト(1)(2))の評価

従来コロombo圏の主要幹線道路は市内を海岸沿いに走るゴール道路しかなく、常に混雑していた。ベースライン道路プロジェクト(1)(2)はゴール道路から離れた郊外に現存した曲がりくねった片側1車線の道路を片側3車線(一部2車線)に拡幅・整備・直線化することによって、コロombo圏を南北に通過する車が市内へ流入するのを減らし、コロombo圏の交通混雑をスムーズにし、併せて、ベースライン道路近隣地域の開発をとらして地域経済を活性化させる目的で実施された。



地下横断通路を利用した商店街

第1期は1993年から2002年、第2期は1997年から2004年にかけて、計72億円の円借款を供与した。第1期は58カ月の予定が完成まで86カ月かかったが、最も大きな遅延理由は工事開始後に上下水道管、電話線、電線等の地下埋設物の移設を調整する必要があることが生じたこと、拡幅部分の土地の買収と居住者の移転に時間がかかったことである。この経験は各種ステークホルダーとの緊密な連携の重要性を教訓として残したが、第2期ではその教訓が活かされ大きな同種の問題は発生しなかった。それで

も、第2期は37カ月の予定が62カ月かかったが、大きな理由は1回目の入札が不調で再公示を余儀なくされたことによるものであり、実質的な工期は2年であった。工事期間の長期化もあって要した費用は当初予算よりも大幅にふくらんだものの、円とルピーの為替レートが大きく変動したため、円換算では予定費用内に収まった。

道路の拡幅や整備は予定通りに行われ、現在多くの市民に利用されている。当初予定されていた交通量と比較して、道路が十分利用されているかどうかに関しては、特定の時間帯や場所ではすでに物理的な限界にまで利用がなされていることが確認された。しかし、交通信号の変化を交通量に同期させるなどの道路マネジメントの改善によって、利用度をさらに高めることができると思われる。またステークホルダー分析が行われ、その結果の報告会も開催され有益な知見が得られたことは、将来計画されている第Ⅲ期の工事や、類似のインフラ整備を行うにあたって、大いに役立つと期待される。



線路との陸橋