

エルサルバドル

道路整備事業

評価者：池野雅文（株式会社コーエイ総合研究所）

現地調査：2006年9月、11月

## 1. 事業の概要と円借款による協力



事業地域の位置図



国道1号線首都北部幹線

### 1.1 背景

エルサルバドル<sup>1</sup>では、長年の内戦（1979～1992年）で道路や橋梁等の重要なインフラが破壊され、そのことは和平実現後の経済復興の障害となっていた。特に、国内の東西交通網を分断する国内最大河川であるレンパ川を橋渡しする重要な橋梁である国道1号線上のクスカトラン橋と国道2号線上のサン・マルコス・レンパ橋の再建は緊急を要するものであった。

エルサルバドル政府は、内戦終了後、住民ニーズに見合った国家経済開発をさらに促進するために国家復興計画を策定し、道路・橋梁インフラ整備を重点分野に位置づけた。とりわけ、本事業は主要幹線である国道1号線および2号線の再建をはかることから、同プログラムでも最も高い優先度が置かれていた。

また、本事業は、エルサルバドル国内だけでなく、中米域内を縦断するパンアメリカンハイウェイ<sup>2</sup>の一部としても輸送能力の向上に貢献することが期待されていた。

### 1.2 目的

内戦中に破壊された2大橋梁の再建および首都圏周辺の幹線道路の整備を行うことにより、同国の主要幹線における道路輸送能力の向上および首都周辺の交通渋滞の緩和をはかり、もって内戦後の復興・経済発展に寄与する。

<sup>1</sup> エルサルバドル国の総人口は約680万人（2006年）で、総面積は2万1,040km<sup>2</sup>で四国の面積と同程度である。

<sup>2</sup> 南北アメリカ大陸の国々を結ぶ国際幹線道路網である。

### 1.3 借入人／実施機関

借入人：エルサルバドル政府

実施機関：公共事業省（MOP）

：道路保全基金（FOVIAL：円借款対象部分の維持管理）

図1 本事業対象地区



### 1.4 借款契約概要

円借款承諾額／円借款実行額	10,332 百万円／10,332 百万円
交換公文締結／借款契約調印	1994 年 4 月／1994 年 5 月
借款契約条件	金利 3.0%/年、返済 30 年（据置 10 年） 一般アンタイド
貸付完了	2004 年 12 月
本体契約 （10 億円以上のみ記載）	SBI International Holdings N.V. (オランダ 領アンティル)／Rizzani de Eccher Spa (イタリア)
コンサルタント契約 （1 億円以上のみ記載）	片平エンジニアリング (日本)・Louis Berger International Inc. (米国)・NHA Compania de Ingenieros S.A. (エルサルバドル)・日本 工営 (日本) (JV)
事業化調査 (フィージビリティ・ス	F/S: 1993 年 Black & Veatch／中央開発

タディ：F/S等)	
-----------	--

## 2. 評価結果（レーティング：B）

### 2.1 妥当性（レーティング：a）

#### 2.1.1 審査時の妥当性

内戦で疲弊した経済の再建と国民和解を目的とする「国家復興計画」（1992～1996年）において、電力、水道、運輸等のインフラ整備、とりわけ戦後復興の基盤となる道路部門の整備に高い優先度が与えられている一方、内戦後の経済再建および近隣諸国との交易の活発化に伴い、主要幹線道路整備をはじめとするインフラ整備は急務とされ、多額の予算が配分されるなど運輸セクターの役割が重要視されていた。

以上のように、国道1号線の整備および国道1、2号線上の東西回廊を結ぶ2大橋梁の再建設を内容とする本事業は、同国の戦後復興および経済発展の基礎となる重要性を有していた。

#### 2.1.2 評価時の妥当性

戦後経済復興を目的とした「国家復興計画」（1992～1996年）において、道路部門の整備は高い優先度が与えられていた。戦後復興を脱した近年では、国内の都市間や空港・港湾および中米諸国との交易の活発化に伴い、運輸マスタープラン（1997～2017年）にそって全国各地に延びる主要幹線道路網の拡張・強化計画が進行しており、運輸セクターの役割は引き続き重要視されている。本事業の首都北部幹線道路の建設も、同マスタープランの基幹事業として、重要な位置づけが与えられている。

また、国際的にもプエブラ=パナマ計画（PPP）<sup>3</sup>等中米諸国との域内経済連携の促進のため、国家政策として道路部門整備に注力しており、本事業による道路整備の重要度が高まっている。とりわけ、本事業によって再建された2大橋梁は、内戦によって分断された国内の主要幹線である国道1号線および2号線といった東西交通の再構築をはかるばかりでなく、パンアメリカンハイウェイの一部であることから中米諸国の交通網においてもきわめて重要であり、その整備は緊急を要するものであった。

以上のように、国道1号線の整備および国道1、2号線上に存在する2大橋梁の再建設を行った本事業は、同国の戦後復興の下支えとなり、さらに今後の経済発展の基幹となる高い重要性を引き続き有している。

<sup>3</sup> メキシコと中米7カ国が、域内の経済統合および持続可能な発展と住民の生活水準の向上をめざし、2001年に策定した開発計画である。

## 2.2 効率性（レーティング：c）

### 2.2.1 アウトプット

本事業における計画と実績との比較は、下表に示す通りである。二つの橋梁建設および国道1号線の修復という三つのアウトプットについては、ほぼ計画通りの実績であった。

一方、首都北部幹線道路への接続線の新設については、事業計画が見直され距離数の増加（アウトプットの増加）となった。計画の見直し（変更）のおもな理由は、計画時のルート上に居住していた住民からルート変更の要望があり、運輸マスタープラン（1997～2017年）にそって新規ルートに変更したため増設となったからである。

表1 アウトプット 審査時計画と実績の比較

各アウトプット	審査時計画	実績
1) サン・マルコス・レンパ橋の建設 (全長 1.4km : 橋梁部 0.5km、取付道路 0.9km)	全長 1.4km (橋梁部 0.5km、取付道路 0.9km)	全長 1.3km (橋梁部 0.5km、取付道路 0.8km) (ほぼ計画通り)
2) クスカトラン橋の建設 (全長 2.4km : 橋梁部 0.5km、取付道路 1.9km)	全長 2.4km (橋梁部 0.5km、取付道路 1.9km)	全長 2.9km (橋梁部 0.4km、取付道路 2.5km) (ほぼ計画通り)
3) 国道1号線の修復・拡張 (サン・マルティン～サン・ラファエル・セドロス間)	21.1km	21.52km (ほぼ計画通り)
4) 首都北部幹線道路への接続線の新設	3.8km	10.9km (7.1km 増設)

出所：MOP



事業実施前の仮設橋梁



事業実施後の橋梁

図2 サン・マルコス・レンパ橋の事業実施前後



事業実施前の仮設橋梁



事業実施後の橋梁

図3 クスカトラン橋の事業実施前後



事業実施前の旧道との合流点



事業実施後の立体交差

図4 国道1号線の事業実施前後

### 2.2.2 期間

本事業の期間は、1994年5月～1998年11月（54カ月）の計画に対して、実際は1994年5月～2004年12月（117カ月）と計画比63カ月増となった。本事業の遅延のおもな理由は、以下の通りであった。

- ・ 度重なる異常気象や自然災害による工期の遅延（特に、ハリケーン・ミッチ（1998年）<sup>4</sup>および大地震（2001年）<sup>5</sup>の被災による土砂崩れ等の復旧および再工事の発生等による工期の遅延）
- ・ 内戦後の急激な社会経済環境の変化に伴う首都北部幹線道路接続線の計画ルート変更（新規ルートの検討）による遅延。
- ・ 新規に計画した首都北部幹線道路接続線の用地取得に時間を要し、さらに新規ルートが複雑な地勢に位置しており、想定以上に建設に時間を要したため、工期が遅延したこと。

<sup>4</sup> 1998年10月末より観測史上4番目の大きさといわれるハリケーン・ミッチの豪雨により、中米各国は甚大な被害を受けた。エルサルバドルでは、死者175人、行方不明者65人、被災者8万4,000人超の被害を受けた。

<sup>5</sup> 地震の強さはマグニチュード7.6。死傷者：約1万人。倒壊家屋：約15万棟。

表 2 事業期間 審査時計画と実績の比較

	審査時計画	実際の期間	(対計画比)
橋梁の再建	1995年4月 ～1998年11月 (43カ月)	1995年11月 ～2000年8月 (57カ月)	(133%)
国道1号線の修復・拡張	1995年1月 ～1998年11月 (46カ月)	2000年2月 ～2004年5月 (51カ月)	(111%)
首都北部幹線の新設	1994年12月 ～1998年11月 (47カ月)	2001年12月 ～2004年2月 (38カ月)	(81%)

出所：MOP

### 2.2.3 事業費

事業費は、計画時の総事業費 147 億 1,600 万円に対して、246 億 6,100 百万円の実績と計画比 168%となった。増額のおもな理由は、以下の通りであった。

- ・ 本事業は、内戦後復興のための緊急支援であったことから、F/S等の計画段階に比して設計段階では急速な社会経済環境の変化によって変更が余儀なくされ、建設費の増加となってしまったこと。
- ・ ハリケーン・ミッチや大地震といった自然災害による工事復旧のために建設費が増加したこと。
- ・ 国道1号線の修復・拡張において、計画後の先方政府側の意向によるスコープ変更（歩道橋の増設、インターチェンジの立体交差化、国産材料の利用等）により、建設費が増加したこと。
- ・ 首都北部幹線の新規ルートへの変更（総延長 3.8km→10.9km）により用地取得・住民移転費が増加したこと。
- ・ 内戦後の急激な社会経済環境の変化に伴って国内物価が想定以上に急上昇したため、材料費が値上がりしたこと。
- ・ 自然災害等による工期の延長により、人件費が増加したこと。

表 3 事業費 審査時計画と実績の比較

(単位：百万円)

	審査時計画	事業費実績	(対計画比)
サン・マルコス・レンパ橋	1,757	2,350	134%
クスカトラン橋	1,903	2,682	141%
国道1号線	4,047	6,498	161%
首都北部幹線	3,621	6,344	175%
コンサルティングサービス	1,405	3,607	257%
用地取得・住民移転	710	3,180	448%
予備費	1,273	0	—
総計	14,716	24,661	168%

出所：MOP

## 2.3 有効性（レーティング：a）

### 2.3.1 年平均交通量

本事業によって整備された幹線道路および建設された橋梁において、表 4 の通り、交通量は順調に伸びており、本事業により建設された道路・橋梁等が交通需要を吸収し、効果が発現しているといえる。

#### <サン・マルコス・レンパ橋／クスカトラン橋>

サン・マルコス・レンパ橋における年平均交通量（台／日）は、事業実施前比 345%増、クスカトラン橋では同 262%増という交通量の大幅な増加がみられ、国道 1 号線ならびに国道 2 号線における車両の往来が活性化しており効果は発現している。

#### <国道 1 号線修復・拡張>

事業実施前比 200%以上増という交通量の増加がみられ、国道 1 号線の往来および首都圏への通勤の利便性の向上に寄与している。

#### <首都北部幹線>

首都サンサルバドル近郊部に接続路ができたことにより、バイパス道路として首都の渋滞緩和や通勤時間短縮などの利便性の向上に寄与している。

表 4 年平均交通量（台／日）

項目	1993	2002	2003	2005	2010*	93-05 比
サン・マルコス・レンパ橋	2,221	7,759	8,319	7,664	10,855	345%
クスカトラン橋	2,100	3,427	3,564	5,498	12,090	262%
国道 1 号線(サマルティン-コフテペ <sup>6</sup> 間)	7,107	12,950	12,684	17,194	27,578	242%
国道 1 号線(コフテペ <sup>6</sup> - サンラファエル間)	5,674	9,976	8,829	12,823	19,478	226%
首都北部幹線	N/A	N/A	N/A	15,305	27,678	N/A

\* 2006 年時点での MOP による試算値

出所：MOP

### 2.3.2 所要時間の短縮

本事業により、交通量が増加した一方、所要時間は短縮している。所要時間の短縮によるおもな効果は以下の通りである。

- ・ 首都への通勤時間の短縮（特に首都北東部の近隣農村からの通勤<sup>6</sup>）
- ・ 物流の迅速化（国道 1 号線上のクスカトラン以西からサンサルバドル市内まで東西に抜けた場合には平均最大 81 分の短縮）

<sup>6</sup> 本事業の首都北部幹線の完成前は首都サンサルバドルへ通勤するためにソヤパンゴ市やデルガド市を通過するのに渋滞が常であったが、完成後は渋滞が緩和されることになった。

表5 所要時間の短縮（単位：分<1台あたり年間短縮時間>）

No.	項目	目標値	実績値	1日あたり (小数第1位 切上げ)
1	サン・マルコス・レンパ橋	2,040分	2,040分	6分
2	クスカトラン橋	3,780分	3,660分	10分
3	国道1号線（サンマルティン-コフテペケ区間）	5,880分	5,640分	16分
4	国道1号線（コフテペケ-サンラファエル区間）			
5	首都北部幹線	22,980分	21,420分	59分
6	クスカトラン橋以西～サンサルバドル市内 (No.2～No.3～No.4～No.5を移動)	-	-	81分

出所：MOP

### 2.3.3 交通事故数の減少

本事業において以下のような安全対策に配慮した結果、表6の実施機関のデータの通り、交通事故数の減少に寄与していることもうかがわれる。

- ・ 交通要所、通学道、商業地など交通事故が予見される地帯での歩道橋や高さ1m程のコンクリート防護柵の設置。
- ・ MOPによる小学校や運輸会社等を中心にした交通安全の啓発活動（パンフレット配布、看板掲示、講習会等）。

表6 交通事故数の減少

項目	事業以前	2004	2005
サン・マルコス・レンパ橋	-	1	1
クスカトラン橋	-	0	1
国道1号線（サンマルティン-コフテペケ区間）	560（2000）	54	26
国道1号線（コフテペケ-サンラファエル区間）		9	5
首都北部幹線	140（2001：旧道）	28	14

出所：MOP



図5 安全確保のために設置された歩道橋とコンクリート防護柵



図6 道路端に設置された児童通学を知らせる安全標識



### 2.3.4 経済的内部収益率 (EIRR)

審査時の EIRR は 24.1%であったが、コンポーネントごとに再計算した結果、平均値は 42.9%であった。このように審査時に比して実績値が増加したのは、事業が遅延して事業費が増加したものの、想定以上に交通量が増加したため高い値となっている。

EIRR : 42.9% (各コンポーネント EIRR の平均値)

費用 : 建設費、コンサルタント費、用地取得費、維持運営費

便益 : 走行費用の節減、走行時間の短縮

各区分 EIRR 値 :

- ・ サン・マルコス・レンパ橋 : 23.8%
- ・ クスカトラン橋 : 61.1%
- ・ 国道 1 号線 (サンマルティン-サンラファエル区間) : 56.1%
- ・ 首都北部幹線 : 30.7%

## 2.4 インパクト

### 2.4.1 経済成長への貢献および物流の活性化

中米諸国への陸上輸送のみならず、海運貨物の輸出拠点であるエルサルバドル西部太平洋岸のアカフトラ港へは、全国の農産物生産地から国道 1 号線 (含むクスカトラン橋および首都北部幹線道路) と国道 2 号線 (含むサン・マルコス・レンパ橋) を通じて輸送されており、本事業によって整備された道路・橋梁の役割は大きく、物流の活性化に寄与しているといえる。

その結果、2001 年以降は農業部門を含めて GDP は安定的にプラス成長を続けており、本事業の道路整備による物流の向上がエルサルバドル経済の安定化を下支えしていることがうかがえる。特に、輸出主要産業である農業部門 (コーヒー、綿花、砂糖等) の大型貨物輸送への貢献は大きく、エルサルバドルの GDP 成長に寄与していることがうかがえる。

表 7 GDP 成長率

GDP 成長率	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
総 GDP	3.75%	3.36%	2.00%	1.70%	2.34%	2.30%	1.83%	2.75%
農業部門	— 0.70%	6.46%	— 3.04%	1.30%	0.40%	0.90%	3.00%	8.92%

出所 : エルサルバドル中央銀行

また、本事業は、エルサルバドル国内における道路整備の基幹部分であることから、結合する他の交通インフラ整備との連携にも間接的に効果をもたらしてい

る。具体的には、円借款事業として実施中の「ラ・ユニオン港開発事業（2009年開港予定）」は、増加する海運貨物に対応し、同国の物流の活性化・効率化がはかれるのみならず、同国の地域間格差の是正や周辺の中米諸国の物流システム統合の推進に寄与することが期待されているが、本事業によって整備された主要幹線はラ・ユニオン港の発展には欠かせない大前提となるインフラ整備として位置づけられているといえる。

#### 2.4.2 生活環境への向上

本事業の評価について、当行ポーシオン対象 8 地区の受益者 200 人にインタビュー調査を実施した<sup>7</sup>。調査の結果、受益者調査では 84%の沿線住民が本事業について満足と回答している。

特に、本事業実施の結果、受益者は移動時間の短縮や渋滞緩和などの交通利便性の向上などといった生活の質の向上に結びつく効果を実感としてもち、さらに車体振動の軽減などの交通快適性の向上や定期的な補修作業などの道路維持管理の向上といった交通・道路環境それ自体の向上も評価している。

また、農村コミュニティ内に設置されていない医療機関、警察、市場へのアクセス向上が住民に高く評価されており、幅広いインパクトが家庭環境の向上をもたらしていることがうかがえる。

表 8 本事業に対する受益者の満足度

非常に満足	満足	やや満足	不満足
48%	36%	13%	3%

出所：受益者調査（200 人対象）

表 9 本事業の受益者への貢献項目

移動時間短縮	交通利便性向上	交通快適性向上	道路維持管理向上	交通量増加
24%	17%	13%	12%	12%

注) 複数回答

出所：受益者調査（200 人対象）

表 10 公共サービスへのアクセス向上の効果

非常に大きい	大きい	ややあり	変化なし	不明
6%	33%	29%	30%	2%

<sup>7</sup> 受益者調査対象 8 地区インタビュー対象者の内訳は以下の通り。首都北部幹線沿線 2 地区住民 64 人、国道 1 号線沿線 4 地区住民 96 人、クスカトラン橋付近 1 地区住民 20 人、サン・マルコス・レンバ橋付近 1 地区住民 20 人を無作為抽出し、実施した。

注) 複数回答

出所：受益者調査（200人対象）



図 クスカトラン橋付近での受益者調査



図8 国道1号線沿線住民への受益者調査

### 2.4.3 社会的補償

国道1号線の修復・拡張によって住民移転が必要になった70世帯に対して、公聴会等で実施機関側および住民側双方が協議・合意の下、移転先の家屋を提供している。

また、首都北部幹線道路への接続線の用地取得については、住民移転はなかったものの、地主への金銭的補償を行った。さらに、実施機関側による追加支援で、首都北部幹線道路の沿線コミュニティ向けに、サッカー場建設、上水施設設置、アクセス道路整備、歩道橋設置、多目的施設建設、学校教室建設、共同洗濯場建設等を行い、コミュニティ生活の向上にも貢献している。

### 2.4.4 環境への影響

事業対象地域での環境への負のインパクトについては、特段発生していない。

特筆すべき点は、以下の通り環境に配慮すべく日本の環境技術を導入したことにある。

- (1) 雨季の集中豪雨時にも安全な走行を提供するため、さまざまな舗装技術を実験・検討した結果、日本式の排水性舗装技術を採用し、周囲の自然環境および住環境への配慮をしている点が挙げられる。雨季の集中豪雨時にも安全な道路環境を提供しているとともに、景観保全にも効果を示している。
- (2) 丘陵地を通過する道路のり面での落石防止、表面風化防止、景観保全を兼ねた日本式の土木技術を導入し、安全・環境に対する配慮をしている点が挙げられる。安全な道路環境を提供しているとともに、景観保全にも効果を示している。



図9 日本式の排水性舗装技術が採用されている国道1号線



図10 首都北部幹線道路の修復で導入された環境に配慮したのり面

## 2.5 持続性（レーティング：a）

### 2.5.1 実施機関

#### 2.5.1.1 技術

本事業の道路整備部分を含め、エルサルバドル国内の道路の運営維持管理は、道路保全基金（FOVIAL）が担っており、その技術レベルに問題はない。

FOVIAL の技術部（計 18 人）には、定期維持管理課（6 人）、日常維持管理課（4 人）、プロジェクト計画課（5 人）の 3 課があり、部門別に専門技術職員が所属しており、維持管理業務の技術力に特段問題はない。

現在 FOVIAL 内部では、以下の 3 点を技術向上のために進めている。

- ・ 人材育成計画の作成・実施（2004～2008 年）
- ・ トレーニング・マニュアルの作成（2006 年）
- ・ 道路網保全管理システム（オンライン化）の構築

また、実質的な維持管理業務を担う契約委託民間業者に対しても、契約時点で適切な技術をもつ業者を選定しており、かつ FOVIAL 専門技術者による技術補完体制が整っており、技術的に問題はない。

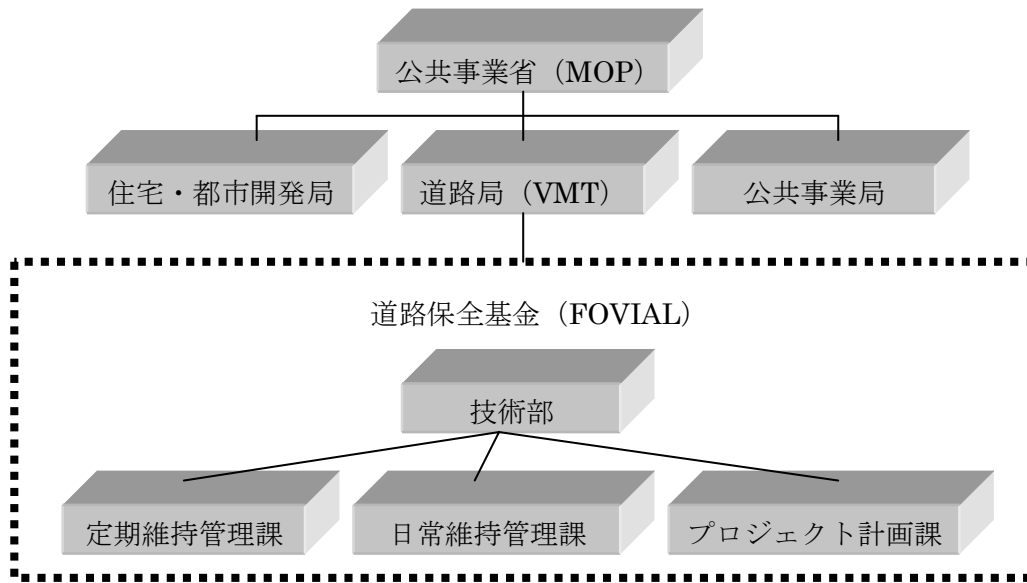
#### 2.5.1.2 体制

本事業の担当は、公共事業省（MOP）下の道路局（Viceministerio de Transporte）が本事業の担当部署である。

一方、本事業によって建設された道路・橋梁等の維持管理業務については、2001 年に MOP より道路維持管理部門が独立し、全国道路の維持管理を担当している FOVIAL が担っている。FOVIAL は、政府が 100% 投資する公社形態をとっており、現在の職員数は 61 人である。

また、FOVIAL は、2006 年に国際的なマネジメントシステム規格である ISO9001 を取得し、運営管理の向上に努めている。

図 11 本事業における組織体制図



出所：MOP, FOVIAL

### 2.5.1.3 財務

FOVIAL は、国庫からの資金により運営され、毎年ほぼ安定した予算が確保されており、財務的に特段問題はない。

表 11 FOVIAL 予算推移 (US 千ドル)

	2002	2003	2004	2005	2006
合計	66,431	67,187	67,074	66,365	68,059

出所：FOVIAL

FOVIAL の収入は、国家法令の下、エルサルバドル国内のガソリン代金の 1% が道路維持管理費向けの税金として徴収されているものである。これが FOVIAL の収入となり、道路・橋梁の維持管理費などにあてられている。

FOVIAL 予算のうち、94%が維持管理業務にあてられており、日常的な維持管理作業から定期的作業、そして橋梁・歩道に特化した維持管理作業と幅広く確実に行われている。

表 12 FOVIAL2006 年度予算内訳 (US 百万ドル)

	定期的維持管理	日常的維持管理	橋梁・歩道橋維持管理	交通安全	業務管理
費用	18.6	44.0	1.5	1.3	2.6
%	27.4%	64.7%	2.2%	1.9%	3.8%

出所：FOVIAL

以上から、FOVIAL の財務状況は良好であり、本事業の効果発現の持続性に問

題はないといえる。

### 2.5.2 維持管理

FOVIAL は、エルサルバドル全国道路網を 5 つの地域に分けて運営維持管理にあたっている。

実質的には、契約委託民間業者が維持管理作業にあたり、FOVIAL が民間業者の運営管理業務の管理を担っている。

受益者調査の結果から、事業実施前の道路環境と比べて、受益者の約 80%は交通環境の向上を認めており、民間委託業者による道路の維持管理状況はおおむね問題ないことがうかがわれる。

表 13 交通の快適性（乗り心地、振動等）に対する受益者の満足度

非常によくなった	よくなった	少しよくなった	変化なし
60%	19%	9%	12%

出所：受益者調査（200 人対象）

表 14 道路維持管理向上（迅速性、補修能力等）に対する受益者の満足度

非常によくなった	よくなった	少しよくなった	変化なし
62%	21%	12%	5%

出所：受益者調査（200 人対象）

## 3. フィードバック事項

### 3.1 教訓

なし

### 3.2 提言

なし

主要計画／実績比較

項 目	計 画	実 績
①アウトプット		
1) サン・マルコス・レンパ橋	全長 1.4km (橋梁部 0.5km) (取付道路 0.9km)	全長 1.3km (橋梁部 0.5km) (取付道路 0.8km)
2) クスカトラン橋	全長 2.4km (橋梁部 0.5km) (取付道路 1.9km)	全長 2.9km (橋梁部 0.4km) (取付道路 2.5km)
3) 国道 1 号線 (サン・マルティン～ サン・ラファエル・セドロス間)	21.1km	21.52km
4) 首都北部幹線道路への接続線	3.8km	10.9km
②期間		
橋梁の再建	1995 年 4 月～1998 年 11 月 (43カ月)	1995年11月～2000年8月 (57カ月)
国道1号線の修復・拡張	1995 年 1 月～1998 年 11 月 (46カ月)	2000年2月～2004年5月 (51カ月)
首都北部幹線の新設	1994 年 12 月～1998 年 11 月 (47カ月)	2001年12月～2004年12月 (38カ月)
全体	1994 年 5 月～1998 年 11 月 (54カ月)	1997年5月～2004年12月 (117カ月)
③事業費		
外貨	9,026 百万円	7,951 百万円
内貨	5,690 百万円	16,710 百万円
	(477百万コロン)	(160百万 US ドル)
合計	14,716 百万円	24,661 百万円
うち円借款分	10,320 百万円	10,320 百万円
換算レート	1 コロン=11.94円 (1993年現在)	1 US ドル=104円 (2004年現在)