

上すること、プロジェクト総額の一定経費を緊急経費として計上することが認められるべきである。また、我が国技術協力の迅速な実施のために現在実施されている改善取り組みについて適切なフォローアップが望まれる。

#### <提言7>

平和構築援助は多くの場合、危険地での活動を前提としているため、活動従事者の安全を確保しつつ、援助の円滑・効率/効果的な遂行を促すため、政府として安全対策体制を整備しておく必要がある。

#### <提言8>

我が国政府は、ODA大綱の下で平和構築のためにODAを活用すべきとされている武装解除、動員解除及び社会復帰（DDR）支援に今後とも積

極的に取り組んでいくための方策を再検討すべきである。



草の根・人間の安全保障無償により建設された女子学校

### 2.1.3 プログラム・レベル評価

#### セクター別評価

##### (1) バングラデシュ・インフラ分野の評価（被援助国との合同評価）

評価実施期間： 2005年10月—2006年3月

評価者：

日本側

吉井 幸夫 外務省開発計画課上席専門官  
 田辺 信 外務省開発計画課事務官  
 紀谷 昌彦 在バングラデシュ日本大使館参事官  
 鶴田 晋也 在バングラデシュ日本大使館二等書記官  
 安西 尚子 コーエイ総合研究所  
 下村 暢子 コーエイ総合研究所  
 高橋 恵 コーエイ総合研究所

バングラデシュ側

Mr. Md. Wahidur Rahman, Superintending Engineer, LGED  
 Mr. Md. Zahangir Alam, Project Director, LGED  
 Dr. Mohammad Jahirul Islam, Deputy Chief, LGD, MLGRD&C  
 Mr. Subhash Chandra Gosh, Chief, IMED, Ministry of Planning  
 Mr. Bazlur Rashid, Deputy Director, IMED, Ministry of Planning  
 Dr. Krishna Gayen, Senior Assistant Chief, Economic Relations Division (ERD), Ministry of Finance  
 Dr. Omar F. Chowdhury, Verulam Associates

#### ■評価の目的

バングラデシュでは2005年に貧困削減戦略文書（PRSP）が完成したことから、貧困削減に直接的に関係する分野への日本の支援に焦点を当て、(1) 日本の国民及びバングラデシュの市民に対する説明責任を確保すること (2) ODAの効果的・効率

的な運営のため両国援助関係者にフィードバックを行うことの2点を目的として、日本・バングラデシュ両国政府による評価を実施することとした。



植樹や道路建設の仕事に向かう労務提供グループの女性  
(マイメンシン県)

### ■評価対象

地方政府・農村開発組合省・地方政府技術局(LGED)が農村インフラ分野において高いプレゼンスを有してきたことに鑑み、1980年代後半より現在に至るまで同局(LGED)によって実施されてきた日本の経済協力案件を評価対象とした。近年の日本の対バングラデシュ支援は国別援助計画(2000年策定)に基づいているが、LGED所掌案件は同計画上「農業・農村開発」及び「災害対策」の2つの重点分野に対応する。これら2分野にはバングラデシュ政府他機関も関与するが、日本の支援に占めるLGEDのプレゼンスの高さに鑑みて、本評価はLGEDの所掌活動のみを対象とし、バングラデシュ国別評価(2004年実施)を通じて確認された目的及びサブ分野を評価基準として実施した。

### ■評価結果

#### (a)「農村開発」分野

「農村開発」分野における日本の対LGED支援は、主に道路・橋梁などの「農村インフラ整備」に貢献してきた。既存調査やインタビュー結果によると、農村道路網整備により、輸送・移動の時間とコストの軽減、交通の増加、学校や公共サービス施設へのアクセス向上、所得・雇用の増加等数々の効果が生み出されている。JBIC・JICA連携によるユニオンでの支援は、現在他4箇所にてLGEDがその手法を展開中であるが、ユニオンの機能強化と政府サービス向上のための有効なアプローチを提示し、「地方行政強化と参加型開発農村開発」に貢献した。小規模水資源開発への日本の関与はこれまでマスタープラン策定だけであるが、対象地域において県毎に参加型手法を導入し、「参加型農村開発」推進の一躍を担った。

更に、種々の技術協力がLGEDの技術力強化を支え、「農村開発」の全体の目的に間接的に貢献してきている。今後の支援においては、1) 他ドナーとの情報交換と調整、2) 道路・橋梁(含む簡易橋)の維持管理に更なる重きを置く必要があるだろう。

#### (b)「災害対策」分野

「災害対策」の分野では、日本の対LGED支援は主に多目的サイクロンシェルター整備に貢献してきた。1991年のサイクロンでは甚大な被害が出たが、1996～1998年のサイクロン襲来時にはシェルターと警告・避難システム整備により被害は最小限に留められた。シェルターの存在で、沿岸部の住民は安心感を抱き、就学率向上や地元コミュニティ活動の機会提供にも役立っている。サイクロンシェルターへの支援は、国別援助計画の「基礎的インフラとサービス提供」目的に合致する。洪水適応型生計向上のJICA開発調査は、「コミュニティの災害対応能力強化」も目的としていたが、調査後の具体的支援段階では「基礎的インフラ」にのみ焦点を当てることとなった。今後の課題としては、1) バングラデシュ政府側の実施体制の一貫性を確保するためドナー間で対話・調整を進めること、2) 全体の資金配分を考慮した多目的サイクロンシェルターのコスト再検討が挙げられる。

### ■提言

#### <提言1 メンテナンスの重視>

農村開発技術センター(RDEC)技プロや債務救済は技術的な能力向上や機材調達を通じて農村道路のメンテナンス強化に貢献してきた。LGED及び他のバングラデシュ政府関係機関は、特に簡易橋や多目的サイクロンシェルターのメンテナンスに注意を払うことが重要である。

#### <提言2 多目的サイクロンシェルター支援の受入機関の見直し>

他ドナーは初等大衆教育省(MoPME)を通じて支援を実施している。多目的サイクロンシェルター実施責任の所在は、メンテナンスの観点から、包括的災害管理政策(CDMP)の枠組みの中で再検討することが必要であろう。

#### <提言3 能力開発>

LGEDの優位性を維持し、将来のLGED幹部を育ててゆくために、組織、運営、技術の各面にわたる能力開発を、LGEDのオーナーシップの下、



整備された市場内の米売場（ファリドプール県）



サイクロンシェルター兼小学校の生徒（コックスバザール県）

ドナー間でより密接に調整を進めつつ支援してゆく必要がある。

#### <提言4 プロジェクト間及びセクター間の連携>

特定のプロジェクトやセクターの境界線を越えた課題も捉えた、プロジェクト及びセクター横断的なアプローチに基づき支援を行うことはODA資源の有効活用と開発効果の向上にとって重要である。特に複数分野に関与するLGEDのような組織を支援するにあたってはそうしたアプローチが重要である。

#### <提言5 「LGEDモデル」の展開>

LGEDの役割は、その優秀な実施能力と、LGEDを実施機関としたいドナー側の希望との相乗効果によって拡大してきた。諸分野におけるLGEDの役割を総合的に捉えた上、類似分野で他機関と競争することによる効果と、重複や混乱を

避け調整を進める効果との間のバランスを確保してゆくアプローチが望まれる。長期的には、LGEDが過度の負担を負わず「中核業務（コア・コンピタンス）」に集中できるよう、他のバングラデシュ政府機関に「LGEDモデル」を導入していくような支援が望まれる。

#### <提言6 情報管理・情報共有の向上>

LGEDのモニタリング・評価システムは、モニタリング、評価、新計画へのフィードバックというサイクルを機能させるため、更なる強化が必要である。バングラデシュ政府レベルでもモニタリング・評価制度の改革が検討されているが、将来的には政府システムとリンクさせてゆくことも重要である。同時に、日本側でも、関係機関・関係者間での情報共有の向上を目指したデータベース整備が望まれる。

(2) ベトナム紅河デルタ地域運輸交通インフラ開発プログラムの評価（被援助国との合同評価）

評価実施期間：	2005年7月—2006年2月	
評価者：		
日本政府評価チーム	松永 大介	在ベトナム日本大使館公使
	岡田 智幸	在ベトナム日本大使館一等書記官
	鈴木 康久	外務省開発計画課課長補佐
	椎原 猛	外務省開発計画課事務官
	宮崎 慶司	コンサルタント（OPMAC）
	沼田 道正	コンサルタント（OPMAC）
	Ms. Nguyen Song Anh	コンサルタント
	Mr. Mai The Cuong	ハノイ国民経済大学講師
	Ms. Phuong Nguyen Minh	ハノイ貿易大学講師
	Dr. Doan Thi Phin	ベトナム交通開発戦略研究所副所長
ベトナム政府評価チーム	Dr. Ho Quang Minh	計画投資省対外経済局局長
	Mr. Cao Manh Cuong	同省対外経済局課長
	Mr. Pham Hung Vinh	同省対外経済局上級事務官
	Mr. Cao Thanh Phu	同省対外経済局専門官
	Mr. Do Duc Tu	同省インフラ局専門官
	Mr. Trinh Duc Trong	同省インフラ局専門官
	Ms. Nguyen Thanh Hanh	運輸省計画投資局課長

■評価の目的

ベトナム紅河デルタ地域の運輸交通部門における日本のODAプログラムの評価をベトナム側カウンターパートと合同で計画、実施することを通じて、ODAプログラム評価についてのベトナム側の理解を促進させること、及び当該部門における日本のODAの効果的・効率的な運営のために教訓を得、日本の国民及びベトナムの市民に対する説明責任（アカウンタビリティ）を確保すること。

■評価対象

合同評価を行うにあたっては、JICAによって1994年に実施された「ベトナム北部地域交通システム整備計画マスタープラン調査」に基づく擬似プログラムを評価対象として定義し、この擬似プログラムを「紅河デルタ地域運輸交通インフラ開発プログラム」と便宜的に命名した。この「紅河デルタ地域運輸交通インフラ開発プログラム」は、1994年から2004年までの期間内に実施された我が国ODAプロジェクト群25事業である。対象サブ・セクターは道路、鉄道、海運・港湾の3つに限定することとした。同時に、上記我が国ODAプロジェクト群と並行して同時期に紅河デルタ地

域の運輸交通部門で実施された他の主要援助国・機関（ドナー）のプロジェクトについても参考として、分析対象に含むこととした。

■評価結果

(a) 目的に関する評価

(1) 我が国の上位政策及びベトナムのニーズとの整合性

評価対象プログラムの目的、理念及び方向性と、我が国のODA大綱（1992年版及び2003年版）、中期政策（1999年版及び2005年版）、国別援助方針（1994～1999年）、国別援助計画（2000年版及び2004年版）等との間に整合性があることが確認された。また、評価対象プログラムの目的、理念及び方向性と、ベトナムの国家開発計画である10ヶ年社会経済開発戦略（1991～2000年版及び2001～2010年版）、5ヶ年計画（第五次：1991～1995年、第六次：1996～2000年、第七次：2001～2005年）、ベトナム版貧困削減戦略文書（CPRGS）、及び全国交通運輸開発戦略（2020年目標）等との間に整合性があることが確認された。

## (2) 日本のイニシアティブによりベトナムへの支援を行うことの優位性

我が国のODAの優位性として、1) 日本は進んだ技術を有する国であり、世界各国における多くの開発事業の経験があること、2) 日本は経済大国でかつ優れたODAの体制を有しており、大規模開発事業の実施が可能であること、3) 日本のODAはタイムリーであり、現地のニーズに対して直接的に対応していること、4) 日本の企業及び専門家は現地カウンターパートに対する技術移転について熱心であること、5) 日本の企業及び専門家は、専門性があり、効率的な業務の進め方を行うこと、などが明らかになった。

## (3) 主要他ドナーの援助方針・プログラムとの比較

他の主要ドナーの援助政策や同計画の基本目標は、一般に共通して貧困削減と持続可能な経済成長の確保であり、この意味で我が国の援助方針と基本的に合致しており、計画内容が補完的であることが確認できた。

### (b) 結果に関する評価

プログラムは3つのサブ・セクターにおいて大きな改善をもたらした。特に道路交通と海運・港湾の発達は、陸と海における異なる交通手段の結びつきを促進し、各サブ・セクターにおける活動の拡大と地域経済活動の活発化をもたらし、紅河デルタ地域の経済成長と貧困削減の促進に寄与したことが認められた。また、経済成長は市場経済化移行における主要指標の一つである民間部門の成長促進にとって重要な要因のひとつであることを考えると、プログラムはベトナムの市場経済化の促進そのものを直接的に支援するものではないものの、間接的にポジティブなインパクトをもたらす要因の一つであったと考えられる。プロジェクトの実施を通じた日本側からベトナム側への教育、訓練、OJTなどは、ベトナム人技術者・専門家に対して、一定の技術面の向上のみならず、仕事上のモラル、仕事への責任感などの職業倫理などの面においても彼らに良いインパクトをもたらしていることが明らかになった。この結果は、日本側のみならず及びベトナム側の努力によることも大きい。一方で、上記の結果の有効性に将来的に悪影響をもたらす恐れのある課題として、施設の維持管理問題、特に道路・橋梁の維持管理問題が認められた。また、自動車登録台数の増加や交通量の増大につれて、ベトナムにおける交通事



円借款により整備された国道5号線

故死亡者数は増え続けており、紅河デルタ地域及びメコンデルタ地域が最も負傷者事故件数が高くなっている。

### (c) プロセスに関する評価

#### (1) 計画プロセスの実施体制及びニーズアセスメントの適切性

調査の結果、プログラムの計画・実施プロセスには、日越両国の主要機関（日本側は日本大使館、外務省、JICA、JBICなど、ベトナム側は計画投資省を中心とする関係機関）が適切に関与し、決められた手続き、意思決定、協調・連携、ニーズアセスメントが適切に行われたことを確認した。

#### (2) 我が国ODAスキーム間及び主要他ドナーの援助方針、プログラムとの連携

プログラムでは、25プロジェクトにおいて14件のODAスキーム連携事例があった。その他にも無償資金協力と技術協力プロジェクトとの連携（道路建設技術者養成計画）、開発調査と技術協力プロジェクトとの連携（高等海事教育向上計画）



円借款により整備されたハイフォン港のコンテナターミナル

などでスキーム間の連携事例があった。プログラムと主要他ドナー間の連携については、世界銀行、アジア開発銀行、英国が関与した国道1号線のリハビリについての事例があった。また、国道5号線および国道18号線に関しては、それぞれ台湾、韓国との間で部分的な事業連携が見られた。またドナー間の連携は、運輸交通部門における各ドナー間の優先サブ・セクターの選別においても行われており、道路、鉄道、海運・港湾の3つのサブ・セクターの開発を、まんべんなく主要な二国間ドナー及び多国間ドナーが支える関係が見られた。加えてセクター別及び課題別に設けられているパートナーシップ・グループ・ミーティングも、ドナー間連携において重要な役割を果たしていることが確認された。

### ■提言

#### <提言1>

ベトナム運輸交通部門への開発援助戦略としては、これまでの実績から、今後も同様に選択と集中方式を継続することが望ましい。但し、ベトナム全国において、道路補修維持管理費の増加、交通事故の増加などが顕著であり、事態の重大性に鑑み、これらの問題を優先事項として取り組むことを提言する。

#### <提言2>

日本のODA事業のうちの人材開発については、実施面で次の提案がある。

- (1) 円借款プロジェクトにおいて、人材育成コンポーネントを強化する。またJICA-JBICの連携（JICAによる円借款プロジェクトへの専門家派遣）の維持・強化も重要である。
- (2) 職業訓練的なJICA技術協力プロジェクトでは、実務的な能力開発のニーズが高まっていることからカリキュラムの中で理論講義部分との調整の上、実習や実務時間を増やす。

- (3) JICA開発調査に関してカウンターパート研修の一層効果的な活用を検討すべきである。その際の研修内容として、専門的な技術移転のみならず、一般的な調査技術や運営管理のノウハウなどを対象とすることにより、より総合的な協力効果が得られるものと考えられる。

#### <提言3>

ドナーとベトナム政府が共同で開催しているパートナーシップ・グループ等を活用して、今後とも国際協調を積極的に推進することが求められる。

#### <提言4>

現在のベトナム開発援助優先分野への協力が長期にわたって継続したことの効果に鑑み、両国政府が一定の成果を得たと判断し、合意するに至る適切な時期まで継続して維持することが求められる。

#### <提言5>

評価技術移転に関しては、限られた資金、人材、時間を有効に利用して最大の効果を得るため、ベトナム政府職員、現地コンサルタント等についてそれぞれのニーズにあった技術移転を実施する必要がある。



ODA評価セミナー（於：ハノイのベトナム・日本人材協力センター）