

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状	
国名	エジプト	サイト又は エリア	スエズ運河			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input checked="" type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明
調査名	スエズ運河拡張計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	1,180,000 (US\$1=240円)	内貨分 (1,000USドル)	837,000	遅延・中断の段階 F/Sの終了後 今後の見通し 今後のスケジュールも不明確 <b>特記事項</b> 日本側の提案した運河複線化案に対して、SCA側は独自に既存運河拡 伸・増深案の実施を検討中である。	
セクター区分	社会基盤	主な事業内容					
予算実績 (累計)	68,094千円	内容		規模			
本格調査 開始年月	昭和54年10月	航路拡伸・増深 浚渫 陸上掘削		555.8百万㎡ 226.0百万㎡			
コンサル タント名	(財)国際臨海開発研究セン ター、他2社						
調査団	団長名	間 孝	計画事業期間	開始	1981年 3月	終了	1994年 4月
	団員数	11名	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR		23.8% / 17.3%
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	9ヶ月 27.4 3.97	条件又は開発効果	前提条件として、将来通航量は1985年：85隻/日、1990 年：103隻/日、2000年：140隻/日。OECD等国 際機関のフレームから原油、石油製品、LNG、鉄鉱石等10品目別に、また 航種はタンカー、バルグ・キャリア、ゼネラル・カーゴ等4区分で予測し た。 開発効果として、将来の通航隻数の増加に対して運河両端におけるコンボ イ待時間など待船による損失を回避できると同時に、大型船がケープ経由に 転換することによる運河収入の減少という危険をも避けることができる。			
相手 国 担 当 機 関	担当機関	スエズ運河庁  Suez Canal Authority(SCA)					
	担当者	Mr. Mohamed Ezzat Adel, Director, Planning, Research & Engineering Department					
		技術移転					
		主な理由				相手国内の事情：オイルショックによる世界貿易量及び運航隻数 の停滞のため。	
		主な情報源				①新聞・雑誌、②国際協力事業団、③他のプロジェクトを通じ て、④現地日本大使館、⑤商社等民間企業、⑥海外経済協力 基金、⑦個人的ネットワーク（カウンターパート、相手国担当者等）。 情報収集には組織的に対応している。	

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状	
国名	エジプト	サイト又はエリア	アレキサンドリア			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input checked="" type="checkbox"/> 不明
調査名	アレキサンドリア電話通信網整備	プロジェクト予算 (1,000USドル)	5,836 百万円	内貨分 (1,000USドル)	1,783,000 LE	遅延・中断の段階 F/S終了後	
セクター区分	通信放送	主な事業内容 内容 アレキサンドリア地域 規模 PCMデジタルマイクロ網によって10交換局を結ぶ。					
予算実績 (累計)	43,796千円						
本格調査 開始年月	昭和56年 3月						
コンサル タント名	日本通信協力(株)						
調査団	団長名	横山 義弘 (郵政省)	計画事業期間	開始	終了	1984年	
	団員数	7人	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR	10.05% / 14.40%	
	調査期間 延べ ・月 国内 現地	5ヵ月 11.7 5.3	条件又は開発効果	前提条件として、アレキサンドリア地域にPCMマイクロウェーブ回線網の導入に対する技術を検討。 開発効果として、観光都市でもある対象地域の電話網はその大部分が老朽し、またプラントレコードの不完全さやケーブル保守の悪さから電話サービス品質が極めて劣悪であり、今回の調査によって都市開発に多くの効果が期待できる。			
相手国 担当機関	担当機関	電気通信庁 Arab Republic of Egypt National Telecommunication Organization (ARENTO)	技術移転				
	担当者	Mr. Abdel Hamid El-Fakarany, Undersecretary					
		主な理由				外国からの資金調達の遅れ：ヨーロッパの複数国(?)の援助を受けた。	
		主な情報源				<input type="checkbox"/> ①現地日本大使館 <input type="checkbox"/> ②商社等民間企業  情報収集は特にしていない。	

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状			
国名	エジプト	サイト又はエリア	カイロ～アスワン～アブシンベル			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中	<input type="checkbox"/> 遅延・中断	
調査名	カイロ～アスワン・マイクロウェーブ通信網建設	プロジェクト予算 (1,000USドル)	40,321,000LE (LE0.82=230円)	内貨分 (1,000USドル)	4,172,000 LE	<input type="checkbox"/> 中止・消滅	<input type="checkbox"/> 不明		
セクター区分	通信放送	主な事業内容							
予算実績 (累計)	70,646千円	内容 カイロ～アスワン～アブシンベル間 マイクロ回線網の建設							
本格調査 開始年月	昭和57年 9月	規模 6GHz 1,800CH 23ホップ 6GHz 960CH 7ホップ 15GHz 2,700CH 2ホップ							
コンサル タント名	日本通信協力(株)								
調査 団	団長名	大村 宏一 (郵政省)	計画事業期間	開始		終了			
	団員数	12人	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR	8~10% / 10.4%			
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	5ヶ月 18.9 13.32	条件又は開発効果 プロジェクトの目的として、既設のエジプトとスーダン間の地上通信網としては、アスワン～ワジ・ハルファ間にDH方式があるが増大する通信需要をさばききれないため、また、新しいカイロ～アスワン～アブシンベル間にマイクロウェーブ通信網を建設する。開発効果として、両国間の通信回線網の充実が計れる。						
相手 国 担 当 機 関	担当機関	電気通信庁 Arab Republic of Egypt National Telecommunications Organization (ARENT)							
	担当者	Mr. Abdel Hamid El-Fakarany, Undersecretary							
		技術移転	研修員の受け入れ：技術者2名を日本へ招聘した。				主な理由		
						主な情報源	①現地日本大使館 ②商社等民間企業 情報収集については特にしていない。		

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状		
国名	ヨルダン	サイト又はエリア	ヨルダン河支流ワディ・アラブ			プロジェクトの現況	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済み・進行中* <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明	
調査名	ワディ・アラブ・ダム建設計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)		内貨分 (1,000USドル)		我が国に対する融資申請承諾済み L/A締結 52年6月(75億円)		
セクター区分	農業	主な事業内容 ヨルダン河総合開発計画の一環としてヨルダン河第3の支流ワディ・アラブにアースダムを建設する。  内容 アースダム 灌漑施設 規模 堤高60m、貯水量 1,000万m <sup>3</sup> 灌漑面積2,100 ha (うちスプリンクラー灌漑700 ha)						
予算実績 (累計)								
本格調査 開始年月	昭和51年度							
コンサル タント名								
調査 団	団長名	計画事業期間	開始		終了			
	団員数	フィージビリティと その前提条件		EIRR/FIRR				
	調査期間 延べ人・月 国内 現地	1年度	条件又は開発効果	ダム建設により2,100 haを灌漑し、果樹、野菜を生産して国内自給と同時に近隣のOPEC国へも輸出する計画である。				
相手 国 担 当 機 関	担当機関	ヨルダン渓谷開発委員会					* アンケート調査では不明	
	担当者							
		技術移転					主な理由	
							主な情報源	

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状		
国名	ジョルダン	サイト又はエリア	Irbid市			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅	<input checked="" type="checkbox"/> 遅延・中絶 <input type="checkbox"/> 不明
調査名	イルビット市環状道路計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)		内貨分 (1,000USドル)				
セクター区分	運輸交通	主な事業内容						
予算実績 (累計)	147,981千円							
本格調査 開始年月	昭和58年 3月							
コンサル タント名	(株) パシフィック・コンサル タンツ・インターナショナル							
調査団	団長名 片岡 儀一 団員数 9人 調査期間 1ヵ年 延べ人・月 11.2 国内現地 37.43	計画事業期間	開始		終了			
相手国	担当機関 イルビット市役所 Municipality of Irbid	フィージビリティと その前提条件	無	EIRR/FIRR	18.1% /	条件又は開発効果 前提条件として、①目標年次は1985年、2000年とする ②交通量予測は1981年度のデータを用いる。③Irbid 市域内交通に対するオーナーインタビューを行い域外との交通に対するコー ドライン調査を行う。④路線選定は市の区画整備計画に基く。 開発効果として、①通過交通を環状道路に転換することにより市の中心部 の交通混雑を緩和する。②優れた交通施設の提供により未開発地域の発展に 資する。		
担当 機関		技術移転				主な理由	相手国内の事情：政情、経済の不安定	
						主な情報源	報告書提出後の情報収集は特にしていない。	

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要			案件の現状		
国名	ギニア	サイト又はエリア	Societe Navale Guineenne (SNG:ギニア国有船社)		プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅	<input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明
調査名	船舶増強計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	22,524(3万DWT) 26,619(4.5万DWT)	内貨分 (1,000USドル)			
セクター区分	工業	主な事業内容					
予算実績 (累計)	16,440千円	内容 ポーキサイト運搬船			規模 30,000ないし45,000DWT 1隻		
本格調査 開始年月	昭和55年11月						
コンサル タント名	(財) 海事産業研究所						
調査 団	団長名	宇佐見 英雄	計画事業期間	開始		終了	
	団員数	8人	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR	/6.06% (3万DWT) 6.48%(4.5万DWT)	
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	4ヵ月 5.47 3.03	条件又は開発効果 世界のポーキサイト資源の3分の1 (90億トン) の埋蔵量を有するギニアは、錳石の海上輸送を安定するため合弁会社GUINOMARを設立、外船依存からの脱却を図りつつある。現在GUINOMARはポーキサイト輸送の用船をすべて外国に頼っており、その船隊の中に自国船を保有することが望ましい。この事業の開発効果は、①GUINOMARの経営改善、②自国貨物の安定輸送の確保、③国際収支の改善に寄与、④自国船員の育成と海運経営にノウハウの取得などとして現われる。				
相手 国 担 当 機 関	担当機関	運輸省 Ministere des Transports					
	担当者						
			技術移転	主な情報源			
			主な理由				

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状		
国名	スーダン	サイト又はエリア	アフリカ横断道北廻り線 (EI Obeid-Um Ruaba 間約130km)			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中	<input type="checkbox"/> 遅延・中断
調査名	道路建設計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	40,000 (US\$2.52=LS1)	内貨分 (1,000USドル)	12,500	今後の見通し 判断不能		
セクター区分	運輸交通	主な事業内容						
予算実績 (累計)	65,790千円	内容		規模				
本格調査 開始年月	昭和52年 3月	DBST舗装道路の新設		133km (設計速度 平均部80km, 巾員6m)				
コンサル タント名	三井共同建設コンサルタント (株)	計画事業期間	開始	1980年	終了	1982年		
調査 団	団長名	奥田 教朝	フィージビリティと その前提条件	EIRR/FIRR		Case 1	19.1%	
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	1年 4.3 17.8	条件又は開発効果		前提条件は次のとおり。 Case 1: 交通量の伸びは1992年まで7%, 2002年まで 5%。Case 2: 交通量の伸びは2002年まで5%。 開発効果として新道建設による輸送費の節約がある。			
相手 国	担当機関	道路橋梁公団						
		RBPC; Roads and Bridges Public Corporation						
担当 機関	担当者	Mubarak Mohammed Elhassan Bye, Soil Mechanics Techni- cian, RBPC						
		技術移転	研修員の受け入れ: 3名に対しF/S技法及び道路技術の研修を 実施した。			主な情報源	その他 情報収集は特にしていない。	

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要			案件の現状		
国名	サウディアラビア	サイト又はエリア	ジェダ市		プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅	<input checked="" type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明
調査名	ガンセンター設立計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	498,000 (US\$1=250円)	内貨分 (1,000USドル)	遅延・中断の段階 F/S終了後 今後の見通し 今後のスケジュールも不明確		
セクター区分	保健医療	主な事業内容					
予算実績 (累計)	197,487千円	内容 Hospital zone 202,000 m <sup>2</sup> Accomodation zone 53,500 m <sup>2</sup>					
本格調査 開始年月	昭和57年10月	規模					
コンサル タント名	(株) 梓設計						
調査団	団長名 片岡 正道 団員数 21人 調査期間 1ヶ月 延べ人数・月 国内 86.82 現地 12.58	計画事業期間	開始	終了			
相手国 担当機関	担当機関	フィージビリティとその前提条件			EIRR/FIRR		
	担当者	条件又は開発効果 本案件は「ガンセンター設立」の為の基本設計調査であり主として病院設計に関する技術協力案件であった。建設については相手国政府が実行し、そのフィージビリティの有無を問うプロジェクトとは性格が違うものであった。開発効果として、医療福祉の向上がある。					
	技術移転						
					主な理由	相手国内の事情：保健大臣の交替、財政事情の悪化。	
					主な情報源	①商社等民間企業 ②日本の関係省庁 情報収集については組織的ではないが一応対応している。	

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状		
国名	北イエメン	サイト又はエリア	Hajja 県(5サイト), Al-Mahweet 県(4サイト), Sana'a 県(4サイト), Hodeidah 県(3サイト), Taiz 県 (10サイト)			プロジェクトの現状	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明	
調査名	地方水道計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	18,140 (US\$1=5RY)	内貨分 (1,000USドル)		詳細設計終了予定 60年 3月 円借等申請せず 詳細設計コンサルタント名 (株) パシフィック・コンサルタンツ・インターナショナル 決定済みプロジェクト費用 (第1次~第3次) 総事業費 : 6,400,000 (換算レートUS\$1=5RY) 資金調達先 その他 : JICA無償 (第1次5億円, 第2次5億円, 第3次6億円)		
セクター区分	公益事業	主な事業内容 内容 深井戸掘削 60m ~300m 26ヶ所 水中ポンプの容量 19Kw ~30Kw 26ヶ所 貯水タンク 948ton~10ton 26ヶ所 パイプ長 26ヶ所のべ延長 175.2Km						
予算実績 (累計)	98,313千円							
本格調査 開始年月	昭和54年 9月							
コンサル タント名	(株) パシフィック・コンサル タンツ・インターナショナル							
調査 団	団長名	白石 健次	計画事業期間	開始	1982年 1月	終了		
	団員数	8人	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR			
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	9ヵ月 13.0 20.6	条件又は開発効果	前提条件として、北イエメン国内の緊急な地方水道建設予定地区26地区を選び、地下水開発によるポイントソース式の計画とした。設計基準としては公共事業省により示された 1人1日当消費水量 (40ℓ/cap/day)を使用した。 開発効果として、水価の低減化がはかられる。現在、各地で販売されている清浄な家庭用水の水価は 1人 1日40ℓの消費と仮定すると0.32~0.12YR (リアル) /人/日の範囲にある。一方この事業により給水される水価は各サイトの条件により異なるが0.03YR~0.87YR /人/日でまかなわれることになる。				
相手 国 担 当 機 関	担当機関	公共事業省地方水道局  Rural Water Supply Department, Ministry of Public Works						
	担当者	Mr. Mohsein Ali Al-Hamdari, Deputy Minister Mr. Abdn Al-Bari Saleh, Director General of Rural Water Supply Department Mr. Ibrahim Al-Shawi, Deputy Director General, Rural Water Supply Department						
		技術移転	①OJT: OJTは極めて有効であるが厳選の必要がある。 ②研修員受け入れ: 生活様式が特異であるため長期研修には耐えられないと思われる。 ③共同で報告書作成: ただし報告書をまとめる力量は乏しい。 ④現地コンサルタントの活用。 ⑤機材供与及び指導: 極めて効果があると思うが供与指導後のパーツ供給、修理技術まで長期にわたり行う必要がある。				特記事項 地方水道の要求は際限なく続くと思われるが地下水の無制限利用により全体的に地下水位の低下を来し復元の見込みのない処もある。全国的視野における水資源のマスタープランが必要と考えられる。	
		主な理由		①効果の大きさ: 施工地区で予定通り出水した処は地域住民より非常に感謝されている。 ②継続的要因, 他プロジェクトとの密接な関連性: 引き続き第3次の地方水道計画が要請される模様である。 ③優先度の高さ: 砂漠地帯であるから地方水道は国内でも最高のプライオリティを有している。 ④推進体制の強さ: 公共事業省の中でも特に協力的な機関である。				
		主な情報源		①国際協力事業団 ②商社等民間企業 ③個人的ネットワーク (カウンターパート, 相手国担当者等) 情報収集には組織的に対応している。				

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状			
国名	北イエメン	サイト又はエリア	ホデイダ港			プロジェクトの現況	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済み・進行中* <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明		
調査名	ホデイダ港第7バース建設	プロジェクト予算 (1,000USドル)	296,464 (US\$1=YR4.5)	内貨分 (1,000USドル)	116,656 (US\$1=220円)	我が国に対する融資申請承諾済み L/A締結 57年11月(82億円)			
セクター区分	運輸交通	主な事業内容							
予算実績 (累計)	151,107千円	本調査は、イエメンアラブ共和国ホデイダ港第7バース建設計画調査の一環として「第3調査対象地域」において土質調査深淺測量、その他を実施することを目的とした。							
本格調査 開始年月	昭和56年11月								
コンサル タント名	㈱基礎地盤コンサルタンツ								
調査団	団長名	大長 欣弘	計画事業期間	開始	終了				
	団員数	6名	フィージビリティと その前提条件	EIRR/FIRR					
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	3ヵ月 41.51 19.22	条件又は開発効果 前提条件として、取扱貨物量は2.57百万トン(1986年)5.82百万トン(2000年)を見込む。 開発効果として、①将来予想される港湾の混雑の緩和、②紅海沿岸地域での急速なコンテナ化に伴う海運業の近代化が期待される。						
相手国 担当機関	担当機関	公共事業省 Ministry of Public Works					* アンケート調査では不明		
	担当者						主な理由		
担当機関			技術移転					主な情報源	

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状			
国名	アラブ首長国連邦	サイト又はエリア	東部バチナコースト、ディバ町の上流			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅	<input checked="" type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明	
調査名	アルパセイラダム建設計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	550 (US\$0.28=DH1)	内貨分 (1,000USドル)	550 (DH1=60円)	遅延・中断の段階 入札終了後 57年 2月 今後の見通し 判断不能			
セクター区分	公益事業	主な事業内容							
予算実績 (累計)	14,716千円	内容							
本格調査 開始年月	昭和56年 4月	規模							
コンサル タント名	(株) 三裕コンサルタンツ	ダム本体建設 (堤高) (堤長) (貯水量) 19.5m 900m 2.5 百万m <sup>3</sup> 洪水吐建設 (岩掘削) (コンクリート) (蛇籠) 73千m <sup>2</sup> 2,000m <sup>2</sup> 5.5 千m <sup>2</sup> 放流工建設 5.1 千m <sup>2</sup> 700m <sup>2</sup> 2.6 千m <sup>2</sup>							
調査団	団長名	松本 富士夫	計画事業期間	開始	1982年 3月	終了	1983年 6月		
	団員数	8人	フィージビリティと その前提条件	EIRR/FIRR					
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	2ヵ月 0 6.06	条件又は開発効果 JICAでは特別案件として、アル・パセイラダム建設計画の実施設計を行った。UAEは円借款対象国でなく自国で実施設計するべきところであるが、UAE政府より特別要請が出されたため、D/Dを技術協力で行った。開発効果として、流域住民への生活用水、農業用水の安定供給を可能にするとともに、多大な波及効果が期待できる。						
相手国 担当者	担当機関	農業・漁業省 Ministry of Agriculture and Fisheries	技術移転						
	担当者	Mr. Obaid M. Karki, Assist- and Deputy Minister for Water and Soil							
		主な理由				相手国内の事情：国家予算縮少で事業実施を中断した。			
		主な情報源				<input checked="" type="checkbox"/> ①国際協力事業団 <input checked="" type="checkbox"/> ②日本の関係省庁 <input checked="" type="checkbox"/> ③個人的ネットワーク (カウンターパート、相手国担当者等) 情報収集については組織的ではないが一応対応している。			

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状	
国名	アラブ首長国連邦	サイト又はエリア	UAE 東部バチナコースト, ディバ町上流			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input checked="" type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明
調査名	水資源開発計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	1,340 (US\$0.28=DH1)	内貨分 (1,000USドル)	1,340 (DH1=60円)	遅延・中断の段階 入札終了後 57年 2月 今後の見通し 判断不能 特記事項 事業対象地のワジマールの属するフジャイラEmirate はドバイEmirate、アブダビEmirate からの経済援助を受けている。UAE 国家経済運営にはアブダビEmirate の意向が強く反映されており、中断の背景にはこのような勢力関係があると中堅職員が語っていた。	
セクター区分	開発計画	主な事業内容					
予算実績 (累計)	81,699千円	内容					
本格調査 開始年月	昭和54年12月	ダム建設 ファームポンド建設 規模 堤高 堤長 貯水量 19.5m 900m 2.5 百万m <sup>3</sup> 7.5m 2.0km 1.5 百万m <sup>3</sup>					
コンサル タント名	(株) 三祐コンサルタンツ	灌漑施設建設 A案: 75ha, B案: 65ha, C案: 70ha					
調査団	団長名	松本 富士夫	計画事業期間	開始	1981年 4月	終了	1983年 6月
	団員数	12人	フィージビリティとその前提条件	有	EIRR/FIRR		
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	1年9ヵ月 11.24 19.73	条件又は開発効果 目的は、中近東特有の地表及び地下水の特性を考慮した地下涵養強化による水資源の保護と管理を行うことである。 開発効果として、①流域住民への生活用水、農業用水の安定供給を可能にする、②食料自給の向上、③洪水防止、④海水侵入からの水質管理、⑤土壌塩類化の防止、⑥雇用機会の増大、などがある。				
相手国	担当機関	農業・漁業省					
		Ministry of Agriculture and Fisheries					
担当機関	担当者	Mr. Obaid M. Karki, Assist-and Deputy Minister for Water and Soil	技術移転 カウンターパートはほとんどがエジプト、レバノン等からの出稼技術者であり、相手に技術移転を行ってもUAE のものとならなかった。				
主な理由		相手国内の事情：国家予算縮少で、事業実施を中断した。					
主な情報源		①国際協力事業団 ②日本の関係省庁 ③個人的ネットワーク（カウンターパート、相手国担当者等） 情報収集には組織的ではないが一応対応している。					

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状			
国名	ケニア	サイト又はエリア	モンバサ市とその周辺、及びムジマ湧泉とモンバサ間のパイプライン路線周辺			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅	<input checked="" type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明	
調査名	モンバサ地区給水増強計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	421,000(US\$1=7.5 ケニアシンリグ)	内貨分 (1,000USドル)	214,000	遅延・中断の段階 F/S 終了後			
セクター区分	公益事業	主な事業内容				今後の見通し 今後のスケジュールも不明確			
予算実績 (累計)	188,279 千円	内容				特記事項			
本格調査 開始年月	昭和55年 8月	規模				本プロジェクトの計画立案の基本となるアシ川(サボ川を含む)の水文調査が不完全でデータが不十分であった。レポートではこれを拡充をコメントしたが、相手国政府の反応なく今日に至っている。			
コンサル タント名	日本工営(株) 日本水道コンサルタント	第2ムジマパイプライン (ムジマ湧泉からモンバサ市までのパイプライン) サボ川ダム				高さ34m, 堤頂長370m, 盛土45万m <sup>2</sup> , 有効貯水量21百万m <sup>3</sup>			
調査 団	団長名	一宮 隆夫	計画事業期間	開始	終了				
	団員数	6人	フィジビリティとその前提条件	EIRR/FIRR		フィジビリティ有/ フィジビリティ無			
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	1年3ヶ月  27.84 55.0	条件又は開発効果 前提条件として、①当該地区(モンバサと周辺)の将来水需要の伸び、②計画当時建設中であったサバキパイプラインプロジェクト(IBRD)が予定どおり完成する。③完成後の水需要は予測のように伸びる。 開発効果として①モンバサと周辺地域の上水給水事情の改善、②衛生条件の改善が期待される。						
相手 国 担 当 機 関	担当機関	水開発省  Ministry of Water Development							
	担当者	M. Mutito, Director of Planning M. Odiambo, Vice Director of Planning							
		技術移転	①OJT: 水開発省の2人の担当者に対しては十分なディスカスを続けた。しかしカウンターパート要員の割当がなく前記2人以外に対するOJTのチャンスはなかった。 ②研修員の受け入れ: JICAにより上記担当者に対する短期研修が行われた。				主な理由 プロジェクトに先行してIBRDが同目的のプロジェクトを進めており当面の水需要は満たされている。加えて必要事業費の額が政府予算額に比して膨大なものになった。		
						主な情報源 ①自社現地事務所 情報収集には組織的ではないが一応対応している。			

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要			案件の現状			
国名	タンザニア	サイト又はエリア	南部沿岸Dar Es Salam~Mtwara間 (この間、他に3港に寄港)		プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input checked="" type="checkbox"/> 中止・消滅	<input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明	
調査名	貨客船建造計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	965 百万円	内貨分 (1,000USドル)	965 百万円	中止・消滅に至った段階 F/S 終了後 我国に対する融資申請承諾済み L/A 締結 54年4月 (17億円) 復活の可能性 設計を見直し、投資額を圧縮すれば採算性も向上し、復活の可能性はある。		
セクター区分	運輸交通	主な事業内容						
予算実績 (累計)	8,398 千円	内容 貨客船1隻 規模 トン数 1,000 GT 全長 67.5m 速力 15ノット 航続距離 1,300 カイリ 載貨重量 410 トン 旅客数 400 人						
本格調査 開始年月	昭和53年 5月							
コンサル タント名	(財) 日本造船技術センター							
調査団	団長名	峠 康之	計画事業期間	(10ヵ月)				
	団員数	6人	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR	12.33%/3.09%		
	調査期間 延べ人・月 国内 現地	9ヵ月 4.63 不明	条件又は開発効果 前提条件として、①貨客船建造費等965 百万円、②プロジェクトライフ20年、③運賃4年毎に20%値上げ、④20年間の総収入149,084 千Sh、総支出98,545千Sh、とする。(EIRR の便益計算にはシャドープライスを適用)。 開発効果として、タンザニア国南部沿岸地域の大量輸送機関の1つである船舶の恒常的供給能力不足が改善され、経済活動の活性化に寄与する。					
相手国 担当機関	担当機関	船舶公団 運輸通信省						
		National Transport Corporation, Ministry of Communication and Transportation						
担当者 機関	担当者							
	機関		技術移転	共同で報告書作成：調査結果及び資料の解析結果につきタンザニア政府との協議を通じて、報告書を作成した。		主な情報源	その他 情報収集には組織的ではないが一応対応している。	
					主な理由	プライオリティの変動：南岸道路建設事業 (円借対象案件となる) にプライオリティが移行。		

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状		
国名	タンザニア	サイト又はエリア	首都ダルエスサラームに隣接するキビチより南部のリンディに至る約 320Kmの道路			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input checked="" type="checkbox"/> 遅延・中絶 <input type="checkbox"/> 不明	
調査名	南部沿岸道路建設計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	26,324.49 (US\$2=22.8Shs)	内貨分 (1,000USドル)	13,288.772	遅延・中絶の段階 見直しF/S後 円借款等我国に対する融資申請承諾後 L/A締結 55年 5月(29.63億円) 今後の見通し 今後のスケジュールも不明確 特記事項 JICAから供与された機械を用い、現地の力で一部工事を進めている。		
セクター区分	運輸交通	主な事業内容						
予算実績 (累計)		内容 道路 (2,429mの架橋を含む) <span style="float: right;">規模 300Km</span>						
本格調査 開始年月	昭和50年 9月	計画事業期間	開始	1978年	終了			1995年
コンサル タント名	(株)日本海外コンサルタンツ 福山コンサルタンツ, 他3社	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR	8.55% / 推定なし			
調査団	団長名 森 博 団員数 36人 調査期間 2年1ヵ月 延べ人・月 国内地	条件又は開発効果	前提条件として、①Rufiji河の架橋は当該道路の施工よりも先行するものとする、②本調査区間を5工区に別けて検討する、③道路断面は2車線道とし、舗装は将来2車線舗装を必要とする交通需要に達した際施工する案も代替案として検討する、④調査対象とする道路のプロジェクトライフは30年とする。 開発効果として、①交通の随時性の確保、②走行費の節減、③旅行時間の短縮、④南部地域と首都Dar es Salaamとの一体化、⑤地域開発、農業、林業の振興、⑥人心の安定、⑦文化水準向上があげられる。また行政的、経済的、文化的に孤立しがちな南部地域の開発促進は、ひいてはタンザニア全国の経済発展を進展させる効果がある。					
相手国 担当機関	公共事業省 Ministry of Works 担当者 Mr. J.A.Kassumia, Commissioner of Works Mr. A.E.Mboya, Senior Executive Engineer	技術移転	主な理由 相手国内の事情：日本からの融資金を他のプロジェクトに振替希望が出た。					
相手国 担当機関			主な情報源 新聞・雑誌 情報収集は特にしていない。					

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状		
国名	ザンビア	サイト又はエリア	ザンビア全国			プロジェクトの現況	■実施済み・進行中 □中止・消滅	□遅延・中断 □不明
調査名	マイクロウェーブ回線網建設	プロジェクト予算 (1,000USドル)	9,758,936 千円 (US\$1=200円)	内貨分 (1,000USドル)	2,297,936 千円 (K1=236円)	詳細設計終了 59年11月 我国に対する融資申請承諾済み		
セクター区分	通信放送	主な事業内容				L/A 締結日 58年12月 (70.49 億円)		
予算実績 (累計)	31,263千円	内容 マイクロ通信回線網建設		規模 ルサカーコッパーベルト 1800CH チンゴラーソルエージュ及びカサマ マンサ間 960CH 北部及び東部 120CH		報告書の内容   具体化された内容		
本格調査 開始年月	昭和56年 2月					対象地	全国規模	同 左
コンサル タント名	日本通信協力(株)					事業内容	マイクロ網の建設	〃
調査 団	団長名	長谷川 徹 (郵政省)	計画事業期間	開始	1985年 5月	終了	1986年12月	
	団員数	6人	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR	10.38% / 8.78%		
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	1ヶ月 9.0 4.57	条件又は開発効果 第3次国家開発計画の一環として、都市と地方間の経済、文化等の格差を埋めるためのテレビ放送網を拡張する目的で①ルサカーコッパーベルト間の新幹線通信網を整備する、②上記ルートの搬送端局の増設、③地方州郡へのテレビ信号伝送路拡張整備、④北部、東部地域における地方通信網の建設を行なう。 開発効果として、第3次国家開発計画の主眼とする銅生産輸出特化国としてのモノカルチャーからの脱却に向け、地方地域開発を遂行することにより幅広い雇用と経済、産業開発の活性化が計られる。					
相手 国 担 当 機 関	担当機関	郵電公社 Posts and Telecommunications Corporation						
	担当者	Mr. Mutty, Deputy Director						
		技術移転 ①研修員の受け入れ：幹部技術者3名を日本に招聘し、技術研修を行なった。 ②共同で報告書作成：現地及び日本において、共同で作成した。				主な情報源 ①現地日本大使館 ②商社等民間企業 情報収集には組織的に対応している。		
						主な理由 優先度の高さ：国家開発計画の重要案件として優先的に取扱われた。		

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要			案件の現状			
国名	マダガスカル	サイト又はエリア	タナナリブ〜チュレアル間		プロジェクトの現況	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済み・進行中* <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明		
調査名	南部マイクロ回線建設計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	5,048百万円	内貨分 (1,000USドル)	我が国に対する融資申請承諾済み L/A締結 53年12月(45億円)			
セクター区分	通信放送	主な事業内容						
予算実績 (累計)		内容 マイクロ回線 マイクロ中継局 鉄塔その他施設						
本格調査 開始年月	昭和52年7月	規模 約950 Km (電話960回線、カラーテレビジョン1回線伝送可能) 全27局 (うち有人局5)						
コンサル タント名	なし	計画事業期間	(2年)		* アンケート調査では不明			
調査 団	団長名	佐藤 進	フィージビリティと その前提条件	有			EIRR/FIRR	/ 9.6%
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	6ヵ月	条件又は開発効果 前提条件として、①サービス開始時期は1981年初頭、②建設費にはタナナリブ〜チュレアル間見通し内マイクロ回線建設費を5年ごとのチャンネル増設費を計上、③市外電話料収入への寄与率を30%とする。 開発効果として、北部に比べて立遅れている南部地域の電気通信網を整備することにより、1977年に完工した北部マイクロ回線とあわせて同国の基幹回線を構成する。ルート沿いの9都市が電話回線で接続され、ルート周辺の15都市に対してテレビ放送が可能となる。					
相手 国 担 当 機 関	担当機関	郵政省						
		P.T.T.						
	担当者							
		技術移転	主な情報源					
			主な理由					

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要			案件の現状	
国名	マダガスカル	サイト又はエリア	国道5号線のうちリアニエラナ・イボンゴ～マロアンツェトラ間230km		プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input checked="" type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明
調査名	国道5号線改良計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)		内貨分 (1,000USドル)	EC下部機構により同一区間の調査が行なわれていた為、昭和54年12月に中断	
セクター区分	運輸交通	主な事業内容 マダガスカル北東部、インド洋岸沿いの国道5号線のうちリアニエラナ・イボンゴ～マロアンツェトラ間230kmの改良につき技術的・経済的観点より調査を行なう。調査項目は①社会経済調査、②土地利用調査、③交通調査及び輸送費用調査、④道路橋梁港湾現況調査、⑤地形調査、⑥設計基準調査である。				
予算実績 (累計)	41,092千円					
本格調査 開始年月	昭和54年10月					
コンサル タント名	鶴三井共同建設コンサルタント					
調査 団	団長名	白川 久人	計画事業期間	開始		終了
	団員数	6名	フィージビリティと その前提条件		EIRR/FIRR	
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	4ヵ月  7.8 9.8	条件又は開発効果	当地域はマダガスカル国内でも最も多雨な地域で、コーヒー、バナナ等主要輸出品の生産地である。しかし、雨期の出水、サイクロンの波浪の被害を毎年受け、財政上の理由による維持、整備の不備もあって路線の荒廃が進んでいる。5号線の起点トアマシナ港は東海岸最大の港であり、北部地区の農産物の積出し港であるが、輸送の大動脈たる5号線の整備の遅れによって発展が阻害されている。この国道を整備することによって北部地域ひいてはマダガスカルの農業開発に資することができる。		
相手 国 担 当 機 関	担当機関	公共事業省	技術移転 ①OJT			
	担当者					
		主な理由			F/S 調査が中断された。	
		主な情報源			特に情報収集していない。	

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状			
国名	リベリア	サイト又は エリア	Gbanga~Mendikoma			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input checked="" type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明		
調査名	道路建設計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	75,262	内貨分 (1,000USドル)	15,644	中止・消滅に至った段階 F/S 終了後			
セクター区分	運輸交通	主な事業内容		復活の可能性 無償資金協力にすれば、充分に実現の可能性はある。					
予算実績 (累計)	95,644千円	内容		規模					
本格調査 開始年月	昭和54年 6月	道路延長		270.9km					
コンサル タント名	日本工営(株)	道路幅		10~11m					
調査団	団長名	川上 亨	計画事業期間	開始	1981年 1月	終了	1988年 3月		
	団員数	10人	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR	18.9%/			
	調査期間 延べ ・月	9ヵ月	条件又は開発効果	便益計算の中に、舗装した結果のほこり防止による便益 を見込む。 開発効果として、農業生産、木材生産の活性化、ウォロギン鉄鉱山の開発 の促進、Trans-West Africa Coastal Highwayとしての機能を果すこと、が期 待される。					
	国内 現地	22.0 22.6							
相手国 担当 機関	担当機関	公共事業省  Ministry of Public Works							
	担当者	E.O.Gardiner (副大臣) W.Jones (計画部長) J.Ansar (計画課長)							
		技術移転	①OJT : 測量作業、土質調査作業はすべて道路局職員との共同作 業として実施した。 ②研修生の受け入れ : 54年10月2名のカウンターパートを約2週間招待した ③共同で報告書作成 : ドラフトファイナルレポートに対し英文の校正作業を 依頼した。 ④機材供与及び指導 : 持ち込んだ試験器具を道路局の試験室に供与した。				主な理由	①資金調達 : 借款返済の目途がたたない。 ②相手国推進体制 : 民政より軍政に変わる。 ③政権交替 : 55年 4月、軍部によるクーデターで現役大臣が全て殺害され た。 ④関連プロジェクトの遅延、中止 : 鉄鉱石の需要が減り、間接的に影響が あった。	
						主な情報源	その他 : 他のコンサルタントの情報  情報収集は特にしていない。		

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要			案件の現状	
国名	セネガル	サイト又はエリア	Compagnie Senegalaise de Navigation Maritime (COSENAM:国営海運)		プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明
調査名	船舶増強計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	54億円 (B案) (US\$1=225.5円)	内貨分 (1,000USドル)		
セクター区分	工業	主な事業内容	セネガルのナショナルラインを確立するため貨物船2隻を建造し、ダカール～フランス、ベルギー諸港間の定期航路サービス (年間2隻で18航海) を行う。(COSENAM は1979年10月設立)			
予算実績 (累計)	16,230千円	内容	多目的貨物船			
本格調査開始年月	昭和55年 7月	規模	9,000DWT 2隻 (コンテナ総数326 個積載可能)			
コンサルタント名	(財) 海事産業研究所	計画事業期間	(10ヵ月)			
調査団	団長名	波谷 義行	フィージビリティとその前提条件	有	EIRR/FIRR	/7.32%
	調査期間 延べ人・月 国内 現地	5ヵ月 6.37 2.67	条件又は開発効果	セネガル側計画の船舶仕様 (A案) では1隻当り船価が約29.5億円となり、フィージビリティ (IRR=5.89%) に問題がある。修正試案 (B案) では1隻の船価が27億円となり、IRR は7.32% と改善する。 開発効果として、国際収支の改善に速効性かつ確実性のある対策の1つとして寄与する。西アフリカ諸国は自国海運育成に力を入れているが、セネガルはまだ自国船を保有していない。ナショナルラインの確立は国民経済的にも政治的にも意義が大きい。		
相手国 担当機関	担当機関	設備省				
	担当者	I. Deme (設備省運輸総局長) S. Boissy (設備省海運局長)				
		技術移転				主な理由
						主な情報源

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状			
国名	シエラレオーネ	サイト又はエリア	マケニ～カマクイ区間 (76.3km)			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中	<input type="checkbox"/> 遅延・中断	
調査名	道路建設計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	A:16,794 (1,000 Le)	内貨分 (1,000USドル)	A:1,478 (1,000 Le)	<input checked="" type="checkbox"/> 中止・消滅	<input type="checkbox"/> 不明		
セクター区分	運輸交通	主な事業内容	<p>内容 地方道路(2車線, Surface Dressing) 規模 橋梁(一般橋: プレテンションP.C 桁橋、マボレ橋: ポストテンションP.C 桁橋) 函渠(高: 5~10ft, 巾: 5~13ft) 設計速度80km/hr, 区間長76.3km 交通管理施設一式 交差点, バスストップ, 駐車帯, マーキング, 標識, ガードレール 合計180ヵ所</p>			中止・消滅に至った段階 F/S 終了後	<p>復活の可能性 ①農業開発プロジェクト(IADP その他)に対するサポーティングプロジェクトとして本件が評価され、タイムリーな援助案件として判断されるか、 ②自給農業(主に稲作、現在シリア等から輸入)実施体制の確立のための無償案件として採択される場合に復活される可能性がある。</p>		
予算実績(累計)	92,527千円	計画事業期間	開始		終了				
本格調査開始年月	昭和54年 8月	団員数	6人	フィージビリティとその前提条件	有	EIRR/FIRR	A:14.4~15.2 %	B:15.2~16.0 %/	
コンサルタント名	日本工営(株)	調査期間	9ヶ月	条件又は開発効果	<p>前提条件として、A案: 現道をシエラレオーネ道路規格 Class-1 にて改良、橋梁、カルバート等構造物は全面的に新設とする。B案: 建設当初一部区間をClass-2 にて改良、10年後に全線をClass-1 にて再改良(段階施工方式)、マボレ橋梁のみ第2期工事の扱いとする。 開発効果として、2車線舗装道路の実現により、地域格差の是正、都市への人口流入の緩和、外貨節約(農振地域におけるシエラレオーネ国自給体制の達成に寄与)及び近隣諸国との経済総合開発の可能生が誘発される。</p>				
調査団	団長名	袋野 晃一							
	調査期間 延べ人・月 国内 現地	22.1 17.8							
相手国 担当機関	担当機関	公共事業省 The Ministry of Work							
	担当者	C.O. Boston-Mammah, Professional Head N. Nat. Vandy, Deputy Resident Engineer T. M. Kebbay, Area Engineer, Makeni							
機関	技術移転	<p>①OJT : 日本国の建設計画調査の手法と援助案件のプロセスの説明。 ②研修員の受け入れ: 日本国の道路、橋梁(公共施設)計画並びに竣工施設の説明。 ③その他: シエラレオーネ国公共事業道路局職員による調査測量、土質調査の実施(外業並びに内業、一般民間人も若干参加)。</p>				主な理由	資金調達: 30%を超えるインフレ。外資不足による。		
						主な情報源	<p>①商社等民間企業 ②その他</p>		
						情報収集には組織的ではないが一応対応している。			

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状														
国名	ジンバブエ	サイト又はエリア	マゾエ地区及び首都ハラレ			プロジェクトの現況	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅	<input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明												
調査名	国際衛星通信地球局建設計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	22,000 (US\$1=250円)	内貨分 (1,000USドル)	3,000	詳細設計終了 58年 7月 我国に対する融資申請承諾済み L/A 締結日 59年 4月 (25.36 億円) 建設中 完成予定 60年 4月														
セクター区分	通信放送	主な事業内容 内容 標準A型地球局建設 国内向けマイクロリンク (地球局 - 関門局)																		
予算実績 (累計)	41,037千円	規模 大西洋向け32m アンテナ 9対地 インド洋向け " 6対地 双方局 600 回線																		
本格調査 開始年月	和57年11月	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>報告書の内容</th> <th>具体化された内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>対象地</td> <td>首都ハラレ北40kmマゾエ地区 国際交換機 (ハラレ)</td> <td>同左 実現せず</td> </tr> <tr> <td>事業内容</td> <td>標準A地球局 (大西洋) " (インド洋)</td> <td>同左 今回具体化せず</td> </tr> <tr> <td>総事業費</td> <td>22,054千US\$</td> <td>10,048千US\$</td> </tr> </tbody> </table>								報告書の内容	具体化された内容	対象地	首都ハラレ北40kmマゾエ地区 国際交換機 (ハラレ)	同左 実現せず	事業内容	標準A地球局 (大西洋) " (インド洋)	同左 今回具体化せず	総事業費	22,054千US\$	10,048千US\$
	報告書の内容	具体化された内容																		
対象地	首都ハラレ北40kmマゾエ地区 国際交換機 (ハラレ)	同左 実現せず																		
事業内容	標準A地球局 (大西洋) " (インド洋)	同左 今回具体化せず																		
総事業費	22,054千US\$	10,048千US\$																		
コンサル タント名	国際電信電話 (株)	計画事業期間	開始	1984年 2月	終了	1985年 4月														
調査 団	団長名	曾我部 博明	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR	/20.6%														
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	4ヵ月 10.5 5.5	条件又は開発効果 前提条件として、内陸国であるため直接的国際通信の大部分は衛星通信を手段とし、通信量予測の基準年を1990年として、2000年までの伸びを満たす最終設備容量を確保し、大西洋地域衛星用地球局を1984年末完成、インド洋向けを1988年末完成とする。 開発効果として、国際通信手段を外国経由に頼ることの経済的、政治的、社会的不利を克服できる。直接通信相手国が主要国に及び、待ち合せ時間の減少、料金値下げ、直接ダイヤル可能、通信量の飛躍的な増加等の効果が期待される。																	
	相手国 担当 機関	情報郵便通信省  Ministry of Information, Post & Telecommunication  Theo.'t Hart, Chief Engineer Transmission, Post & Tele- communication Corporation G.R.Conibear, Assistant Chief Engineer Transmission, Post & Telecommunication Corporation	技術移転	①研修生の受け入れ：カウンターパートの内1名がJACA衛星通信コースを受講。 ②共同で報告書作成：マイクロシステム、システム間調整報告書を作成。 ③現地コンサルタントの活用：土木建築設計等を委託。			主な理由 ①効果の大きさ：国際通信手段を自国でもつことにより通信量は飛躍的に増加し、外国に支払う中継料も無くなる。②継続的要因：1980年独立以前からの懸案プロジェクト。③財政等の好条件：独立以前から残る土木建築業者の技術力が高い。④優先度の高さ：独立以来の国家的悲願の一つ。⑤推進体制の強さ：電気通信公社(PTC)は旧ローデシア時代からの技術力を保持している。													
		①商社等民間企業 ②海外経済協力基金 ③その他：建設段階で KDDはコンサルタント業務を受注したので情報を把握している。  情報収集には組織的ではないが一応対応している。																		

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状		
国名	モーリシャス	サイト又はエリア	ポートルイス～ポーバッサン市間			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅	<input checked="" type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明
調査名	リングロード建設計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	15,000 (US\$1=Rs6.3)	内貨分 (1,000USドル)	5,300 (US\$1=Rs6.3)	遅延・中止の段階 詳細設計終了後 55年 9月		
セクター区分	運輸交通	主な事業内容				今後の見通し 中断、遅れているがスケジュールは明確		
予算実績 (累計)	108,022 千円	内容 新設道路		規模 約10km		特記事項 OECFローンを活用して、プロジェクトを実施する意向である。		
本格調査 開始年月	昭和52年11月	計画事業期間	開始	1980年 1月	終了	1982年 6月		
コンサル タント名	日本技術開発(株)、JV/大 日本コンサルタンツ(株)	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR		20.8%/		
調査団	団長名 南 俊次 団員数 13人 調査期間 1年1ヶ月 延べ人 32.27 ・月 12.6 国内 現地	条件又は開発効果 前提条件として、将来交通量は1982年、1987年、1992年、2002年の4時点で予測。基礎交通、バス交通、空港関連交通、砂糖関連交通等は路側OD調査によるトリップ数と将来人口にもとづく。段階施工案も検討したが、一括施工のEIRRも高く、インフレの可能性等を考え、一括施工としている。 開発効果として、現道のボトルネックの解消と有効利用、計画道路沿道の住宅、工業団地開発の促進、運送費の節減等がある。				主な理由 相手国内の事情：D/D 終了後に、サイクロンによる砂糖キビの被害と経済的打撃により、プロジェクトはストップした。		
相手国 担当機関	公共事業省 Ministry of Work (MOW) Mr. I.A.Limbada, Chief Engineer, MOW Mr. D.Rajah Gopal, Principal Engineer, MOW Mr. G.E.Danjoux, Chief Town & Country Officer, Min. of Housing, Lands and Towns Country Planning	技術移転	研修員の受け入れ：カウンターパート3名に対し、F/S 技術、道路建設の研修を実施した。			主な情報源 ①現地日本大使館 ②日本の関係省庁 ③個人的ネットワーク（カウンターパート、相手国担当者等） 情報収集には組織的ではないが一応対応している。		

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状																
国名	スワジランド	サイト又はエリア	首都より75km北に位置するSikupe			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅	<input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input checked="" type="checkbox"/> 不明														
調査名	新国際空港建設計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	28,332 (US\$1=240円)	内貨分 (1,000USドル)	8,630 (US\$1=0.83 エマランゲニ)																	
セクター区分	運輸交通	主な事業内容																				
予算実績 (累計)	64,343千円	<table border="0"> <tr> <td>内容</td> <td>規模</td> </tr> <tr> <td>滑走路</td> <td>2,450m×45m</td> </tr> <tr> <td>エプロン</td> <td>24,000m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>旅客ターミナルビル</td> <td>6,700 m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>空港照明・無線施設</td> <td>CAT I 一式</td> </tr> <tr> <td>都市整備(電気、電力、上下水道)</td> <td>一式</td> </tr> <tr> <td>アクセス道路</td> <td>6.5km (7.4m幅)</td> </tr> </table>							内容	規模	滑走路	2,450m×45m	エプロン	24,000m <sup>2</sup>	旅客ターミナルビル	6,700 m <sup>2</sup>	空港照明・無線施設	CAT I 一式	都市整備(電気、電力、上下水道)	一式	アクセス道路	6.5km (7.4m幅)
内容	規模																					
滑走路	2,450m×45m																					
エプロン	24,000m <sup>2</sup>																					
旅客ターミナルビル	6,700 m <sup>2</sup>																					
空港照明・無線施設	CAT I 一式																					
都市整備(電気、電力、上下水道)	一式																					
アクセス道路	6.5km (7.4m幅)																					
本格調査 開始年月	昭和54年10月	計画事業期間	開始	1981年 1月	終了	1995年12月																
コンサル タント名	(株)日本空港コンサルタンツ	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR	17.4%/1.4%																	
調査団	団長名 林 光夫 団員数 11人 調査期間 5ヵ月 延べ人・月 20.17 国内現地 6.07	条件又は開発効果	前提条件として、①プロジェクトの最終目標年次は2005年、②Phase Iの1995年目標航空需要は旅客は303千人、貨物821トン、Phase IIの2005年目標は、旅客895千人、貨物1,643トン、③現空港は拡張困難なため新サイトに空港を建設するとする。 開発効果として、①航空機運転の安全性の向上、②外貨収入の増大、③雇用の増大があげられる。																			
相手国 担当機関	公共事業省航空局 Civil Aviation Branch, Ministry of Works, Power and Communications.	担当機関 Lichfield, Coordinator (航空局長) Hornic, Economist (同省アドバイザー) Libsical, Civil Engineer (同省Chief Engineer)																				
技術移転	OJT : カウンターパートのEconomist に経済分析手法を指導した。	主な理由																				
主な情報源	①商社等民間企業	情報収集には組織的ではないが一応対応している。																				

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状				
国名	ザール	サイト又はエリア	Haut-Zaire州の西部地域、州都Kisangani ~Bangassou			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅	<input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input checked="" type="checkbox"/> 不明		
調査名	キササンガニ〜バンカッソー間道路計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	I:155,290(US\$1=106,296 Z0.5)	内貨分 (1,000USドル)	I:50,602 II:34,610					
セクター区分	運輸交通	主な事業内容								
予算実績 (累計)	62,040千円	内容 道路改良 (I案: 全線舗装、II案: 段階施工、一部舗装) 横断管渠 RC, PC 橋 鋼橋 フェリー改良								
本格調査 開始年月	昭和49年 1月	規模 延長700.3km 巾員11m ~ 6m 設計速度 100~80km/hr 約 880ヶ所 13橋 I案: 10橋, II案: 9橋 I案: 3河川, II案: 4河川								
コンサル タント名	日本技術開発㈱、朝三井共同建設コンサルタント、他 4社	計画事業期間	開始	1979年 4月	終了				1983年 9月	
調査 団	団長名	井上 道男	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR				I:13.8 ~5.1% II:20.7 ~7.4%/	
	団員数	16人	条件又は開発効果 前提条件として、設計速度は80~100km/hr、割引率12%、計測期間30年(1980-2009)とする。I案: 巾員11m、全線舗装、橋梁架替、フェリー施設改良。II案: 巾員11~6m、一部舗装、段階施工。 開発効果として地域の流通機能の急速正常化、農林業等の生産意欲拡大と生産高増大、交通費の増大がある。							
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	2年11ヵ月 5.0 26.2								
相手 国	担当機関	公共事業省道路局							主な理由	
		Office of Roads Direction General, Department of Public Works								
担当 機関	担当者	モンチュレ (道路局長)	技術移転				主な情報源	情報収集は特にしていない。		

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要			案件の現状		
国名	ザイール	サイト又はエリア	マタディ		プロジェクトの現況	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明	
調査名	マタディ橋建設計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)		内貨分 (1,000USドル)	完成済み		
セクター区分	運輸交通	主な事業内容 本調査は、マタディ橋梁（中央支間520m、鉄道・道路併用吊橋を予定）建設計画策定に必要な基礎岩盤の地質性状及び地形に関する資料を得ることを目的とする。					
予算実績 (累計)	133,545千円						
本格調査 開始年月	昭和52年12月						
コンサル タント名	綏基礎地盤コンサルタンツ						
調査 団	団長名	梅本 悟	計画事業期間	開始		終了	
	団員数	4名	フィージビリティと その前提条件		EIRR/FIRR		
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	73.54 3.07 *	条件又は開発効果				
相手 国 担 当 機 関	担当機関	運輸省バナナ・キンシャサ施設 機関					
		O.E.B.K. Department des Tr- ansports et Transports				主な理由	
	担当者		技術移転				主な情報源

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要			案件の現状		
国名	アルゼンチン	サイト又はエリア	ブエノスアイレス州メダノス岬地区海岸		プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明	
調査名	プンタ・メダノス深水港建設	プロジェクト予算 (1,000USドル)	923,472	内貨分 (1,000USドル)			
セクター区分	運輸交通	主な事業内容	穀物の積出し、鉄鉱石および石炭の輸入を主目的とする深水港を建設するための計画策定に協力するもの。				
予算実績 (累計)	7,457千円	内容	規模 北 4,100m, 南 1,900m 2基, 総延長800m 漁港用10基, 穀物積出し専用400m×2基 コンテナ専用500m, 鉄石専用500m 製鉄所専用, 工業用, 軍港用 冷凍冷蔵施設, 製氷所, 市場, 加工場				
本格調査 開始年月	昭和54年 4月	防波堤 波除堤 棧橋 岸壁	漁港関連施設				
コンサル タント名	(社)日本港湾協会、(財)国際臨海開発研究センター	計画事業期間	開始		終了		
調査団	団長名	岡部 保	フィージビリティと その前提条件	EIRR/FIRR			
	団員数	4人	条件又は開発効果	1973年に深水港委員会が設けられ(海洋庁主管)深水港建設計画策定の準備が進められてきた。疏下土砂の堆積のあるラプラタ河口をできるだけ離れブエノスアイレスから遠くない地点としてメダノス岬地区が建設候補地にあげられている。この地区は人口集積がほとんどなく広大な工業用地、港湾用地が容易に確保できる。この港を建設することにより、コンテナ化に対応しうる港ができること、漁港が沿岸部の地域開発に寄与し現在飽和状態のMar del Plata 港の問題解決になること、軍港がラプラタ河口域の防備の要所となることなどの効果が期待される。			
	調査期間 延べ人・月 国内 現地	3ヵ月 2.3 1.8					
相手国 担当機関	担当機関	経済省海運庁  Ministerio de Economía, Secretaria DE Estado de Intereses Maritimos(SEIM)					
	担当者	Cap. Juan D. Torti (深水港委員会委員長) Ing. Mabel I. Martorani (深水港委員会技術主任)					
技術移転			技術移転				
					主な理由		
					主な情報源		

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状			
国名	ボリビア	サイト又はエリア	Plan 3000 の14路線のうちNo. 1,2,6,8,13			プロジェクトの現況	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済み・進行中* <input type="checkbox"/> 中止・消滅		
調査名	道路網拡張計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	62,076	内貨分 (1,000USドル)	28,414	我が国に対する融資申請承諾済み L/A締結 50年10月(36.8 億円)			
セクター区分	運輸交通	主な事業内容							
予算実績 (累計)		ボリビア国政府の樹てたPlan 3000(全国道路網拡張計画)に含まれる14路線(総延長2,800Km)のうち下記5路線についてF/S(見直しまたは新規)と必要建設機械の調査を行う。							
本格調査 開始年月	昭和49年 5月	No. 8,13 総延長183.4Km (新設) No. 1 延長290.0Km (改良) No. 6 延長120.0Km (新設) No. 2 延長175.0Km (うち新設35.0Km)							
コンサル タント名	セントラルコンサルタント㈱								
調査 団	団長名	尾仲 章	計画事業期間	開始	1975年	終了	1978年	* アンケート調査では不明	
	団員数	10人	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR		11.6~17.8% /		
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	7ヵ月	条件又は開発効果	前提条件として、建設期間3年、供用期間10年とする。開発効果として従来高地部に比べて重点の置かれてこなかった低地部の開発の基盤として、将来の低地部における石油、天然ガス、鉄鉱石および農畜産開発を推進し、経済活動の低迷を打開する。					
相手 国 担 当 機 関	担当機関	運輸通信省道路局							
	担当者								
		技術移転	主な情報源						

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状																	
国名	ボリヴィア	サイト又はエリア	ビルビル/サンタクルス市			プロジェクトの現況	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="checkbox"/> 不明																
調査名	ビルビル空港建設計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	76,648 (US\$1=260円)	内貨分 (1,000USドル)	24,527 (US\$1=20ペソ)	F/S終了 詳細設計終了 53年 2月 我国に対する融資申請承認済み L/A締結日 54年 5月 (108億円) 供用中 供用開始53年 7月 F/S以降見直した。コンサルタント名：(株)日本空港コンサルタンツ。 詳細設計のコンサルタント名：(株)日本空港コンサルタンツ。 決定済みプロジェクト費用 (US\$1,000) 総事業費 : 76,428 (換算レート US\$1=260円) うち内貨分 : 24,527 (換算レート US\$1=20ペソ) 資金調達先 円借款 : 108億円 輸銀 : 42億円																	
セクター区分	運輸交通	主な事業内容																					
予算実績 (累計)	70,820千円	内容																					
本格調査 開始年月	昭和52年 5月	規模																					
コンサル タント名	(株)日本空港コンサルタンツ	滑走路, 誘導路, エプロン 3,500m×45m / 720m / 70,000m <sup>2</sup> 旅客ターミナルビル 16,000m <sup>2</sup> 無線通信施設 (CAT-I仕様) 1式 航空照明施設 (同上) 1式 電力供給施設 (同上) 1式																					
調査 団	団長名	柴田 茂	計画事業期間	開始	1978年 6月	終了	1980年12月	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>報告書の内容</th> <th>具体化された内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>対象地</td> <td>ビルビル</td> <td>同</td> </tr> <tr> <td>事業内容</td> <td>ターミナル 15,000m<sup>2</sup></td> <td>ターミナル 22,000m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>総事業費</td> <td>US\$76,648,000</td> <td>US\$10,100,000</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>レイアウトプラン</td> <td>エプロンを滑走路に平行に配置</td> </tr> </tbody> </table>		報告書の内容	具体化された内容	対象地	ビルビル	同	事業内容	ターミナル 15,000m <sup>2</sup>	ターミナル 22,000m <sup>2</sup>	総事業費	US\$76,648,000	US\$10,100,000	その他	レイアウトプラン	エプロンを滑走路に平行に配置
		報告書の内容	具体化された内容																				
	対象地	ビルビル	同																				
	事業内容	ターミナル 15,000m <sup>2</sup>	ターミナル 22,000m <sup>2</sup>																				
総事業費	US\$76,648,000	US\$10,100,000																					
その他	レイアウトプラン	エプロンを滑走路に平行に配置																					
団員数	17人	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR	15.0% / 4~7%																		
調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	8ヵ月 16.0 18.6	条件又は開発効果 計量可能な便益として、①サービス水準向上による便益、②手荷物取扱施設の改良による時間節約、③直行ルート開設による時間短縮、④旅客のトリップ需要を満たすことによる便益、⑤現空港のメンテナンスコストの節約、⑥道路トンネル工事費の節約を見込む。 開発効果として、①ボリヴィアの経済発展、社会的要請に貢献する、②南米の中心地点にある国際空港として南北航路の中継地点としての意義が増す、③国内空港としてサンタクルス州に高度の貨客サービスを供給し発展の可能性を高める。																					
相手 国 担 当 機 関	担当機関	空港公団/航空局/運輸通信省																					
		AASANA/Administration of Airport and Supplementary Services for Air Navigation																					
	担当者	コルテス ベガ フェリペ																					
	技術移転	①OJT: 成田空港、羽田空港、東京Air Traffic Control Centerの見学。 ②現地コンサルタントの活用: 土質調査、ボーリング調査、材料実験、設計(道路設計の一部)。 ③その他: JICA空港セミナーの参加。																					
	主な理由	①効果の大きさ: 周辺国に対抗しうる唯一の国際レベルの空港による貨客サービスの確立。②優先度の高さ: 首都のラパス空港は海拔が高く運航制限を受けているためサンタクルス空港の改良が緊急の課題。③推進体制の強さ: サンタクルス開発公社の強力な支援によりAASANAとの混合委員会設立。④その他: ラパスへの対抗意識からサンタクルス市民が立派な国際空港の建設を熱望。																					
	主な情報源	①自社現地事務所 ②国際協力事業団 ③商社等民間企業 ④海外経済協力基金 情報収集には組織的に対応している。																					

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状				
国名	ボリビア	サイト又はエリア	東部線タベラス～ロボレ(90km)			プロジェクトの現況	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅	<input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明		
調査名	鉄道復旧計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)		内貨分 (1,000USドル)		詳細設計終了 59年 9月 我が国に対する融資申請承諾済み L/A締結日 58年 3月(55.44億円) 入札締切 60年 4月 F/S以降見直ししない 詳細設計のコンサルタント: JARTS 資金調達先 円借款 : 55億円 国内資金: 15億円相当				
セクター区分	運輸交通	主な事業内容			隣国ブラジルへ連絡する東部線タベラス～ロボレ間豪雨被害区間の本格復旧を目的とする。					
予算実績 (累計)	447,919 千円									
本格調査 開始年月	昭和54年 6月									
コンサル タント名	(社) 海外鉄道技術協力協会									
調査 団	団長名	佐々木 定	計画事業期間	開始		終了	(2年 6ヵ月)			
	団員数	18人	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR					
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	10ヵ月 58.83 37.18	条件又は開発効果							
	相手 国 担 当 機 関	担当機関	運輸通信省国鉄公社		Ministry of Transport and Communications					
	担当者	テラン氏 (国鉄総裁)								
	技術移転	派遣専門家による計画実施の指導(1次、57年 7月～59年 7月、 2次、59年 7月～現在)				主な情報源	①国際協力事業団 ②現地日本大使館 ③商社等民間企業 ④海外経済協力基金 ⑤日本の関係省庁			
		報告書の内容		具体化された内容						
		対象地	ボリビア国国鉄東部路線		同左					
		事業内容	災害復旧 (区間60km)		区間変わらず工事箇所縮小					
		総事業費	90億円		70億円					
		主な理由				①優先度の高さ: 災害復旧計画区間線は、ブラジルへ連なる国際線である。②推進体制の強さ: 運輸通信省のバックアップと国鉄公社への派遣専門家による指導があった。				

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状			
国名	ボリビア	サイト又はエリア	ボリビア全土			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅	<input checked="" type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明	
調査名	電気通信網整備計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	1,254,661,000 ペソ (US\$1=24.5ペソ)	内貨分 (1,000USドル)	381,140,000 ペソ	遅延・中断の段階 F/S終了後 今後の見通し 今後のスケジュールも不明確 特記事項 相手客先はプロジェクトの実施希望を持っているが共和国財政の悪化によりメドが立たない。			
セクター区分	通信放送	主な事業内容							
予算実績 (累計)	49,194千円	内容							
本格調査 開始年月	昭和56年 9月	規模							
コンサル タント名	日本通信協力(株)	マイクロ網の建設 遠隔地市外公衆電話の設置 中小都市の電話局建設							
調査団	団長名	佐々木 亮二 (郵政省)	計画事業期間	開始	終了	①相手国の事情：極度のインフレによる経済的事情悪化により中断。  ②現地日本大使館 情報収集は特にしていない。			
	団員数	14人	フィージビリティとその前提条件	有	EIRR/FIRR				9.87% / 7.65%
	調査期間 延べ人・月 国内 現地	8ヵ月 15.17 11.83	条件又は開発効果 目的はボリビア共和国における長距離自動即時網の拡大、遠隔地市外公衆電話設備及び中小都市に対する電話局の建設を行うものである。 開発効果として同国の経済基盤となる鉱業、農業及び牧畜の中心地を結ぶ通信網を確立することにより、産業発展および地方行政の充実に貢献する。						
相手国 担当 機関	担当機関	電気通信公社 ENTEL	技術移転 ①研修員受け入れ：日本に於いて研修を行った。						
	担当者	Mr. Jorge Luis Drellana (総裁)							

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状				
国名	ブラジル	サイト又はエリア	Espirito Santo州			プロジェクトの現況	■実施済み・進行中 □中止・消滅	□遅延・中断 □不明		
調査名	プライアモール港建設計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	374,296 (US\$1=Cr\$12.8)	内貨分 (1,000USドル)	311,722	E/N締結 56年11月 (220億円) L/A締結 56年12月 (119.85億円) 建設中 完成予定 61年12月 決定済みプロジェクト費用 総事業費 : 1,025億円 うち内貨分 : 872億円 資金調達先 円借款 : 220億円 内国資金 : 805億円				
セクター区分	運輸交通	主な事業内容								
予算実績 (累計)	33,258千円	内容								
本格調査 開始年月	昭和52年 1月	規模								
コンサル タント名	(財)国際臨海開発研究センター	防波堤 7,100m 木材バース 960m 石炭バース 590m オイルバース 1基 小型船用バース 350m								
調査団	団長名	前田 進	計画事業期間	開始	1978年 2月	終了	1983年 8月	対象地	ブラジル国エスピット・サント州	ブラジル国エスピット・サント州 ウイトリア市、パラ州ベレン市
	団員数	9人	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR		18.3% / 6.5%	事業内容	防波堤 木材バース、石炭バース、 オイルバース、 小型船用バース	防波堤、石炭システム 鉄鋼製品システム、荷役設備
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	1ヵ年 12.2 9.3	条件又は開発効果				前提条件として、本港はTubaraon製鉄所の半製品、原材料、その他を扱う前提で取扱貨物量を推測している。FIRRの算出に当っては第2期計画まで完結する条件で、政府の建設補助又は現行タリフの20%増を前提としている。開発効果として、従来Tubaraon製鉄所専用であった本港に公共埠頭を整備し隣接のVitoria 商港の機能を一部分担することで、この地方の物流を促進し、経済活動を活発にすることにより、地域住民の生活向上に資する。			
相手国 担当機関	担当機関	運輸省港湾局 PORTOBRAS					主な理由		①効果の大きさ	
	担当者						主な情報源			
技術移転			①OJT : 現地においてカウンターパートに対し、港湾計画の手法を指導した。							

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状		
国名	コロンビア	サイト又はエリア	ベナベンツラ市～ボゴタ市間			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅	<input checked="" type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明
調査名	ベナベンツラ・ボゴダ間道路	プロジェクト予算 (1,000USドル)	2,809,900	内貨分 (1,000USドル)	1,334,500	遅延・中断の段階 F/S終了後 今後の見通し 判断不能 特記事項 トンネル建設工事の専門家の派遣の話が具体化したが未だ実現に至っていない。		
セクター区分	運輸交通	主な事業内容						
予算実績 (累計)	155,806千円*	内容						
本格調査 開始年月	昭和54年 8月	2車線の国道改良 (現道の拡巾と地滑り対策)		規模 延長 70Km 延長 100Km 17Km				
コンサル タント名	(株)長大橋設計センター, 国際航業(株), 他 1社	路線新設 マグダレナ河渡河区間ショートカットによるバイパス						
調査団	団長名	伊集院 兼成	計画事業期間	開始	1984年 6月	終了	1991年 6月	
	団員数	19人	フィージビリティとその前提条件	有	EIRR/FIRR			
	調査期間 延べ人・月 国内 現地	23.67* 28.3*	条件又は開発効果	純便益は、利子率12%として82.4百万コロンビアペソ B/C比は、1.78と計算される。 開発効果として、ベナベンツラ～ボゴタ間の時間短縮と周辺地域の産業開発がある。				
相手国 担当 機関	担当機関	公共事業省  Ministry of Public Works and Transportation						
	担当者	Dr. Guil lermo Ramos R, Chief of Planning office Dr. Alfonso Corredor R, Chief of Planning office Dr. Hernando Rueda, Asesor Ministro						
		技術移転	<input checked="" type="checkbox"/> OJT: 交通調査の実施時におけるカウンターパートの共同作業。 <input checked="" type="checkbox"/> 研修員受け入れ: カウンターパート 2名が来日して研修。					主な理由 相手国内の事情: コロンビア共和国の経済事情悪化のため。
						主な情報源	<input checked="" type="checkbox"/> ①他のプロジェクトを通じて <input checked="" type="checkbox"/> ②現地日本大使館 <input checked="" type="checkbox"/> ③個人的ネットワーク (カウンターパート, 相手国担当等) 情報収集は特にしていない。	

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状	
国名	コスタ・リカ	サイト又はエリア	プンタレナス市から南へ30km			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅
調査名	カルデラ港建設計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	30,450 (US\$1=Colones15)	内貨分 (1,000USドル)	11,950	<input checked="" type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明	遅延・中断の段階 F/S終了後 今後の見通し 中断、遅れてはいるがスケジュールは明確 特記事項 IDB (米州開発銀行) のファイナンスによりカルデラ港の機能を国際貿易港として拡充するための第II期計画F/Sの入札が1985年1月行なわれ、現在コンサルタントを選定中。
セクター区分	運輸交通	主な事業内容					
予算実績 (累計)	137,886 千円	内容					
本格調査 開始年月	昭和55年7月	規模					
コンサル タント名	(財) 国際臨海開発研究センター	防波堤延長 150 m コンテナバース (-12m) 250 m 浚渫、埋立 820,000 m <sup>3</sup> 護岸 440 m 荷役及び付帯施設 一式					
調査団	団長名	松山 方彦	計画事業期間	開始	1983年4月	終了	1985年12月
	団員数	8人	フィージビリティとその前提条件	有	EIRR/FIRR		14.9% / 5.6%
	調査期間 延べ人・月 国内 現地	1年5ヵ月 50.8 29.22	条件又は開発効果	前提条件としてフルコン船就航を1985年と予想し、第II期計画施設完成年度を1986年とする。施設規模は計画目標年次を1990年として20,000TEU/年のコンテナ取扱能力とし、荷役方式はストラドルキャリアー式。財務上はタリフの修正もしくは借款の元利返済不足分への政府肩替りが必要である。 開発効果としてコンテナ輸送システムのメリットすなわち待船時間と荷役時間の短縮による輸送コストの軽減と将来の取扱貨物量増大に対する効率的な荷役環境の保持がある。			
相手国 担当機関	担当機関	公共事業運輸省 Ministry of Public Works and Transport (MOPT)	技術移転				
	担当者	Ing. Jose Chacon Laurito, Director, Port & River Works Ing. Enrique Marin Arce, Sub Director, Port & River Works Ing. Alfredo Wesson Acuna, Chief Design Engineer					
		主な理由	①相手国内の事情：コスタリカ国の経済情勢及び国際収支の悪化。				
		主な情報源	①新聞・雑誌。②国際協力事業団。③他のプロジェクトを通じて。④商社等民間企業。⑤国際援助機関・同出版物。⑥個人的ネットワーク（カウンターパート、相手国担当者等）。 情報収集には組織的ではないが一応対応している。				

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状			
国名	グアテマラ	サイト又はエリア	グアテマラ国太平洋岸Sipacate			プロジェクトの現況	■実施済み・進行中 □中止・消滅	□遅延・中断 □不明	
調査名	港湾建設計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	55,300 (第1期) 69,000 (長期)	内貨分 (1,000USドル)	22,700 (第1期) 28,300 (長期)	詳細設計終了既定 54年 予定 55年			
セクター区分	運輸交通	主な事業内容	内容 (掘込港湾)		規模	建設中 フランス政府融資			
予算実績 (累計)			第1期計画: 岸壁		15,000重量トン用3バース (-10m)	F/S以降見直しした、コンサルタント名: Dragages et Travaux Publics SA, Tour Eve, Puteaux, France 詳細設計のコンサルタント名: 同上			
本格調査 開始年月	昭和49年4月		漁船用岸壁 防波堤		350m 1,430m	決定済みプロジェクト費用 総事業費: 150百万US\$ 資金調達先 混合借款: フランス			
コンサル タント名	(株) 日本港湾コンサルタント		長期計画: 岸壁 防波堤, 航路, 泊地他		6バース 部分的拡張				
調査 団	団長名	大野 正夫	計画事業期間	開始	1975年	終了	1979年		
	団員数	15人	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR		16% /		
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地		条件又は開発効果	前提条件として、1980年までに、15,000重量トン級船 船用岸壁 3バース、他漁船用岸壁を完成し、43万トンの 貨物の取扱い可能とする。2000年の想定として 150~ 200万トンの取扱いが 可能となるように長期計画を策定した。 開発効果として、①コンテナリゼーション、②ランドブリッジ、③フリー ゾーンの設定、④海岸性レクリエーションゾーンの育成、⑤臨海工業地帯の 造成および、⑥漁業発展が展望される。					
	相手 国 担 当 機 関	担当機関	通信公共事業省 Ministerio de Comunicaciones y Obras Publicas						
	担当者								
		技術移転						主な理由	推進体制の強さ: Unidad Ejeentora del Complejo Portuarioel Litoral Pacifico
								主な情報源	①現地日本大使館 ②商社等民間企業 ③個人的ネットワーク 情報収集については組織的ではないが一応対応している。

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状		
国名	チリ	サイト又はエリア	チリ国鉄全線			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中	<input type="checkbox"/> 遅延・中断
調査名	チリ国鉄近代化計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)		内貨分 (1,000USドル)		<input type="checkbox"/> 中止・消滅	<input type="checkbox"/> 不明	
セクター区分	運輸交通	主な事業内容 チリ国鉄の営業改善のために提言を行なう。Projec+1では貨付車運用の管理とその情報システムの改善、Projec+2では営業施策策定の基盤についての提言を主目的とする。主な提言は、貨物部門では①主要拠点輸送体系の整備、②収入目標管理システムの導入、③大口荷主との個別契約推進、④海上コンテナ輸送拡充、⑤貨車運用の効率化。旅客部門では①長距離幹線輸送と都市間輸送の充実、②指定券予約システムの改善、など。また、通信設備部門では、老朽化の著しい施設の改善が緊急を要すると指摘されている。						
予算実績 (累計)	183,099 千円							
本格調査 開始年月	昭和57年 7月							
コンサル タント名	(社) 海外鉄道技術協力協会							
調査 団	団長名	中西 一也	計画事業期間	開始		終了		
	団員数	16人	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR			
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	1ヵ年 35.5 27.0	条件又は開発効果	前提条件として、①主要幹線区における営業基盤の確立と収入確保、②新営業施策を展開し、一層の増収をはかるものとする。 開発効果として、①貨車の運用効率が向上し、輸送サービスが改善される、②他輸送機関との競争において十分に能力を発揮できる。				
相手 国 担 当 機 関	担当機関	チリ国鉄 Chilean State Railways						
	担当者							
		技術移転	①研修員受け入れ:4人研修済み ②共同で報告書作成			主な理由	現地の情報がない。	
						主な情報源	情報収集は特にしていない。	

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状	
国名	パラグアイ	サイト又はエリア	アカイ〜ラ・コルメナ間			プロジェクトの現況	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済み・進行中* <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明
調査名	ラ・コルメナ道路アフターケア調査	プロジェクト予算 (1,000USドル)	6,257	内貨分 (1,000USドル)	1,870	我が国に対する融資申請承諾済み L/A締結 52年9月(18.5億円)	
セクター区分	運輸交通	主な事業内容					
予算実績 (累計)		内容 道路 橋梁 規模 延長28.5Km, 2層仕上, 表面処理 大形橋架梁替					
本格調査 開始年月	昭和51年9月						
コンサル タント名	セントラルコンサルタント㈱						
調査団		計画事業期間	開始	1977年	終了		
団長名	石山 四郎	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR	7.8%	/	
団員数	2人	条件又は開発効果 昭和49年度に行なわれた「カラベグワ〜ラ・コルメナ間 道路調査」の対象区間のうち、カラベグワ〜アカイ間 22Kmは直営で施工済みである。今回はその残りの区間について見直し調査を 行う。 前提条件として、プロジェクトライフ20年、実質経済成長率を年6.0%とす る。 開発効果として、入植後40年を経たら・コルメナ地区がアスンシオン市の 近郊農業地帯へと転換するのを可能にする。また、この地区に移住した在留 邦人からの希望が強い。					
調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	4ヵ月						
相手国		担当機関	土木通信省道路局			* アンケート調査では不明	
担当 機関		担当者	Juan H. Pettengill (道路局 長)				
		技術移転				主な情報源	

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要			案件の現状	
国名	パラグアイ	サイト又はエリア	国立商船隊 (FME)		プロジェクトの現況	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済み・進行中* <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="checkbox"/> 遅延・中絶 <input type="checkbox"/> 不明
調査名	船舶増強計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	36,870 (US\$1=200円)	内貨分 (1,000USドル)	我が国に対する融資申請承諾済み L/A締結 54年 6月(75 億円)	
セクター区分	工業	主な事業内容				
予算実績 (累計)		パラグアイの海運の中心勢力である国立商船隊 (公共事業省直轄機関) の船舶増強計画である。				
本格調査 開始年月	昭和53年 3月	内容 乾貨バージ 360DWT20隻, 800DWT10隻 油バージ 2,000 m <sup>3</sup> 4隻 河川兼外航貨物船 1,500DWT 1隻 外航貨物船 6,000DWT 1隻				
コンサル タント名	なし					
調査団	団長名 栗山 劭 団員数 7人 調査期間 7ヵ月 延べ人・月 国内現地	計画事業期間	(2年間)			
相手国 担当機関	担当機関	国立商船隊	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR	/4.7%
	担当者	F.M.E.	条件又は開発効果 前提条件として、プロジェクトサイクルは25年、投資は建造期間の2年間に平均して行なわれるものとし、稼働はしたがって3年目からとする。また42隻全体を1つのプロジェクトと考える。 開発効果として、パラグアイにおいて重要な役割を占める河川輸送部門でのパラグアイ船のシェアを高める (現在20%程度) ことができる。			
相手国 担当機関	担当機関		技術移転			主な理由
	担当者					主な情報源

\* アンケート調査では不明

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状													
国名	パラグアイ	サイト又はエリア	ブラジルとの国境に位置するストロエスネル市より西に24kmの地点			プロジェクトの現状	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="checkbox"/> 不明												
調査名	ストロエスネル新空港建設計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	88,808 (US\$1=220円)	内貨分 (1,000USドル)	25,526 (US\$1=140ガラニー)	詳細設計終了 58年 3月 我国に対する融資申請承諾済み L/A締結日 55年12月 (113 億円) 入札済み 59年 2月 F/S以降見直ししない 詳細設計コンサルタント名:(株) 日本空港コンサルタンツ													
セクター区分	運輸交通	主な事業内容				<table border="1"> <thead> <tr> <th>報告書の内容</th> <th>具体化された内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>対象地</td> <td>ストロエスネル市の西20km</td> <td>同左</td> </tr> </tbody> </table>			報告書の内容	具体化された内容	対象地	ストロエスネル市の西20km	同左						
報告書の内容	具体化された内容																		
対象地	ストロエスネル市の西20km	同左																	
予 算 実 績 (累計)		<table border="1"> <thead> <tr> <th>内容</th> <th>規模</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>滑走路</td> <td>3,400m</td> </tr> <tr> <td>エプロン</td> <td>55,000m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>旅客ターミナルビル</td> <td>14,200m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>空港照明無線施設</td> <td>Cat-I一式</td> </tr> <tr> <td>都市設備(電力, 電話, 上下水)</td> <td>一式</td> </tr> <tr> <td>アクセス道路</td> <td>3.6 km (7m幅)</td> </tr> </tbody> </table>				内容	規模	滑走路	3,400m	エプロン	55,000m <sup>2</sup>	旅客ターミナルビル	14,200m <sup>2</sup>	空港照明無線施設	Cat-I一式	都市設備(電力, 電話, 上下水)	一式	アクセス道路	3.6 km (7m幅)
内容	規模																		
滑走路	3,400m																		
エプロン	55,000m <sup>2</sup>																		
旅客ターミナルビル	14,200m <sup>2</sup>																		
空港照明無線施設	Cat-I一式																		
都市設備(電力, 電話, 上下水)	一式																		
アクセス道路	3.6 km (7m幅)																		
本格調査 開始年月	昭和54年 4月																		
コンサル タント名	(株) 日本空港コンサルタンツ																		
調 査 団	団 長 名	菅 嶋 源 一 郎	計画事業期間	開始	1981年 1月	終了	1984年12月												
	団 員 数	11人	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR	11% / 3.8~5.6%													
	調査期間 延べ人 ・月 国 内 現 地	10ヵ月	条件又は開発効果 前提条件として、①プロジェクト最終目標年次は2004年、②Phase Iは1984年目標に航空需要旅客539,000人、貨物5,000トン、Phase IIは2004年目標に航空需要旅客1,006,900人、貨物9,623トンを見込み、③現空港は拡張困難なため新サイトに空港を建設する。 開発効果として①アルトパラナ州の地域開発の促進、②外貨収入の増大、③アスンシオン国際空港の自国における最初の代替空港としての役割がある。																
相 手 国	担当機関	国防省空港管理局																	
		Civil Aviation Administration (ANAC)																	
担 当 機 関	担当者	エスピニョラ 空港管理局総裁 ベガ 航空局局員 モレノ 空港管理局局員																	
		技術移転	①OJT: 現地調査期間中、資料収集等を通じて技術移転を図った。 ②研修員受け入れ: JICAの空港セミナーを通して研修を行った。 ③現地コンサルタントの活用: 土質調査に現地コンサルタンツを活用した。																
						主な理由	①効果の大きさ ②優先度の高さ												
						主な情報源	①自社現地事務所。②国際協力事業団。③現地日本大使館。 ④海外経済協力基金。⑤日本の関係省庁。⑥個人的ネットワーク(カウンターパート、相手国担当者等)。 情報収集には組織的に対応している。												

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状		
国名	パラグアイ	サイト又はエリア	Asuncion地域, Concepcion, Hohenau, San Dedro, Villarrica, Carapegua			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅	<input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明
調査名	電気通信拡充計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	9,405 百万円 (US\$1=230円)	内貨分 (1,000USドル)	1,210 百万ガラニ (US\$1=126 ガラニ)			
セクター区分	通信放送	主な事業内容	①Asuncion地域(Asuncion 市及び近郊のLambre, Fernando de)(la Mora)への国際自動通話システムの導入。②Asuncion地域へのデジタル電話交換システムの導入。③Concepcion, Hohenau, San Pedro, Villarrica 及びCarapegua へのルーラル電話システムの導入。					
予算実績 (累計)	98,239千円							
本格調査 開始年月	昭和56年							
コンサル タント名	日本電信電話公社、国際電信電話株式会社							
調査 団	団長名	富岡 稜	計画事業期間	開始	1982年	終了	1988年	
	団員数	14人	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR	27.86%/23.68%		
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	40.24 * 0 *	条件又は開発効果	開発効果として、①通信の利用者へのサービス改善、② ANTELCO内における運用の合理化、③ ISDシステム導入による通信平等化、④システム導入による近代的通信手段の整備、⑤3ルーラル電話システム、対象地域の救急医療、災害、治安、情報格差の改善。				
相手 国 担 当 機 関	担当機関	Administracion Nacional de Telecomunicaciones						
	担当者							
			技術移転					
						主な理由		
						主な情報源		

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状	
国名	ペルー	サイト又はエリア	ペルー国全域20地区			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input checked="" type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明
調査名	テレビジョン放送網拡充計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	38,837	内貨分 (1,000USドル)	13,963.4	諸外国の援助等によりプロジェクトの一部が実現しているとのことであり、計画は進行しつつある模様。	
セクター区分	通信・放送	主な事業内容					
予算実績 (累計)		内容 国営放送網(テレビジョン)用の 道路、建物、機器(コンサルティングも含む)					
本格調査 開始年月	昭和49年 1月	規模 20地区の放送局					
コンサル タント名	日本放送協会						
調査 団	団長名	牧野 史郎(郵政省)	計画事業期間	開始		終了	
	団員数	15名	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR		
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地		条件又は開発効果 第1期工事から第2期工事の間に、10,987.7百万円 (38,837 × 10 US\$)を投資し、教育テレビジョンネット ワークを整備し、要員を育成する。なお回線は現有のマイクロ波長の予備回 線を利用する。 開発効果として、ペルー国国家開発5ヵ年計画の一環として全国テレビネッ トワークを整備し、テレビジョンによる国営放送により学校教育の補充、会 社人教育、行政上の広報等により、長期的にみれば諸産業のより高度な人的 資源を提供する基盤となる。				
相手 国 担 当 機 関	担当機関	ペルー国運輸通信省					
	担当者						
		技術移転	主な理由				
			主な情報源				

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状	
国名	ペルー	サイト又はエリア	リマ首都圏			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input checked="" type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明
調査名	カジャオ港整備計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	99,634 (US\$1=257円)	内貨分 (1,000USドル)	29,634	遅延・中断の段階 F/S終了後 今後の見通し 今後のスケジュールも不明確 特記事項 債務問題の進展に大きく関係している。	
セクター区分	運輸交通	主な事業内容					
予算実績 (累計)	184,208 千円	内容		規模			
本格調査 開始年月	昭和57年 7月	コンテナふ頭 穀物ふ頭 上記関連施設		1バース 1バース			
コンサル タント名	(財)国際臨海開発研究センター						
調査団	団長名	泉 信也	計画事業期間	開始	1984年 6月	終了	1987年12月
	団員数	12人	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR	19.53% / 35.31%	
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	1年 4ヵ月 36.1 21.83	条件又は開発効果 前提条件として①マスタープランは2000年、短期整備計画は1987年を目標とし、②マスタープランにおける雑貨ふ頭 8バース、コンテナふ頭 5バース、穀物ふ頭 2バース等の計画のうち短期整備計画ではコンテナふ頭 1バース、穀物ふ頭 1バース及び関連施設、荷役機械の整備を図るものとする。 開発効果として、カジャオ港の港湾施設の不足及び老朽化あるいは荷役システムの不備等から発生している滞船現象を解消し、コンテナ化、船型の大型化に対応しうる港湾への整備を図る。				
相手国 担当機関	担当機関	ペルー港湾公社 Empresa Nacional de Puertos S.A.					
	担当者	Ricardo Valencia Meregotto (技術部長) Roy Legoas Montejo (経済・技術調査課長) Freddy Romero Vasquez (計画担当)					
関係	技術移転	①OJT ②その他：現地において、カウンターパートに港湾計画の手法及びF/Sの手法を指導した。					
	主な理由	①相手国内の事情：中南米全体をとりまく、累積債務問題の表面化による経済悪化。					
	主な情報源	①現地日本大使館 ②商社等民間企業 ③日本の関係省庁 情報収集には組織的ではないが一応対応している。					

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状																					
国名	メキシコ	サイト又はエリア	メキシコ市近郊鉄道 5路線77km			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input checked="" type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明																				
調査名	市内通勤鉄道建設計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	960,800 (US\$1=23ペソ)	内貨分 (1,000USドル)	502,600 (US\$1=23ペソ)																						
セクター区分	運輸交通	主な事業内容																									
予算実績 (累計)	38,688千円	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">内容</th> <th colspan="2">規模 (百万ペソ)</th> </tr> <tr> <th>A案</th> <th>B案</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>土木 (乗降場)</td> <td>9,022</td> <td>7,821</td> </tr> <tr> <td>電力 (送電線)</td> <td>2,221</td> <td>1,395</td> </tr> <tr> <td>信号通信 (誘導障害対策)</td> <td>1,731</td> <td>1,416</td> </tr> <tr> <td>車両 (318~369 両)</td> <td>8,107</td> <td>4,952</td> </tr> <tr> <td>車両基地 (車両数に対応)</td> <td>1,327</td> <td>1,296</td> </tr> </tbody> </table>						内容	規模 (百万ペソ)		A案	B案	土木 (乗降場)	9,022	7,821	電力 (送電線)	2,221	1,395	信号通信 (誘導障害対策)	1,731	1,416	車両 (318~369 両)	8,107	4,952	車両基地 (車両数に対応)	1,327	1,296
内容	規模 (百万ペソ)																										
	A案	B案																									
土木 (乗降場)	9,022	7,821																									
電力 (送電線)	2,221	1,395																									
信号通信 (誘導障害対策)	1,731	1,416																									
車両 (318~369 両)	8,107	4,952																									
車両基地 (車両数に対応)	1,327	1,296																									
本格調査 開始年月	昭和52年 9月																										
コンサル タント名	(社) 海外鉄道技術協力協会																										
調査 団	団長名	石原 米彦	計画事業期間	開始	1978年 1月	終了	1981年12月																				
	団員数	12人	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR																						
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	7ヶ月 10.7 1.9	条件又は開発効果	<p>前提条件として、立体交差化に要する工事費を政府の公共費負担として、運賃負担から除外する可能性を考慮する。</p> <p>開発効果として、自動車排気ガスによる大気汚染を抑制できる。</p> <p>プロジェクト予算としてA案のものを前掲したが、B案のものは次のとおり。796,300千ドル、うち内貨分は437,400千ドル。</p>																							
相手 国	担当機関	運輸通信省																									
		Secretariat of Transport and Communications																									
当 機 関	担当者	C. Ing Aurelio Diaz Arzo, Director General de Ferrocarriles en Operacion Ing. Gonzalo Robles, Direc- tor de Proyecto																									
			技術移転	研修員受け入れ: JICA 研修に入った。			主な理由	資金調達: 資金量が大きいため、地下鉄建設に振り替えた。																			
						主な情報源	その他																				

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状		
国名	メキシコ	サイト又はエリア	メキシコ～ケタロ、ケタロ～イラプアト間			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中	<input type="checkbox"/> 遅延・中断
調査名	近郊鉄道計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)		内貨分 (1,000USドル)		<input type="checkbox"/> 中止・消滅	<input type="checkbox"/> 不明	
セクター区分	運輸交通	主な事業内容 メキシコ国政府はメキシコ全土の幹線電化を計画し、優先区間としてとして①メキシコ～ケタロ間(244Km)、②ケタロ～イラプアト間(95Km)、③アオルカド～サンルイス・ポトシ間(211Km)を取り上げ、このうち①、②については第1次F/Sを作業中である。この調査は、電力問題をはじめ施設計画等技術事項および財政・運営計画等のソフトの分野について協力するものである。						
予算実績 (累計)	1,912千円.*							
本格調査 開始年月	昭和54年度							
コンサル タント名	(社) 海外鉄道技術協力協会							
調査団								
団長名		計画事業期間	開始		終了			
団員数		フィージビリティと その前提条件		EIRR/FIRR				
調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	1年度  0* 1.3*	条件又は開発効果						
相手国 担当機関	運輸通信省							
担当者								
技術移転		主な理由						
		主な情報源						

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状													
国名	メキシコ	サイト又はエリア	Apaseo el GrandeからSan Francisco del Rinconまでの間の主要都市を結ぶ路線(167km)			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input checked="" type="checkbox"/> 不明												
調査名	グァナファト州高速鉄道開発計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	386,000 US\$1=111.95ペソ	内貨分 (億円)	237,000 US\$1=111.95ペソ														
セクター区分	運輸交通	主な事業内容																	
予算実績 (累計)	140,700千円	<table border="0"> <tr> <td>内容</td> <td>規模(億ペソ)</td> </tr> <tr> <td>土木工事</td> <td>169</td> </tr> <tr> <td>電気工事</td> <td>86</td> </tr> <tr> <td>車両基地・工場用地・家屋補償</td> <td>34</td> </tr> <tr> <td>車両</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td></td> <td>131</td> </tr> </table>						内容	規模(億ペソ)	土木工事	169	電気工事	86	車両基地・工場用地・家屋補償	34	車両	12		131
内容	規模(億ペソ)																		
土木工事	169																		
電気工事	86																		
車両基地・工場用地・家屋補償	34																		
車両	12																		
	131																		
本格調査開始年月	昭和58年4月																		
コンサル タント名	(社)海外鉄道技術協力協会																		
調査団	団長名	佐藤 嘉晃	計画事業期間	開始	1984年1月	終了	1989年6月												
	団員数	12人	フィージビリティとその前提条件	有	EIRR/FIRR	10%以上/やや低い													
	調査期間 延べ人・月 国内 現地	9ヵ月 36.01 20.03	条件又は開発効果	前提条件として、1990年部分開業、1995年全線開業、2000年複線化完了を見込む。 開発効果として、Guanajuato州のBajio工業回廊における新住宅都市および新工業団地の均衡ある発展が期待される。															
相手国 担当機関	担当機関	Guanajuato州																	
	担当者	Ing. Ramon Lopez Verdugo, Secretario de Programacion del Estado Ara. Raymundo Martinez, Director del Planes y Proyectos Ing. Mario Duran Vargas, Coordinador General	技術移転																
						主な理由	現地の情報がない												
						主な情報源	<input type="checkbox"/> ①他のプロジェクトを通じて <input type="checkbox"/> ②個人的ネットワーク(カウンターパート、相手国担当者等) 情報収集は特にしていない。												

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状	
国名	メキシコ	サイト又はエリア	トクспан/ベラクルス州			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input checked="" type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明
調査名	トクспан工業港開発計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	622,000 (US\$1=250円)	内貨分 (1,000USドル)	198,000 (US\$1=250円)	遅延・中断の段階 F/S終了後 今後の見通し 判断不能 特記事項 同プロジェクトは、メキシコ国が進めている工業港建設計画の一環を成すものとして実施された。しかし、経済危機により、工業港建設計画そのものの見直しが行われる可能性があること、本計画そのものの見直し（規模を含め）に可能性も考えられる。	
セクター区分	運輸交通	主な事業内容					
予算実績 (累計)	189,244 千円	内容		規模			
本格調査 開始年月	昭和57年 7月	防波堤 (新設)	4,900 m	岸壁 (新設)	5,625 m		
コンサル タント名	(財) 国際臨海開発研究センター	浚渫	68.6百万m <sup>3</sup>	その他			
調査 団	団長名	竹内 良夫	計画事業期間	開始	1984年 4月	終了	1986年12月
	団員数	15人	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR		14.0% /
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	1年 4ヵ月 58.3 20.33	条件又は開発効果 前提条件として、工業港、商港、漁港機能を有するものとし、1988年の商港貨物量 120万トン、工業貨物 2,054 万トンを見込む。周辺の立地業種は鉄鋼、機械、自動車、造船、石油化学、石油精製、食品加工、紙パルプ、水産加工の各業種で、工場用地は 3,000ha とする。 開発効果として、工場立地による直接雇用人口は約1.5 万人に達する。こうした工業活動を支えるため、港湾背後に新たな都市を形成する。新都市の人口は約19万人、開発面積は約4,000ha である。				
相手 国 担 当 機 関	担当機関	通信運輸省港湾調整委員会  Comision Nacional Coordinadora de Puertos, SCT	主な理由 ①相手国内の事情：昭和47、48年のメキシコ国の金融・経済危機により、事業実施の見通しが立たない。				
	担当者	Ing. Jame Luna Traill (調整委員長) Ing. Guillermo Macdonel Martinez (工業港局長) Ing. Luis Dominguez Martinez (地域課長)					
		技術移転	主な情報源 ①他のプロジェクトを通じて ②個人的ネットワーク (カウンターパート、相手国担当者等) 情報収集には組織的に対応している。				

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状		
国名	ホンジュラス	サイト又はエリア	首都より60km北方のValle de Talanga			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input checked="" type="checkbox"/> 中止・消滅	<input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明
調査名	テグシカルパ新空港建設計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	88,002 (US\$1=200円)	内貨分 (1,000USドル)	29,042 (US\$1=2 レンピーラ)	中止・消滅に至った段階 我国に対する融資申請後 今後の見通し 判断不能		
セクター区分	運輸交通	主な事業内容						
予算実績 (累計)	135,354 千円	内容 滑走路 2,700m×45m エプロン 89,100m <sup>2</sup> 旅客ターミナルビル 12,000m <sup>2</sup> 空港照明、無線施設 CAT I 一式 都市設備(電力、電話、上下水) 一式 アクセス道路 45km×75m 幅						
本格調査 開始年月	昭和52年12月							
コンサル タント名	(株)日本空港コンサルタンツ	計画事業期間	開始	1981年 7月	終了	1995年12月		
調査 団	団長名	吉岡 明	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR	13.8% / マイナス		
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	1年 8ヵ月 48.83 21.67	条件又は開発効果 前提条件として、①プロジェクト最終目標年次は2005年、②建設工事は二段階としPhase Iは1995年の航空需要が旅客1,324千人、貨物30,050トン、Phase IIは2005年の航空需要が旅客2,560千人、貨物82,020トンと見込む、③現空港の拡張は困難なため新サイトに空港を建設するとする。 開発効果として、①現空港でオーバーフローする航空需要の充足、②観光収入の増大、③外国航空機による空港収入の増大、④航空機燃料の節約、⑤就航率の向上、⑥航空機運航の安全性の向上、⑦雇用機会増大を見込む。					
	担当機関	通信土木運輸省土木局 Directorate General of Civil Works, Min. of Communications, Public Works & Transport						
相手 国	担当者	Lopes, Coordinator (土木局) Bendick, Assistant Coordinator (土木局) Cynthia, Civil Engineer (土木局)						
担 当 機 関	技術移転	①研修員受け入れ：JICAの空港セミナーに1名参加。				主な情報源	①商社等民間企業 情報収集には組織的ではないが一応対応している。	
						主な理由	①相手国内の事情：円借要請後、大統領、運輸大臣が交代し周辺諸国の政治情勢不安を反映して当プロジェクトのプライオリティが低くなった。	

プロジェクト要約表

調査の概要		案件の概要				案件の現状		
国名	ソロモン	サイト又はエリア	ソロモン諸島内全域			プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input checked="" type="checkbox"/> 中止・消滅	<input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明
調査名	電気通信網建設計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	19,449 (US\$1=220円)	内貨分 (1,000USドル)	620 (US\$1=220円)	中止・消滅に至った段階 F/S 終了後		
セクター区分	通信放送	主な事業内容						
予算実績 (累計)	23,495千円	内容 見越し外通信網の建設		規模 見越し外方式 7区間 その他				
本格調査 開始年月	昭和54年 1月							
コンサル タント名	日本通信協力(株)							
調査団	団長名	古川 弘志 (郵政省)	計画事業期間	開始		終了		
	団員数	12人	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR	4.3% / 4.7%		
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	1年 2ヵ月 0.93 12.17	条件又は開発効果 目的は首都のホニアラ地区を除いた23の主要地を無線方式によって結ぶものである。特に同国は数千の島々からなる国家であり、これ等の主要地域を結ぶための見越し外通信方式の導入を条件とした。 開発効果として、既設の電話網をもつ首都ホニアラ、アウキ、ギソの諸都市と他地域とを無線回線によって結ぶことは同国の経済、観光面で大きな発展をもたらすものと思われる。					
相手国 担当機関	担当機関	運輸通信省 Ministry of Transport and Communications						
	担当者	Mr. John Tapaika , Minister						
技術移転	特になし		主な理由			①資金調達：客先と日本政府間でクレジット額に大巾な意見の食い違いがあった。		
			主な情報源			①現地日本大使館 情報収集は特にしていない。		

## II . マスタープラン・その他調査案件要約表

プロジェクト要約表 (マスタープラン)

調査の概要		案件の概要		案件の現状			
国名	インドネシア	サイト又はエリア	ソロ河全流域 (中、東部ジャワ州)		F/Sの現況	■ F/S実施 □ 未実施	
調査名	ソロ河流域開発計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	493,000	内貨分 (1,000USドル)	プロジェクトの現況	■ 実施済み・進行中 □ 遅延・中絶 □ 中止・消滅 □ 不明	
セクター区分	開発計画	主な提案プロジェクト	ソロ河の総合的治水かんがいを目的として、短期計画と長期計画を策定する。短期計画の主な事業は、 上流部 Wonogiri多目的ダム、同かんがい開発、河道改修23Km 中流部 Bendo 多目的ダム、同かんがい開発、河道改修 下流部 Jipang多目的ダム、同かんがい開発、河道改修45km Babat 下流部堤防かさ上げ、Jero湿地排水			報告書は、水資源開発基本計画として採用され、幾つかのF/S、D/D、建設が引続き実施された。 実施されたF/S名：①ウオノギリ多目的ダム、②かんがい計画、③上流ソロ河改修計画、④マディウン河改修計画、⑤下流ソロ河開発計画 F/Sを担当したコンサルタント：①～④日本工営、⑤カナダ F/Sの結果：①～④実現した、⑤継続中 プロジェクト実施した場合の資金の出所：海外経済協力基金 勧告されたF/Sで実施されたもの以外の案件：一部が政府予算で実施されている。	
予算実績 (累計)		長期計画では上記に加えて①Madiun河全区间河道改良、迂回洪水放流路、②Babatより上流部の河道改良、③Jabung遊水池、④Badegan多目的ダム、同かんがい、⑤支流貯水池、かんがい、⑥砂防、再植林を主な事業とする。					
本格調査開始年月	昭和47年 5月	条件又は開発効果	開発効果として、4多目的ダム、河川改修、17かんがいダムの建設により洪水調節防御、かんがい、発電を実現出来る。これにより年間約79百万US\$ (1973年価格) の便益を生む。中でもWonogiri多目的ダムの効果は大きくF/Sを早期に実施すべきであることを進言した。				
コンサルタント名	日本工営㈱、日建コンサルタント、三裕コンサルタント、建設技術研究所	技術移転	①研修生の受入れ②共同での報告書作成：成果の具体的評価はできないが少なくとも基本的な考え方を植つけることはできた。③機材供与及び指導：その後の計画進歩に多大の貢献あり。F/Sステージにも活用された。				
調査団	団長名	横田 周平				主な理由	
	団員数	22人					
相手国	調査期間 延べ人・月 国内地	2年				主な情報源 ①自社現地事務所 ②国際協力事業団 ③現地日本大使館 情報収集には組織的に対応している。	
	担当機関	水資源開発総局 ソロ河流域開発事務所  Directorate General of Water Resources Development					
担当機関	担当者	Ir. Soedaryoko (河川局長) Ir. Sriyano (ソロ河開発事務所長)					

プロジェクト要約表 (マスタープラン)

調査の概要		案件の概要		案件の現状			
国名	インドネシア	サイト又はエリア	南スラウェシ州、Tempe 湖を中心とする地域		F/Sの現況	<input type="checkbox"/> F/S実施	<input type="checkbox"/> 未実施
調査名	南スラウェシ州中部水資源開発計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)		内貨分 (1,000USドル)	プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中	<input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明
セクター区分	開発計画	主な提案プロジェクト		Tempeを湖を中心とする地域の洪水被害を軽減し、利水機能を増大させるためにとりうる手法として①湖から流出するCenranae川の河道能力の増大、②多目的ダムの建設、③Tempe湖の改良、④浸食防止対策、等をあげる。			
予算実績 (累計)	304,921 千円						
本格調査 開始年月	昭和49年						
コンサル タント名	(社) 国際建設技術協会						
調査団	団長名	中本 誠一郎	条件又は開発効果		開発効果として、水資源開発による農業用水の確保と内水面漁業の振興によって、低い経済発展段階にある地域の農業生産の大幅な増大、農業構造の発展が期待される。		
	団員数	10人					
	調査期間 延べ人・月 国内 現地	21.8 110.94					
相手国 担当機関	担当機関	公共事業電力省水資源総局	技術移転		主な理由		
	担当者	Ir. Kuncoro Jakti(公共事業省計画局) Ir. Suyono Sosrodarsono, Director General of Water Resources, DPUTL Ir. Boesono Boedidarmo, Director of Planning and Programming	主な情報源				



プロジェクト要約表 (マスタープラン)

調査の概要		案件の概要			案件の現状				
国名	インドネシア	サイト又はエリア	ロンボック・マカッサル海峡海域全般			F/Sの現況	□F/S実施	■未実施	
調査名	ロンボック・マカッサル海峡水路調査	プロジェクト予算 (1,000USドル)	443,900 千円	内貨分 (1,000USドル)		プロジェクトの現況	■実施済み・進行中	□遅延・中絶	
セクター区分	社会基盤	主な提案プロジェクト			測量艦により以下の項目の調査を行なう。 ①測位 ②測深 ③潮汐観測 ④潮流観測				
予算実績 (累計)		⑤底質採取			ロンボック・マカッサル海峡地域の水路、海象状況を精密に実測せきしたことにより、当該海域の航行安全確保のうえで十分な自信を得た。				
本格調査 開始年月	昭和50年 5月								
コンサル タント名	(財) マラッカ海峡協議会								
調査 団	団長名	条件又は開発効果	現地海域の海象状況と水路事情の把握がなされ、その結果同地域の海難防止上絶大な効果をおさめ、併せて自主調査による開発が促進された。						
	団員数								
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	7ヶ月							
相手 国 担 当 機 関	担当機関	インドネシア海軍水路部					主な理由		
		Naval Hydrographic Office	技術移転	共同で報告書作成：ロンボック・マカッサル海峡水路調査報告書 (英・和文)					
	担当者	Coi. D. Pardiaman (インドネシア海軍水路部長) Lt. Col. L. P. Katoppo (インドネシア海軍水路部)						主な情報源	その他：本件の調査報告書 情報収集には組織的に対応している。

プロジェクト要約表 (マスタープラン)

調査の概要		案件の概要		案件の現状			
国名	インドネシア	サイト又はエリア	中部ジャワ (ポロブドゥール・プランバナン周辺)		F/Sの現況	■ F/S実施 □ 未実施	
調査名	中部ジャワ観光開発計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	29,688 (US\$1=Rp410)	内貨分 (1,000USドル)	プロジェクトの現況	■ 実施済み・進行中 □ 中止・消滅 □ 遅延・中断 □ 不明	
セクター区分	観光	主な提案プロジェクト		本報告書にもとづき国家計画に組入れられ「ポロブドゥールプランバナン国立史跡調査」に発展した。			
予算実績 (累計)		史跡の多い中部ジャワは国際観光及び教育目的の国内観光旅行地としての可能性が高い。開発項目としては		実施されたF/S名: 「ポロブドゥール・プランバナン国立史蹟」 F/Sを担当したコンサルタント: PGG/JCP F/Sの結果プロジェクトが実現した。			
本格調査 開始年月	(報告書 昭和49年7月)	史跡公園計画					
コンサル タント名	パシフィック・コンサルタンツ ・インターナショナル, JCP	観光客宿泊計画					
調査団	団長名	山田 ヤスヒコ	条件又は開発効果				
	団員数						
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地						
相手 国 担 当 機 関	担当機関	運輸省観光局			主な理由		
	担当者		技術移転		主な情報源 自社現地事務所 情報収集は特にしていない。		

プロジェクト要約表 (マスタープラン)

調査の概要		案件の概要		案件の現状		
国名	インドネシア	サイト又はエリア	中部ジャワ	F/Sの現況	<input type="checkbox"/> F/S実施	<input type="checkbox"/> 未実施
調査名	中部ジャワ地域総合開発計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	内貨分 (1,000USドル)	プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅	<input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明
セクター区分	開発計画	主な提案プロジェクト				
予算実績 (累計)		中部ジャワ開発戦略の選定に当り 4つの州内財源配分案と 2つの財源代替案を比較検討する。財源代替案としては中部ジャワ 1人当り所得を全国平均55% に維持するものを取り、財源配分案には 4代替案を複合したものを提案する。この戦略案にもとづき、水資源、農業、工業、観光開発、運輸、公益事業、住環境、教育、家族計画、移住計画、計画行政、開発財政の多岐にわたる分野でプロジェクトを提案する。主なものは、三次用水路整備、火山活動堆積物制御、農業センター、高地農業開発、農産物流通機構改善、工業統計改善、KIP プログラムによる公共住宅供給、などである。				
本格調査 開始年月	昭和52年 1月	条件又は開発効果				
コンサル タント名	(財) 国際開発センター	所得格差を是正しながら、この地域の所得も増大をはかるため、中央政府からの開発資金の割当を大きくし、戦略地区への投資を集中的に行うことを提言している。				
調査 団	団長名	目良 浩一				
	団員数	18人				
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	7ヵ月				
相手 国	担当機関	公共事業省都市計画住宅局				
	担当者	Radinal Mooctar, Director General Simon Kodiart, Director	技術移転 ①OJI : 共同調査 ②研修員受入 : 3名 2ヶ月間研修 ③共同で報告書作成 : 部分的にあり			
担 当 機 関			主な理由			
			主な情報源 情報収集は特にしていない。			

プロジェクト要約表 (マスタープラン)

調査の概要		案件の概要		案件の現状				
国名	インドネシア	サイト又はエリア	インドネシア国、北スマトラ省と西スマトラ省全域		F/Sの現況	<input type="checkbox"/> F/S実施	<input type="checkbox"/> 未実施	
調査名	スマトラ西部・北部トバ湖周辺開発	プロジェクト予算 (1,000USドル)	240,060	内貨分 (1,000USドル)		プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅	<input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明
セクター区分	観光	主な提案プロジェクト	カロ高原地区、トバ湖地区、ミナン高原の観光開発のための15ヵ年基本計画である。主な事業は 自然保護事業 水質モニターシステム、植林 地域景観整備事業 展望地点、沿道景観の保全 文化遺産保護事業 伝統家屋保護、博物館拡張 基盤整備及交通ネットワーク 宿泊観光施設整備事業 観光拠点開発事業 プラスタギ、パラパット各地区		観光という分野は観光当局が実施できる分野とそうでない分野より成る。(運輸、農業、工業、大蔵、公共事業などの他省に依拠せざるを得ない分野が多い。) 前者に対しては当局は当方の提言に沿いつつ独自の立場を交えた施策をとりつつある。			
予算実績 (累計)		本格調査 開始年月	昭和52年					
コンサル タント名	日本工営、パシフィック・コンサルタンツ・インターナショナル							
調査団	団長名	一宮 隆夫	条件又は開発効果	北および西スマトラ省はインドネシアではバリ、中部ジャワに次ぐ観光ポテンシャルがあり、観光(当時外貨獲得量第3位)の開発プライオリティも第3位であった。ここを観光資源を(従って環境を)悪化させることなく観光を推進するため24の提言を行った。すなわちこの2省を対象地域とする観光開発マスタープランを作成した。				
	団員数	19人						
	調査期間 延べ人 ・月 国内地	1年2ヵ月						
相手国 担当機関	担当機関	通信運輸省観光総局						
	担当者	Directorate General of Tourism, Ministry of Tele-communication and Transport A. Tirtosudiro, Director of DGT N. Ganjar, Secretary to director of DGT Sukarsono, Chief of implementation of research and development, DGT	技術移転	①OJT:日本のチームメンバー各自に3人以上のカウンターパートが付けられ現地作業を行った。 ②研修員受入れ:高(中)級官吏の日本での短期研修が行われた。内訳、総局長(1人)、局長次長クラス(3人)				
				主な理由				
				主な情報源	①自社現地事務所 ②国際協力事業団 ③個人的ネットワーク(カウンターパート、相手国担当者等) 情報収集は特にしていない。			

プロジェクト要約表 (マスタープラン)

調査の概要		案件の概要		案件の現状		
国名	インドネシア	サイト又はエリア	南スラウェシ州、Tempe 湖を中心とする地域		F/Sの現況	■ F/S実施 □ 未実施
調査名	南スラウェシ州中部水資源総合開発計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	内貨分 (1,000USドル)		プロジェクトの現況	□ 実施済み・進行中 □ 遅延・中断 □ 中止・消滅 □ 不明
セクター区分	開発計画	主な提案プロジェクト		Tempe 湖を中心とし、同湖に流入または流出する Walanae、Bila、Boya および Cenranae の各河川の流域約8,000km <sup>2</sup> を対象に、これらの水資源の有効活用を図るため以下の主事業を提案する。		
予算実績 (累計)	15,105千円	かんがい		面積81,000ha(9かんがい地区)		
本格調査 開始年月	昭和53年	治水		河川改修延長117km		
コンサル タント名	日本工営	内水面漁業		Tempe 湖に周年禁漁設置、ふ化場建設、いけす養殖		
		多目的ダム		Walimpong ダム (ロックフィル、高さ82m、天端長900m)		
		水力発電		Walimpong ダム発電所 (出力8,000KW、年間70GWh)		
		砂防		砂防ダム12か所、床固め工約140 か所		
調査団	団長名	坂本 正	条件又は開発効果	計画対象地域は豊富な水資源に恵まれているにもかかわらず、かんがい施設等の手段がないため、大部分の地域ではいまだに天水農業が行なわれており生産性は極めて低い。一方、雨期の洪水による被害は毎年相当額にのぼる。また、Tempe 湖は内水面漁業に適しているにもかかわらず、乱獲のため年々漁獲量が減少している。この計画の実現により、上記の改善が図られ、地域住民の生活向上、福祉増進、また国家的な食糧自給への貢献が期待される。		
	団員数	21人				
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	60.6 66.27				
相手国 担当機関	担当機関	Directorate of Planning and Programming	技術移転	主な理由		
	担当者	Soeratman BIE		主な情報源		

プロジェクト要約表 (マスタープラン)

調査の概要		案件の概要		案件の現状				
国名	インドネシア	サイト又はエリア	メダン都市圏		F/Sの現況	<input type="checkbox"/> F/S実施	<input checked="" type="checkbox"/> 未実施	
調査名	メダン都市交通計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	5,320,000 ルピア	内貨分 (1,000USドル)		プロジェクトの現況	<input type="checkbox"/> 実施済み・進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅	<input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明
セクター区分	運輸交通	主な提案プロジェクト				本報告書の勧告内容は幹線道路整備に取り入れられた。		
予算実績 (累計)		メダン市の交通問題を解決するためマスタープランと5ヵ年の短期改良計画を策定する。短期計画の主な事業は、 道路の改修・建設 総延長12,630m、交差点改善 2ヵ所 市内循環バスルート新設、バスターミナル改良 1ヵ所 交通制御施設 (一方通行28ヵ所、沿道信号系統15ヵ所) プラワン-メダン間旅客輸送再開に伴う施設改良 メダン駅東口開設 メダン駅内歩道橋修復						
本格調査 開始年月	昭和54年 9月							
コンサル タント名	株式会社パシフィック・コンサルタンツ・インターナショナル、交通技術							
調査団	団長名	井上	条件又は開発効果		開発効果として、交通網 (道路及び鉄道等) の整備による都市及び地域のインフラ整備がある。			
	団員数	16人						
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	7ヵ月						
相手国 担当機関	担当機関	運輸省陸運内陸水路総局		技術移転		①OJT:内PCIにてOJT、現地ではなし ②現地コンサルタント活用:交通調査、ヒアリング等で活用した。 ③研修員受入れ ④共同で報告書を作成		
	担当者	Hasyim NT (道路運輸局) Poernomo (陸運内陸水路総局) Udii Atonio (陸運内陸水路総局)		主な理由				
				主な情報源		自社現地事務所 情報収集には組織的に対応している。		