

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 (El 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"/> 中止・消滅	<input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input checked="" 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)	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 アフリカ開発資金により建設を行うとの情報を再々入手するも実現に至っていないようである。		
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 DBST舗装道路の新設 規模 133km (設計速度 平均部80km, 巾員6m)						
本格調査 開始年月	昭和52年 3月							
コンサル タント名	三井共同建設コンサルタント (株)							
調査 団	団長名	奥田 教朝	計画事業期間	開始 1980年	終了 1982年			
	団員数	12人	フィージビリティと その前提条件	EIRR/FIRR		Case 1 19.1% Case 2 16.0%		
	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1982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。	
						主な理由	Finance 面で不調に終わっているようだ。	

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(PCI) 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	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		
本格調査 開始年月	昭和54年9月	調査期間		1982年1月 開始 終了		
調査団	団長名 白石 健次 団員数 8人 調査期間 9ヵ月 延べ人数 19.0 国内現地 20.6	計画事業期間		フィージビリティとその前提条件 有 EIRR/FIRR 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れる。現在、各地で販売されている清浄な家庭用水の価格は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 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-Shami, 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。		
担当機関		対象地		5地区 1地区 2地区		
		総事業費		(1期) 505,300千円 (2期) 113,150千円 (3期) 187,600千円		
		報告書の内容		具体化された内容 5地区 2地区 5地区		
		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。 その他 PCIは昭和61年10月から5.5ヵ月「地方水道整備計画基本設計調査, JICA」を実施し、引き続き昭和62年5月から9ヵ月の予定で「地方水道整備計画(D/D, S/V), JICA」を実施中。このプロジェクトは第2次地方水道整備計画の第4期の実施に関わるものと追加のサイトを含むものである。		
		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。		

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

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認済み L/A締結 57年11月(82億円) その後、日本側の資金協力は行われていない 現在、ソ連が計画を引き継いでいる。	
セクター区分	運輸交通	主な事業内容 土地調査深浅測量等の事業。将来的な計画は以下の通り。 1986年目標の短期計画では コンテナ埠頭 1バース(-10m、250m) RO/RO 岸壁 1バース(-7.5m、160m) 航路 -9.5m、巾100m 1983年目標の中期計画では①雑貨埠頭 1バース(-10m、200m)、②コンテナ埠頭 1バース(-12m、250m)、③航路(-12m、巾200m)をそれぞれ建設、さらに2000年目標の長期計画では上と同規格の雑貨埠頭2バース、コンテナ埠頭1バース、航路が追加される。					
予算実績 (累計)	151,107千円	計画事業期間	開始		終了		
本格調査 開始年月	昭和58年11月	フィージビリティと その前提条件	EIRR/FIRR				
コンサル タント名	橋基礎地盤コンサルタンツ (財)国際臨海開発研究センター	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(1988年) 5.82百万トン(2000年)を見込む。 開発効果として、①将来予想される港務の混雑の緩和、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。				
調査 団	団長名	大長 欣弘, 大野 正夫				相 手 国	担当機関
	団員数	6名					
担 当 機 関	調査期間 延べ 人・月	3ヵ月				担 当 機 関	担当者
	国内 現地	41.51 19.22					
担当機関		公共事業省				担 当 機 関	担当者
担当機関		Ministry of Public Works					
担当者		Tamal Mohamed Abdo, Under Secretary, MPW Anwar Al Harazi, General Manager of Projects and Loans Department, Central Planning Organization Mohamed A. Zabara, Director General of MPW				主な理由	
技術移転						主な情報源	

プロジェクト要約表

昭和63年3月作成

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	サナア州、ダマール州、イブ州、タイズ州、ホディダ州、ハッシャ州の一部			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	地方電気通信網整備計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	5,083.97百万円 (US\$1=242.75円)	内貨分	97万円 (US\$1=242.75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 本プロジェクトと同様なシステムについてカナダが無償にて建設を開始した。(1987年2月現在4system)				
セクター区分	通信・放送	主な事業内容								
予算実績 (累計)	120,009千円	内容								
本格調査 開始年月	昭和59年9月	1. 6サブ・ルーラル通信網 で構成(州に対応)		規模 基地局	6カ所(23基地局装置)					
コンサル タント名	日本通信協力隊	2. 各サブ・ルーラル通信網 に対して経済性システムの 拡張性及び将来の技術動向を考慮		中継局	38カ所(55中継局装置)					
団長名	木村 重人	3. 各サブ・ルーラル通信網 の加入者線はサブ・ルーラル 通信網ごとに既存の交換機に収容		加入者局	436カ所					
調査 団	団員数	7人	計画事業期間	開始					終了	
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	7カ月 18.5 21.2	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR				11.91%/7.43%	
			条件又は開発効果							
相手 国	担当機関	通信運輸省公共電気通信公社								
		Ministry of Comm. and Transport (MOC) Public. Tel. Cor. Headquortors (PTC)								
担 当 機 関	担当者	H.E. Ahmed Mohamed Al-Anesi, Minister of MOC H.E. Mohamed Al-Arashy, Deputy Minister, MOC Mr. Abdulla Al-Kbovrabi, DG of Project, MOC								
		技術移転	①研修員受け入れ：現地機関より要請が来ていない。					主な理由	①関連プロジェクトの遅れ——具体的プロジェクト名——ホレイラ～サナパイプライン計画、マフラフ・セメント・プラント ②相手国内の事情：パイプライン計画が新規油田発見による大幅変更となり、かつ最終変更決定がなされず、他円借が進まない。	
								主な情報源	①他のプロジェクトを通じて、②商社等民間企業 ③情報収集は特にしていない。	

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

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	アルバ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		規模				
本格調査 開始年月	昭和56年 4月	ダム本体建設		(堤高)	(堤長)			(貯水量)
コンサル タント名	(株) 三祐コンサルタンツ	洪水吐建設		(岩掘削)	(コンクリート)			(蛇籠)
		放流工建設		73千m ²	2,000m ²			5.5 千m ²
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 月 国内 現地	2ヵ月 0 6.08	条件又は開発効果	JICAでは特別案件として、アル・バ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 機 関	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	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

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

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 今後の見直し 判断不能 特記事項 事業対象地のワジシ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	規模						
コンサル タント名	(株) 三祐コンサルタンツ	堤高 堤長 貯水量 ダム建設 19.5m 900m 2.5 百万m ³ ファームポンド建設 7.5m 2.0km 1.5 百万m ³ 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海水浸入からの水質管理、⑤土壤塩類化の防止、⑥雇用機会の増大、などがある。				
相手 国 担 当 機 関	担当機関	農業・漁業省 Ministry of Agriculture and Fisheries	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。					
	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	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	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 checked="" 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、鉱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				主な理由
						主な情報源

プロジェクト要約表

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

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 規模 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 ² , 有効貯水量210万m ³				特記事項 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。レポートではこれの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。			
本格調査 開始年月	昭和55年6月								
コンサル タント名	日本工営(株) 日本水道コンサルタント								
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りにのびる。 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	水開発省 Ministry of Water Development					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。
	担当者	M. Mutito, Director of Planning M. Odiambo, Vice Director of Planning					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。
機 関		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。						

プロジェクト要約表

昭和63年3月作成

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	ケニア東海岸モンバサ港クロッシング			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	リコニクロッシング計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	17,800万ドル (US\$1=13.06Kshs.)	内貨分	3,900万ドル (US\$1=13.06Kshs.)	遅延・中絶の段階 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	運輸交通	主な事業内容					
予算実績 (累計)		内容 規模 道路延長 4.8km (内橋梁2.4km) Crossing部 main橋梁: 主径間 460m 側径間 2×(93m+92m)					
本格調査 開始年月	昭和58年2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						
調査 団	団長名	片岡 儀一	計画事業期間	開始	1988年	終了	1991年
	団員数	11人	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR	10.5 %/(13.8 %)	
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地		条件又は開発効果 前提条件としては、将来交通量は1990年、2000年、2010 年で推計。旅客及び交通量は、パーソントリップ調査、 車両OD調査を以って将来人口により推計。道路規格は、ケニア及び日本の基 準に従い段階施工を提案。 開発効果としては、モンバサから南へは、フェリーに依り交通が確保されて いるが、当橋梁の開通により南部地域の開発、南からの通勤者の便利、物資 の流通等流通効率が向上する。				
相手 国	担当機関	運輸通信省					
		Ministry of Transport & Communication					
担 当 機 関	担当者	Mr. W.P. Wambura, Permanent Secretary Mr. J.K. Kirika, Engineer-in-Chief Mr. G. Wabwke, Chief Superintending Engineer (Construction)					
			技術移転	①OJT ②研修員受け入れ：短期の研修を実施した。			
		主な理由				①相手国内の事情：相手国の財政事情によりグラントになるが、プロジェクト規模が過大。	
		主な情報源				①国際協力事業団②他のプロジェクトを通じて、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⑥国際援助機関・同出版物⑦個人的ネットワーク⑧情報収集は組織的に対応している。	

プロジェクト要約表

昭和63年3月作成

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	キリフィクreek周辺			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	キリフィ橋建設計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	30,093 (US\$1=11.95Ksh)	内貨分 (1,000USドル)		詳細設計終了 62年7月 我国に対する融資承諾済み F/S以降の見直し(日本構造橋梁コンサルタンツ)														
セクター区分	運輸交通	主な事業内容				<table border="1"> <thead> <tr> <th></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>キリフィクreek周辺</td> <td>同左</td> </tr> <tr> <td>事業内容</td> <td>コンクリート斜張橋 420 m 取付道路 3,670 m</td> <td>ベビーダーク型</td> </tr> <tr> <td>総事業費</td> <td>359,608,000Kshs</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				報告書の内容	具体化された内容	対象地	キリフィクreek周辺	同左	事業内容	コンクリート斜張橋 420 m 取付道路 3,670 m	ベビーダーク型	総事業費	359,608,000Kshs	
	報告書の内容	具体化された内容																		
対象地	キリフィクreek周辺	同左																		
事業内容	コンクリート斜張橋 420 m 取付道路 3,670 m	ベビーダーク型																		
総事業費	359,608,000Kshs																			
予算実績 (累計)																				
本格調査 開始年月	昭和58年2月																			
コンサル タント名	セントラルコンサルタント(株)																			
調査 団	団長名	菊野 衛	計画事業期間	開始	1984年	終了	1989年													
	団員数	5人	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR		12.89%/													
	調査期間 延べ ・月 国内 現地		条件又は開発効果	IRRの前提条件としては下記の通り、 ①割引率：12%、②施設建設期間：1984年～89年の6年 間③総事業費：359,608,000K.Shs (1983年価格) ④資金調達：海外⑤フェ リーサービス水準：現水準の保持 開発効果としては、①雇用増大②通行サービスの向上③交通事故削減④観光 産業発展への貢献⑤地域社会連繫強化																
相手 国	担当機関	運輸通信省 Ministry of Transport & Communication (MOTC)																		
	担当者	Mr. W.P. Wambra, Chief Engineer Mr. Kirika, Engineer in Chief of MOTC Mr. G. Wabuke, Chief Superintending Engineer																		
機 関			技術移転	①現地コンサルタントの活用：ボーリング調査及び深淺測量				主な理由	①通行サービスの向上と共に当該地域における観光産業の発展が 期待される。 ②キリフィ地域、マリンディ地域及びタナ川地域の開発促進に対するプライ オリティーが高い。											
								主な情報源	①商社等民間企業②情報収集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	リベリア	サイト又はエリア	Gbangba~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がある。	
予算実績 (累計)	95,644千円	内容						
本格調査 開始年月	昭和54年6月	規模						
コンサル タント名	日本工営(株)	道路延長 270.9km 道路幅 10~11m 舗装面積 1,877,000 m ² 土工量 5,299,000 m ³ コルゲートパイプ 2,700m ボックスガレバート 380m						
調査団	団長名 川上 亨 団員数 10人 調査期間 9ヵ月 延べ人・月 22.0 国内現地 22.6	計画事業期間	開始	1981年1月	終了	1988年3月		
相手国	公共事業省 Ministry of Public Works	フィージビリティとその前提条件	有	EIRR/FIRR	18.9%/			
担当機関	E.O.Gardiner (副大臣) W.Jones (計画部長) J.Ansar (計画課長)	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、ウオロギン鉄鉱山の開発の促進、Trans-West Africa Coastal Highwayとしての機能を果たすこと、が期待される。					
		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			案件の現況		
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月に中断但、プロジェクト・ルート上のいくつかの部分はヨーロッパ諸国の援助にて工事を実施している。		
セクター区分	運輸交通	主な事業内容					
予算実績 (累計)	41,092千円	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。					
本格調査 開始年月	昭和54年10月	コンサルタント名					
コンサル タント名	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	8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	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 OECD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							
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)							
調査 団	団長名	南 俊次	計画事業期間	開始	1980年 1月	終了	1982年 6月	
	団員数	13人	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR	20.8%/		
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	1年1ヶ月 32.27 12.6	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。					
相手 国	担当機関	公共事業省 Ministry of Work (MOW)						
	担当者	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						
機 関	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。						
		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	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 checked="" 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 規模 9,000DWT 2隻 (コンテナ総数326 個積載可能)				
本格調査 開始年月	昭和55年7月					
コンサル タント名	(財) 海事産業研究所					
調査 団	団長名	波谷 義行	計画事業期間	(10ヵ月)		
	団員数	7人	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 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)	A:16,794 (1,000 B:17,886 Le)	内貨分 (1,000USドル)	A:1,478 (1,000 B:4,962 Le)	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 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, 設計速度80km/hr, 区間長76.3km マボレ橋: ポストテンションP.C 桁橋) 函渠(高: 5~10ft, 巾: 5~13ft) 交通管理施設一式 交差点, バスストップ, 駐車帯, 合計180ヵ所 マーキング, 標識, ガードレール					
予算実績 (累計)	92,527千円	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。					
本格調査 開始年月	昭和54年 8月						
コンサル タント名	日本工営(株)						
調査団	団長名 袋野 晃一 団員数 6人 調査期間 9ヶ月 延べ人数 22.1 国内現地 17.8						
相手国 担当機関	公共事業省 The Ministry of Work 担当者 C.O. Boston-Mamnah, Professional Head N. Nat. Vandy, Deputy Resident Engineer T. M. Kebbay, Area Engineer, Makeni	技術移転 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)。	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 ①商社等民間企業 ②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。				

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

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	内容						
本格調査 開始年月	昭和54年10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 2,450m×45m エプロン 24,000m ² 旅客ターミナルビル 6,700 m ² 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)						
調査 団	団長名	林 光夫	計画事業期間	開始	1981年 1月	終了	1995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	17.4%/1.4%		
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	5ヵ月 20.17 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	担当機関	公共事業省航空局 Civil Aviation Branch, Ministry of Works, Power and Communications.	主な理由					
	担当者	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

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

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 type="checkbox"/> 中止・消滅	<input checked="" 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	遅延・中断に至った段階 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、復活の可能性がある。		
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						
本格調査開始年月	昭和53年5月	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						
コンサルタント名	(財)日本造船技術センター	計画事業期間 (10ヵ月)						
調査団	団長名 峠 康之 団員数 6人 調査期間 9ヵ月 延べ人数・月内現地 4.63 不明	フィージビリティとその前提条件	有	EIRR/FIRR	12.33%/3.09%			
相手国	担当機関 船舶公団 運輸通信省 National Transport Corporation, Ministry of Communication and Transportation	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。			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。		
担当機関	担当者	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。	

プロジェクト要約表

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

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 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	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。 その他、遅延・中断の段階 (見直しF/S後) 円借款等我国に対する融資申請承諾後中断 L/A締結 55年5月(29.63億円) 今後のスケジュール不明確	
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)		規模 300Km			
本格調査 開始年月	昭和50年9月						
コンサル タント名	(株)日本海外コンサルタンツ 福山コンサルタント, 他3社						
調査 団	団長名	森 博	計画事業期間	開始	1978年	終了	1995年
	団員数	36人	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR		6.55% / 推定なし
	調査期間 延べ人・月 国内 現地	2年1ヵ月	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開発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					
機 関			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。		
				主な情報源	新聞・雑誌 情報収集は特にしていない。		

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

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・中絶 <input checked="" type="checkbox"/> 不明														
調査名	キサングニ～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= II:108,296 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	<table border="0"> <tr> <td>内容</td> <td>規模</td> </tr> <tr> <td>道路改良 (I案: 全線舗装、II案: 段階施工、一部舗装)</td> <td>延長700.3km 巾員11m ~ 6m</td> </tr> <tr> <td>横断管渠</td> <td>設計速度 100~80km/hr</td> </tr> <tr> <td>RC, PC 橋</td> <td>約 680ヶ所</td> </tr> <tr> <td>鋼橋</td> <td>13橋</td> </tr> <tr> <td>フェリー改良</td> <td>I案: 10橋, II案: 9橋</td> </tr> <tr> <td></td> <td>I案: 3河川, II案: 4河川</td> </tr> </table>							内容	規模	道路改良 (I案: 全線舗装、II案: 段階施工、一部舗装)	延長700.3km 巾員11m ~ 6m	横断管渠	設計速度 100~80km/hr	RC, PC 橋	約 680ヶ所	鋼橋	13橋	フェリー改良	I案: 10橋, II案: 9橋		I案: 3河川, II案: 4河川
内容	規模																					
道路改良 (I案: 全線舗装、II案: 段階施工、一部舗装)	延長700.3km 巾員11m ~ 6m																					
横断管渠	設計速度 100~80km/hr																					
RC, PC 橋	約 680ヶ所																					
鋼橋	13橋																					
フェリー改良	I案: 10橋, II案: 9橋																					
	I案: 3河川, II案: 4河川																					
本格調査 開始年月	昭和49年 1月	計画事業期間	開始	1979年 4月	終了	1983年 9月																
コンサル タント名	日本技術開発㈱、㈱三井共同建設コンサルタント、他 4社	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%																	
調査 団	団長名	井上 道男	条件又は開発効果																			
	団員数	16人	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	調査期間	2年11ヵ月																				
	延べ人・月 国内 現地	5.0 26.2																				
相手 国 担 当 機 関	担当機関	公共事業省道路局	主な理由																			
	担当者	Office of Roads Direction General, Department of Public Works 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。																			

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

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	■実施済み・進行中 □中止・消滅	□遅延・中断 □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	綽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	1年5ヵ月 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							
	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	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	<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		規模		<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>全国規模</td> <td>同左</td> </tr> <tr> <td>事業内容</td> <td>マイクロ網の建設</td> <td>〃</td> </tr> <tr> <td>総事業費</td> <td>9,758,936千円</td> <td>〃</td> </tr> </tbody> </table>				報告書の内容	具体化された内容	対象地	全国規模	同左	事業内容	マイクロ網の建設	〃	総事業費	9,758,936千円	〃
	報告書の内容	具体化された内容																		
対象地	全国規模	同左																		
事業内容	マイクロ網の建設	〃																		
総事業費	9,758,936千円	〃																		
本格調査 開始年月	昭和56年 2月	マイクロ通信回線網建設		ルサカーコッパーベルト 1800CH チンゴラソルエージ及びカサマ マンサ間 960CH 北部及び東部 120CH																
コンサル タント名	日本通信協力(株)	計画事業期間	開始	1985年 5月	終了	1986年12月														
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%														
相手 国	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。																	
	担当機関	郵電公社 Posts and Telecommunications Corporation	<table border="1"> <thead> <tr> <th>主な理由</th> <th>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。</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>主な情報源</td> <td>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。</td> </tr> </tbody> </table>						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。	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。																			
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。																			
担当 者	Mr. Mutty, Deputy Director																			
機 関		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。																	

プロジェクト要約表

昭和63年3月作成

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	ルサカ市北東部			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	ルサカ国際空港整備計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	58,700 (US\$1=275円)	内貨分 (1,000USドル)	21,100 (US\$1=257円)	F/S終了後 我国に対する融資申請後 今後の見通し 今後のスケジュールも不明確 特記事項 財政状況が悪いため、借款ではなく、無償援助に頼らざるを得ない。			
セクター区分	運輸交通	主な事業内容							
予算実績 (累計)	149,727千円	内容(I期) 規模 滑走路、誘導路補修 延長約10km エプロン増設 約35,000㎡ 旅客ターミナルビル改築 13,000㎡ 貨物ターミナルビル新築 6,400㎡ VIPビル新築 1,400㎡ 無線通信機器更新等 一式							
本格調査 開始年月	昭和60年1月	コンサルタント名 ㈱日本空港コンサルタンツ							
調査団	団長名	福岡 博次	計画事業期間	開始	終了	条件又は開発効果 IRR算出の前提条件として、航空輸送需要は、1990年から2010年まで5年毎に5時点で予測、ザンビア国全体需要をEC諸国の国内総生産を説明変数として回帰分析を行ない、地域開発動向、都市化傾向を踏まえ地域に分配。 プロジェクトを2期に分けI期は2000年規模、II期は2010年規模とした。 開発効果としては、観光収入の増大、外国企業の投資可能性、雇用増大等が見込まれる。			
	団員数	8人	フィージビリティとその前提条件	有	EIRR/FIRR				12.5%/2.3% (第I期)
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	11カ月 28.67 16.0	動力・運輸・通信省航空局 Department of Civil Aviation, Min. of Power, Transport and Comm.						
相手国 担当機関	担当者	Mr. J.B. Zu u, Acting Director Mr. E.E. Yosa, Acting Deputy Director	技術移転	①研修員受け入れ：カウンターパート1名にF/S手法を研修した。 ②現地コンサルタンの活用：土木施設の共同調査及び指導。			主な理由	外国からの資金調達の遅れ：ザンビア国政府が悪く資金調達が困難。	
						主な情報源	①国際協力事業団②商社等民間企業③日本の関係省庁 ④国際援助機関・同出版物⑤情報収集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	■実施済み・進行中 □中止・消滅	□遅延・中断 □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 5月 完成 8月 運用開始														
セクター区分	通信放送	主な事業内容																		
予算実績 (累計)	41,037千円	内容 標準A型地球局建設 規模 大西洋向け32m アンテナ9対地 インド洋向け " 6対地 国内向けマイクロリンク (地球局 - 関門局) 双方局 600 回線																		
本格調査 開始年月	和57年11月																			
コンサル タント名	国際電信電話 (株)					<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\$																		
調査 団	団長名	曾我部 博明	計画事業期間	開始	1984年 2月	終了	1985年 4月	<ul style="list-style-type: none"> 60.3 ~ 61.4 O/M コンサルティング要員として1名派遣 61.9 ~ 62.9 JICA専門家として1名派遣 												
	団員数	8人	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	担当機関	情報郵便通信省 Ministry of Information, Post & Telecommunication																		
	担当者	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JICA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。														
		主な情報源				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	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 checked="" type="checkbox"/> 不明
調査名	プンタ・メダノス深水港建設計画	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, 鉱石専用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		
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	3ヵ月 2.3 1.8	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。流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。		
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				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	ボリヴィア	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 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 不明	
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)		ボリヴィア国政府の樹てた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。 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95.0Km)						
本格調査 開始年月	昭和49年5月							
コンサル タント名	セントラルコンサルタント社							
調査団	団長名	尾仲 章	計画事業期間	開始	1975年	終了	1978年	
	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	ポリヴィア	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諾済み L/A締結日 54年5月 (108億円) 供用中 供用開始59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 ² 旅客ターミナルビル 16,000m ² 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	報告書の内容	具体化された内容		
	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%		対象地	ビルビル	同	
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	8ヵ月 16.0 16.6	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ポ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。						事業内容	ターミナル 15,000m ²
相手 国 担 当 機 関	担当機関	空港公団/航空局/運輸通信省	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。						総事業費	US\$76,648,000	US\$10,100,000
	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熟望。				
						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	東部線タペラス～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	
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						
予算実績 (累計)	447,919 千円	隣国ブラジルへ連絡する東部線タペロス～ロボレ間豪雨被害区間の本格復旧を目的とする。						
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	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	10ヵ月 58.83 37.16	条件又は開発効果					
相手 国	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)						
機関	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。		
							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	

プロジェクト要約表

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

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)	1,254,681,000 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 マイクロ網の建設		規模 マイクロ方式21区間 UHF方式19区間 VHF方式89区間					
本格調査 開始年月	昭和58年 9月	遠隔地市外公衆電話の設置 中小都市の電話局建設		市外公衆電話59地区 中小都市電話局加入者 設備端子22,000					
コンサル タント名	日本通信協力(株)								
調査団	団長名	佐々木 亮二 (郵政省)	計画事業期間	開始	終了				
	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					主な理由		
	担当者	Mr. Jorge Luis Drellana (総裁)					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。		
		技術移転	①研修員受け入れ：日本に於いて研修を行った。				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。			

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

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	<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	プライアモーレ港建設計画	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 58年11月 (220億円) L/A締結 58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				報告書の内容 対象地 事業内容 主な理由 ①効果の大きさ 主な情報源			
予算実績 (累計)	33,258千円	内容 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							
本格調査 開始年月	昭和52年 1月	計画事業期間				対象地 ブラジル国エスピット・サント州 ウィトリア市、パラ州ベレン市			
コンサル タント名	(財)国際臨海開発研究センター	開始	1978年 2月	終了	1983年 8月	具体化された内容 防波堤、石炭システム 鉄鋼製品システム、荷役設備			
調査 団	団長名	前田 進	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			
	団員数	9人	フィージビリティと その前提条件 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	調査期間 延べ 月 国内 現地	1ヵ年 12.2 9.3	運輸省港湾局 PORTOBRAS				主要理由 ①効果の大きさ		
	担当者		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。				主要情報源		

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	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"/> 中止・消滅	<input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input checked="" type="checkbox"/> 不明		
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)	チリ国鉄内の営業施策に活用された。				
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では貸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	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	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						主な理由	現地の情報がない。
	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		主な情報源	情報収集は特にしていない。		

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

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但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)	155,808千円*	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	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。
	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* 26.3*	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	技術移転 ①OJT: 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。 ②研修員受け入れ: カウンターパート 2名が来日して研修。					
	担当者	Dr. Guillermo Ramos R, Chief of Planning office Dr. Alfonso Corredor R, Chief of Planning office Dr. Hernando Rueda, Asesor Ministro						
						主な情報源	①他のプロジェクトを通じて ②現地日本大使館 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

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

調査の概要		案件の概要				案件の現況			
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	<input checked="" type="checkbox"/> 遅延・中絶 <input type="checkbox"/> 不明	
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	遅延・中絶の段階 F/S終了後 今後の見通し 中絶、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)	137,686 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 ³ 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	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。	
	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 50.6 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金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						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。
	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							

プロジェクト要約表

昭和63年3月作成

調査の概要		案件の概要				案件の現状		
国名	ドミニカ共和国	サイト又はエリア	アウトデラバンデラ山上			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	ラジオ・テレビ放送網拡充計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	11,810.217 (US\$1=3.23ペソ)	内貨分 (1,000USドル)	698.762 (US\$1=3.23ペソ)	今後の見通し 判断不能 復活の可能性 無償援助プロジェクトとして復活の可能性あり。		
セクター区分	通信放送	主な事業内容		内容 ①放送アンテナ装置 ②送信装置 ③STL (RTVDサントドミンゴ～アルデラバンデラ間) ④地方におけるTV中継局対策				
予算実績 (累計)	111,035千円	規模		ラジオ(FM)アンテナ一式、 TV(2DP)アンテナ一式 ラジオ(FM)送信機2式、 TV送信機2式 ラジオ(FM)、960MHZ送受信機2式 TV・SHF送受信機2式 地方TV中継局8局分の受信チャンネルの変更				
本格調査 開始年月	昭和59年8月	計画事業期間	開始	終了				
コンサル タント名	㈱全日本テレビサービス	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR	13.8 %/	条件又は開発効果 前提条件としては、プロジェクトの性格性社会便益を全て計量することは困難なので、小中学生と文盲成人を対象に、便益を費用面より計測した。①生徒数：2000年までの人口予測と生徒数推計を基に2000年までの就学率が一定に増加すると仮定、②文盲成人数54.4万人(85年)→0人(2000年)、③小学未就学数25万人(85年)→7万人(2000年)④番組視聴率は85年と同率の4%と見込む。 開発効果としては、教育の普及下で教育放送実現の意義は大きく、本プロジェクトの実施により、小中学生、文盲成人のみならず一般国民に対しても、職業訓練、語学等の専門技術の習得、教師の養成、資質の向上、教育・文化の向上等が期待される。		
調査団	団長名	塚田 宏						
	団員数	11人						
相手国	調査期間 延べ人・月 国内 現地	9カ月 20.88 12.55						
	担当機関	ドミニカ国営放送 Radio Television Dominicana (RTVD)						
担当機関	担当者	Mr. Marino Mendoza, Director General, RTVD Mr. Lulio Moscoso Espinosa, Sub Director of RTVD, TV Division Mr. Jose Js. Diaz, Sub Director of RTVD, Radio Division						
	技術移転	①研修員受入れ：カウンターパート1名に対し研修実施						
						主な理由		
						主な情報源	<input type="checkbox"/> 新聞・雑誌、 <input type="checkbox"/> 国際協力事業団、 <input type="checkbox"/> 現地日本大使館 <input type="checkbox"/> 商社等民間企業、 <input type="checkbox"/> 日本の関係省庁、 <input type="checkbox"/> 国際援助機関・同出版物	

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

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	<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	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 建設中 フランス政府融資		
セクター区分	運輸交通	主な事業内容	内容(掘込港湾) 第1期計画: 岸壁 漁船用岸壁 防波堤 長期計画: 岸壁 防波堤, 航路, 泊地他		規模	15,000重量トン用3バース (-10m) 350m 1,430m 6バース 部分的拡張		
予算実績 (累計)		本格調査 開始年月	昭和49年4月			F/S以降見直した、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		
コンサル タント名	(株)日本港湾コンサルタント	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		
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 ザーンの設定、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	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	テグシカルバ新空港建設計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	66,002 (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 我が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					
本格調査 開始年月	昭和52年12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 2,700m×45m エプロン 69,100m ² 旅客ターミナルビル 12,000m ² 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					
調査団	団長名	吉岡 明	計画事業期間	開始	1981年 7月	終了	1995年12月
	団員数	13人	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 21.87	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62,020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。			
相手国	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					
担当機関	担当者	Lopes, Coordinator (土木局) Bendick, Assistant Coordinator (土木局) Cinthia, Civil Engineer (土木局)					
	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。					
	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。					

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

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>6,107</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)	6,107	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)	6,107	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: 資金量が大いので、地下鉄建設に振り替えた。																			
						主な情報源	その他																				

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

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～ケレタロ、ケレタロ～イラプアト間			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	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)		・メキシコ～ケレタロ間の部分電化工事を実施中。	
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～ケレタロ間(244Km)、②ケレタロ～イラプアト間(95Km)、③アオルカド～サンルイス・ポトン間(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	担当機関	運輸通信省				主な理由	
	担当者					主な情報源	
		技術移転					

プロジェクト要約表

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

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 Grandl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	・調査終了後、州政府に政変があり計画は中止された模様。	
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	内容 土木工事 169 電気工事 86 車両基地・工場 34 用地・家屋補償 12 車両 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 嘉見	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	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) 情報収集は特にしていない。

プロジェクト要約表

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

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)	196,000 (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)	169,244 千円	内容					
本格調査 開始年月	昭和57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 (新設) 4,900 m 岸壁 (新設) 5,625 m 浚渫 68.8百万m ³ 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 59.3 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	技術移転				
	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)					
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。					
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

昭和63年3月作成

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				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	マンサニージョ港開発計画調査	プロジェクト予算 (1,000USドル)				報告書の内容は、メキシコ政府関係者の要請を満足するものとして高い評価を得た。 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 メキシコ政府職員は、マンサニージョ港は必要港湾と述べている（JICA研修事に面談）が、国家財政の緊迫で見通しは不明。	
セクター区分	運輸交通	主な事業内容	内容	規模			
予算実績 (累計)	175,239千円		浚渫	1,170,000 m ²			
本格調査 開始年月	昭和59年 9月		岸壁 (-12m)	900 m			
コンサル タント名	(財)国際臨海開発研究センター		鉄道	1,500 m			
			道路	7,500 m			
			上尾	15,000m ²			
			給水電設備	一式			
調査団	団長名	工藤 和男	計画事業期間	開始	1985年 1月	終了	1989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		16.04%/7.21%
	調査期間 延べ人・月 国内 現地	14カ月 51.5 17.33	条件又は開発効果	前提条件として、貨物量は目標年次1990年、2000年の予測を行った。取扱貨物量については、それぞれ2,300千トン、3,080千トンと推定し、既存設備・建設中の施設を有効活用するものとした。 開発効果として、メキシコ市の成長停滞を支援するためマンサニージョ地域の生産活動や人口増加を活性化し物流促進の拠点となることが期待される。			
相手国 担当機関	担当機関	国家港湾委員会					
		National Coordinating Commission of Port					
	担当者	Ing. Jaime Luna Thail					
			技術移転	研修員受け入れ：カウンターパート1名に対してF/S手法の研修を実施した。			
		主な理由		①相手国内の事情：経済的要因（資金不足）			
		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個人的ネットワーク⑥情報収集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

昭和63年3月作成

調査の概要		案件の概要				案件の現状	
国名	パナマ	サイト又はエリア	パナマ市内			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	首都圏都市交通整備計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	111,100 (US\$1=1 パル ボロ)	内貨分 (1,000USドル)	70,900 (US\$1=1 パル ボロ)	詳細設計進行中 1990年6月迄 我が国に対する融資申請準備中 F/S見直ししない。 詳細設計 コンサルタント名 カナダ Lavalin International 但し、一部遅延・中断 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 新設道路は予定通り、改良道路は不明	
セクター区分	運輸交通	主な事業内容		内容	規模		
予算実績 (累計)	106,329千円	新設		約 20km			
本格調査 開始年月	昭和59年6月	現道路改良		約 15km			
コンサル タント名	八千代エンジニアリング㈱	一般部		1カ所			
調査団	団長名	吉田 健	計画事業期間	開始	1987年1月	終了	1990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		26.4%/
	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	8カ月 7.20 26.80	条件又は開発効果	前提条件として、1990年、2000年の将来交通量を予測； 道路構造、土地問題、建設物質等の基準は、MOP（公共 事業省）と調整し決定。 開発効果：市中心部の交通問題の解消、エネルギー消費の削減、外貨獲得、 地域開発の促進			
相手国 担当 機関	担当機関	公共事業省 Ministry of Public Works	技術移転 ①OJT：現地で都市交通セミナー実施、②研修員受入れ：5名 に対し専門分野別研修③現地コンサルタント活用：土質調査				
	担当者	Mrs. サンチェス (プロジェクト マネージャー) Mr. モレノ (カウターパート) Mr. チンチョン (カウター パート)					
主な理由		①優先性の高さ：道路プロジェクトは最も高い、 ②効果の大きさ：地域開発の促進、エネルギー消費の削減、外貨 獲得、③推進体制の強さ：F/S担当者は公共事業省直属。 ①外国からの資金調達の流れ					
主な情報源		①情報収集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

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

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	団長名	石山 四郎	計画事業期間	開始	1977年	終了	1979年
	団員数	2人	フィージビリティと その前提条件	有	EIRR/FIRR	7.8%	/
	調査期間 延べ ・月 国内 現地	4ヵ月	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年を経たラ・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。				
相手 国 担 当 機 関	担当機関	土木通信省道路局	技術移転				
	担当者	Juan H. Pettengill (道路局長)					
		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	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)	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 ³ 4隻 河川兼外航貨物船 1,500DWT1隻 外航貨物船 6,000DWT1隻					
コンサル タント名	なし						
調査 団	団長名	栗山 功	計画事業期間	(2年間)			
	団員数	7人	フィージビリティと その前提条件	有 EIRR/FIRR	/4.7%		
	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、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	国立商船隊 F.M.E.				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	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	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					
予算実績 (累計)		内容		規模			
本格調査 開始年月	昭和54年4月	滑走路		3,400m			
コンサル タント名	(株)日本空港コンサルタンツ	エプロン		55,000m ²			
		旅客ターミナルビル		14,200m ²			
		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		3.6km(7m幅)			
調査団	団長名	萱嶋 源一郎	計画事業期間	開始	1981年1月	終了	1994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・内 国・内地	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1994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目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	担当機関	国防省空港管理局	技術移転				
		Civil Aviation Administration (ANAC)					
	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	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。		
			①効果の大きさ ②優先度の高さ				
			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。				

ストロエスネル新空港建設計画

案件の現状

コンサルタント業務 緯日本空港コンサルタンツ

1) 設計業務

契約期間 昭和57年 1月12日 ~ 58年 1月11日 (12ヵ月間)

金額 ￥882,107,000 Gs 115,702,000

L/A NO. 昭和55年12月 2日

対象 新国際空港全施設の基本設計、実施設計、入札図書の作成

2) 入札支援業務

契約期間 昭和58年 4月 1日 ~ 58年 9月31日

金額 ￥110,540,000 Gs 66,348,000

3) 契約変更 昭和61年 4月 8日 (契約金額の追加増額)

金額 ￥88,823,000 Gs 35,106,400

昭和60年 3月 1日 ~ 61年 7月31日

(17ヵ月間の入札支援に係る追加業務)

建設工事業務

Entrecanales (スペイン業者)

対象 Category A = 土木、建設工事 = O E C F 資金
Category B = 機器供給・設置 = O E C F 以外の資金
(24億円を丸紅融資)

契約日 昭和61年 4月 8日

金額		Rate: 1\$ = ￥240 = Rs340
Cat. A	￥5,545,491,064	Gs 1,319,011,387
	3,116,531,516	940,346,480
小計	8,662,022,580	2,259,357,847
Cat. B	456,075,684	148,078,869
	870,044,805	82,708,257
小計	1,326,120,489	230,787,126
合計	￥9,988,143,069	Gs 2,490,144,973

プロジェクト要約表

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

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 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	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)	パラグアイ電気通信庁(ANTELCO)は、先に日本政府(JICA)が作成したパラグアイ国電気通信・放送拡充基本計画(1982年~1997年の15ヵ年のマスタープラン)に基づき、重要かつ緊急計画として、①首都アスンシオンへのデジタル電話交換機の導入(2局)、②地方の5地区へのルーラル通信の導入、③国際自即化の3つのプロジェクト実施のため、日本へ円借款を要請し、1982年4月に総額92億5100万円が日本政府からパラグアイ国にプレッジされた。その後両国で交渉が持たれた結果、最終的には、国際部門のみ、約14億3000万円の円借款が1985年11月にL/Aとして調印された。 但し、以上にのべた国内部門の①及び②の実施についてはパラグアイ国のANTELCOは、遅延・中断としているが本件の扱いについては、現在のところ不明である。		
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	計画事業期間	開始	1982年	終了			1988年
本格調査開始年月	昭和58年	フィージビリティとその前提条件	有	EIRR/FIRR	27.86%/23.68%			
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	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、②ANTELCO内における運用の合理化、③ISD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。					
調査団	団長名	富岡 俊						
	団員数	14人						
相手国担当機関	調査期間 延べ人・月 国内 現地	40.24 * 0 *						
	担当機関	Administracion Nacional de Telecomunicaciones						
技術移転	担当者							
	技術移転	国内部門については、調査団、専門家の派遣、青年海外協力隊の派遣、研修生の受入れなど技術協力、技術移転が進んでいる。	主な理由 パラグアイ国ANTELCOは、日本の円借款プロジェクトに先行して西独メーカーメンス社(交換)、セル社(伝送)による拡充、整備計画を実施したため。					
		技術移転					主な情報源	

プロジェクト要約表

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

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					主な理由		
	担当者						主な情報源		
		技術移転							

プロジェクト要約表

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

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	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			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

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

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					主な理由	①資金調達：相手先と日本政府間でクレジット額に大幅な意見の食い違いがあった。
	担当者	Mr. John Tapaika , Minister						
技術移転			特になし		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	中国	サイト又はエリア	山東省交州石臼所、秦皇島		F/Sの現況	<input type="checkbox"/> F/S実施	<input type="checkbox"/> 未実施
調査名	港湾建設計画	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 checked="" type="checkbox"/> 不明
セクター区分	運輸交通	主な提案プロジェクト 山東省交州の石炭積出港および鉄鉱石輸入港として石臼所、またカイラン、大同の石炭積出港として秦皇島を選定、そのフィージビリティを調査する。					
予算実績 (累計)	8,186千円						
本格調査 開始年月	昭和54年度						
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	条件又は開発効果	開発効果として、大型船の利用と能率的な荷役の実施を考慮した石炭専門埠頭および大型鉄鉱石船専門埠頭を整備することにより、輸入鉄鉱石の輸送コストを低減し、製鉄コストを下げる事ができる。また、国内に豊富に産出する石炭を主要輸出品とすることができる。				
	団員数	11名					
	調査期間 延べ人・月 国内 現地	1年度					
相手国 担当機関	担当機関	国家基本建設委員会	技術移転			主な理由	
	担当者					主な情報源	

プロジェクト要約表 (マスタープラン)

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

調査の概要		案件の概要		案件の現状		
国名	中国	サイト又はエリア	北京～天津、北京～鄭州間		F/Sの現況	<input type="checkbox"/> F/S実施 <input type="checkbox"/> 未実施
調査名	鉄道近代化計画	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	運輸交通	主な提案プロジェクト		中国鉄道の近代化について協力と助言を行うため、長期専門家派遣、短期専門家グループ派遣、および中国人研修員の受け入れの3つの方法により協力を進める事業である。主な協力項目は、①北京～天津、北京～鄭州間近代化改造の技術指導、②北京～天津間輸送力増強ならびに電化、③ヤードの自動化、④列車運行管理の自動化。		
予算実績 (累計)		条件又は開発効果		中国鉄道の近代化に資する。		
本格調査 開始年月	昭和54年	団長名				
コンサル タント名	なし	団員数	のべ44人(10チーム)			
調査 団		調査期間 延べ人・月 国内 現地	2年			
		担当機関	鉄道部		主な理由	
相手 国 担 当 機 関		担当者	技術移転		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	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 □ 中止・消滅 □ 遅延・中断 □ 不明	
セクター区分	開発計画	主な提案プロジェクト				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)		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					
本格調査開始年月	昭和47年 5月	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。					
コンサルタント名	日本工営㈱、日建コンサルタント、三祐コンサルタント、建設技術研究所						
調査団	団長名	横田 周平	条件又は開発効果				
	団員数	22人	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。				
	調査期間 延べ人・月 国内地	2年					
相手国	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	技術移転				
	担当者	Ir. Soedaryoko (河川局長) Ir. Sriyano (ソロ河開発事務所長)	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。				
機関			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現地日本大使館 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	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"/> 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 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 団員数 10人 調査期間 延べ人・月 国内 21.8 現地 110.94					
相手国	公共事業電力省水資源総局	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当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。			
担当機関		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	東部ジャワ州及び隣接地域		F/Sの現況	■ F/S実施 □ 未実施
調査名	東部ジャワ州総合開発計画	プロジェクト予算 (1,000USドル)	139,901 百万ルピ -	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	開発計画	主な提案プロジェクト	東部ジャワ開発戦略の具体化のために6つの優先プログラムと2つの補助プログラムを提案する。優先プログラムは ①工業化プログラム ②水資源開発プログラム ③マドゥラ島農業開発プログラム ④南部沿岸開発プログラム ⑤農村開発プログラム ⑥コミュニティ施設開発プログラム 補助プログラムは ⑦専門職業教育プログラム ⑧州計画局(BAPPEDA)の強化		本調査によって提案された優先6プログラムのうち、「南部沿岸開発プログラム」と「農村開発プログラム」が取り上げられ、昭和53～54年度に「東部ジャワ南部沿岸地域開発計画調査」としてJICAベースでの詳細な調査が実施された。その他、優先6プログラムを構成するプロジェクトとして提案されたもののうち、OECF等によって実施されたプロジェクトとしては以下があげられる。 1) ウオノギリ多目的ダム 2) ソロ川上流・マディウン河改修 (E/S) 3) 東ジャワ・プランタス川中流部洪水制御 (E/S)	
予算実績 (累計)	41,626千円	条件又は開発効果	工業開発効果としては、機械及び電気工業による工業化波及、雇用吸収力強化がある。開発戦略として「上から引き上げる」戦略と、「下から押し上げる」戦略を提示し、前者は工業化と地域政府の計画活動の強化、後者は農村開発、水資源開発を対象としている。			
本格調査 開始年月	昭和50年 3月	団長名	目良 浩一			
コンサル タント名	(財) 国際開発センター	団員数	12人			
調査 団	調査期間 延べ人 ・月 国内 現地	調査期間	10ヵ月			
		担当機関	公共事業・電力省		主な理由	
相手 国 担 当 機 関	担 当 者	担 当 者	ラディナル・モクタール (公共事業・電力省都市地域計画局前局長) サルモン・コディヤット (同上現局長)		主な情報源	
		技術移転				

昭和61年3月作成
昭和63年3月改訂

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	<input type="checkbox"/> F/S実施	<input checked="" type="checkbox"/> 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	<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	
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潮位 ②潮深 ③潮汐観測 ④潮流観測 ⑤底質採取				
予算実績 (累計)		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 Naval Hydrographic Office						主な理由	
	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)	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)					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 (ボロブドゥール・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)	29,683 (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			<p>本報告書にもとづき国家計画に組入れられ「ボロブドゥール・プランバナン国立史跡調査」に発展した。 実施されたF/S名: 「ボロブドゥール・プランバナン国立史跡」 F/Sを担当したコンサルタント: PCI/JCP この調査を受けて次の4項目を目標にして昭和53年7月から約9ヵ月間「中部ジャワ地方ボロブドゥール・プランバナン国立史跡公園開発整備事業計画調査、JICA」が実施された。</p> <ul style="list-style-type: none"> - フィージビリティ調査の見直し - インドネシア側投資規模縮小に伴うプロジェクトの見直し - プロジェクトの考古学的見地よりの妥当性の検討 - 以上を受けたプロジェクトの詳細計画の立案 <p>引き続き、インドネシア国政府は昭和59年よりOECFの資金援助を受けて、同事業中、緊急性のあるものにつき整備を開始しており、PCIはその工事監理も継続して受注している。</p>	
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				
本格調査 開始年月	(報告書 昭和49年7月)	史跡公園計画 ボロブドゥール、プランバナン、ディエン各地区 観光客宿泊計画 宿泊センター、レストハウスチェーン、都市ホテル 運輸ネットワーク計画 空港、周遊ルート、アクセス道路 その他計画 ジョクジャカルタ、スラカルタにおける都市観光資源の改善、村落改善、他				
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, JCP	条件又は開発効果				
調査団	団長名 山田 ヤスヒコ 団員数 調査期間 延べ人・月 国内地 現地	技術移転				
相手国 担当機関	運輸省観光局				主な理由	
担当者					主な情報源	自社現地事務所 情報収集は特にしていない。