

調査報告

社会開発調査部報告書(第10号)

社会開発調査部報告書

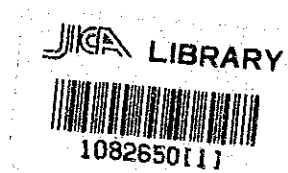
RY



# フォローアップ調査

(開発調査実施済案件現状調査)

## 総括報告書



2/200

平成2年3月

国際協力事業団  
社会開発調査部



国際協力事業団

21200

## 序 文

国際協力事業団は、開発途上国の国造りに対する技術協力の一環として数多くの開発調査を実施してきました。開発途上国の国造りを効果的・効率的に進めていくためには、人々の社会的・経済的活動に不可欠な基盤（インフラストラクチュア）の整備が重要であり、開発調査事業は、この国造りの中で、優先度・緊急度の高い公共的開発プロジェクトの計画（青写真）作りを、その調査と報告書の作成をもって支援するものです。

開発調査事業は、開発事業（プロジェクト）実施の準備段階を担当するものですが、開発途上国からの要請やその発展段階等により、調査の内容は、多岐に亘っています。調査の種類としては、マスタープラン策定調査、フィージビリティ調査、実施設計調査、基礎資料の整備を目的とした調査などがあり、また対象分野としても、地域総合開発計画から公共・公益事業の中で運輸交通、上・下水道、都市計画、水資源開発、通信・放送など広範囲に亘っています。

開発調査事業の目的は、当該案件について調査を行ない、その成果を調査報告書にとりまとめ、開発途上国政府に提出することをもって第一義的には完了するものですが、その調査報告書に盛り込まれた調査結果や提言が所要の手続きを経て、具体的に活用され、当該社会・経済インフラが建設・供用され、もって開発途上国の発展に貢献することにあります。

調査完了後の開発事業の進展の状況については、開発調査報告書の活用は開発途上国政府が主体的に行なうものであること、当該事業の実現のためには、相当の準備と時間を要すること、調査結果や提言は様々な活用のされ方があること、及び、開発途上国からの情報の入手については困難さと限界があること等、その把握の難しさはあるものの、調査完了後の開発事業の進展の現状については、これまでもその把握・整理に努めてきたところであります。

今回のフォローアップ調査（開発調査実施済案件現状調査）は、これまでに実施した開発調査事業について、調査案件を、国別・地域別、調査の実施年度、終了年度、調査の種類及び対象分野の側面から整理するとともに、個別案件の調査概要、調査結果の概要、及び調査結果の活用の現状につき、より体系的に考察を行なって、調査完了後の開発事業の進展の現状及び調査成果の活用の状況について「部内資料」としてとりまとめたものです。

フォローアップ調査のあり方やそのとりまとめの仕方等については、上述のごとくその把握や分析について難しい面もあり、関係者のご意見やご指摘により、より体系的なものに改善していきたいと考えております。本報告書が関係各位の事業の推進とその合理化・向上等の参考となれば幸いです。

平成2年3月

国際協力事業団  
理事 玉光弘明



# 目 次

## 序 文

### 第1章 調査の概要

1-1	フォローアップ調査の背景	1
1-2	フォローアップ調査の方法	1

### 第2章 社会開発協力関係開発調査の全体像

2-1	調査形態別の動向	15
2-2	対象分野別の動向	20
2-3	対象地域別の動向	30

### 第3章 調査実施後の実現状況

3-1	はじめに	41
3-2	「M/P調査等」の実現状況	41
3-3	「F/S調査等」の実現状況	47
3-4	案件実現の遅延理由	56
第3章付表 実現状況別調査形態別個別案件リスト		62

### 社会開発関係開発調査実施済案件リスト

#### 附属資料

1. 和文案件要約表（2様式）
2. 英文案件要約表（2様式）





# 第1章 調査の概要

## 1-1 フォローアップ調査の背景及び目的

### 1. フォローアップ調査の背景

- (1) 開発調査を完了した案件のその後の進展状況や調査成果の活用推移については、調査完了後プロジェクトの実現までに相当の期間を要する例が多いこと、調査成果の活用のされ方が多様であること、また、相手国からの情報の入手に限界があること等の理由により、調査後の案件の進展の現状の把握は必ずしも明確にされていない点があった。
- (2) このため、「開発調査実施済案件現状調査」を行ない、昭和60年度並びに62年度には、昭和49年度以降昭和60年度末（昭和61年3月31日）までに調査を完了したフィジビリティ調査（F/S調査）及びマスタープラン調査（M/P調査）についてとりまとめを行ない、昭和63年度にはF/S調査及びM/P調査以外の調査案件と昭和61年度及び62年度の完了案件について整理を行なった。
- (3) 本年度は、これまでの調査をより体系化するため、財務諸表に基づいてJICA設立の昭和49年8月1日以降事前調査が開始された実施済案件数のより正確な捕捉を行なうと共に、要約表形式のアンケート票を用いて担当コンサルタントに対するアンケート調査を実施することにより、案件の現状に関する情報を更新し、また、昭和63年度の完了案件も併せて整理した。アンケート調査においては、今後の英文要約表の作成に向けて、英文アンケート票も送付した。

### 2. フォローアップ調査の目的

- (1) 本フォローアップ調査の目的は、開発調査実施済案件（本件調査を終え、相手国政府に最終報告書の提出を完了した案件）のその後の進展の状況を体系的に調査・整理し、今後の開発調査事業の実施上の参考と改善に資することである。
- (2) 今回フォローアップ調査においては、上記の目的に沿って、実施済みの案件を国別・地域別、及び調査終了年次別に整理し、また、調査の種類（6分類）及び対象分野（8中分類・29小分類）による分類を行なった。更に、調査完了後の案件の現状及び調査

成果の活用状況について定義を明確にし、対象案件を整理した。

## 1-2 フォローアップ調査の方法

### 1. フォローアップ調査の基本方針及びフローチャート

- (1) 今回のフォローアップ調査は、昭和60年度、62年度及び63年度に行なった「開発調査実施済案件現状調査」の成果に基礎を置くものであるが、調査対象案件の選定、調査種類による分類、分野（セクター）分類、案件の進展状況及び調査成果の活用状況の分類等に関する諸基準・定義をより明確にして適用した。
- (2) フォローアップ調査の主要項目及びその流れは、図1-1に示すとおりである。

### 2. 調査対象案件の選定

- (1) 今回のフォローアップ調査が対象とした案件は、JICAの開発調査事業<sup>1)</sup>のうち、海外協力事業費、（項）開発調査費により実施された調査の社会開発調査部（平成元年6月30日までは社会開発協力部）の所掌に属する案件である。このうち無償資金協力を対象とする基本設計調査及び特別案件調査<sup>2)</sup>については、今回調査対象から除外した。事前調査のみで終了し本格調査に至らなかった案件については、別に一覧表を作成した。また、対象年度はJICA設立の昭和49年8月1日以降昭和63年度末（平成元年3月31日）までとし、この間に事前調査を開始し、本格調査を完了した案件を調査対象とした。以上の基準により本年度選定された開発調査案件は全体で382件である。

### 3. 対象案件の終了年度による分類

- (1) 調査対象案件382件の終了年度については、各事業年度の「財務諸表」、「同附属明細書」、「年報」、及び担当コンサルタントに対するアンケート調査の結果等を参照

---

注：1) 開発調査事業とは「開発途上国の社会・経済発展に重要な役割をもつ公共的な開発計画に関し、専門家からなる調査団を編成し、現地調査及び国内作業を行なって、その開発計画の水深に寄与するコンサルティング協力を実施する事業」を総称している。

- 2) 但し、特別案件調査（無償資金協力基本設計調査）は昭和60年度より、開発調査から無償資金協力事業に組替えとなっている。

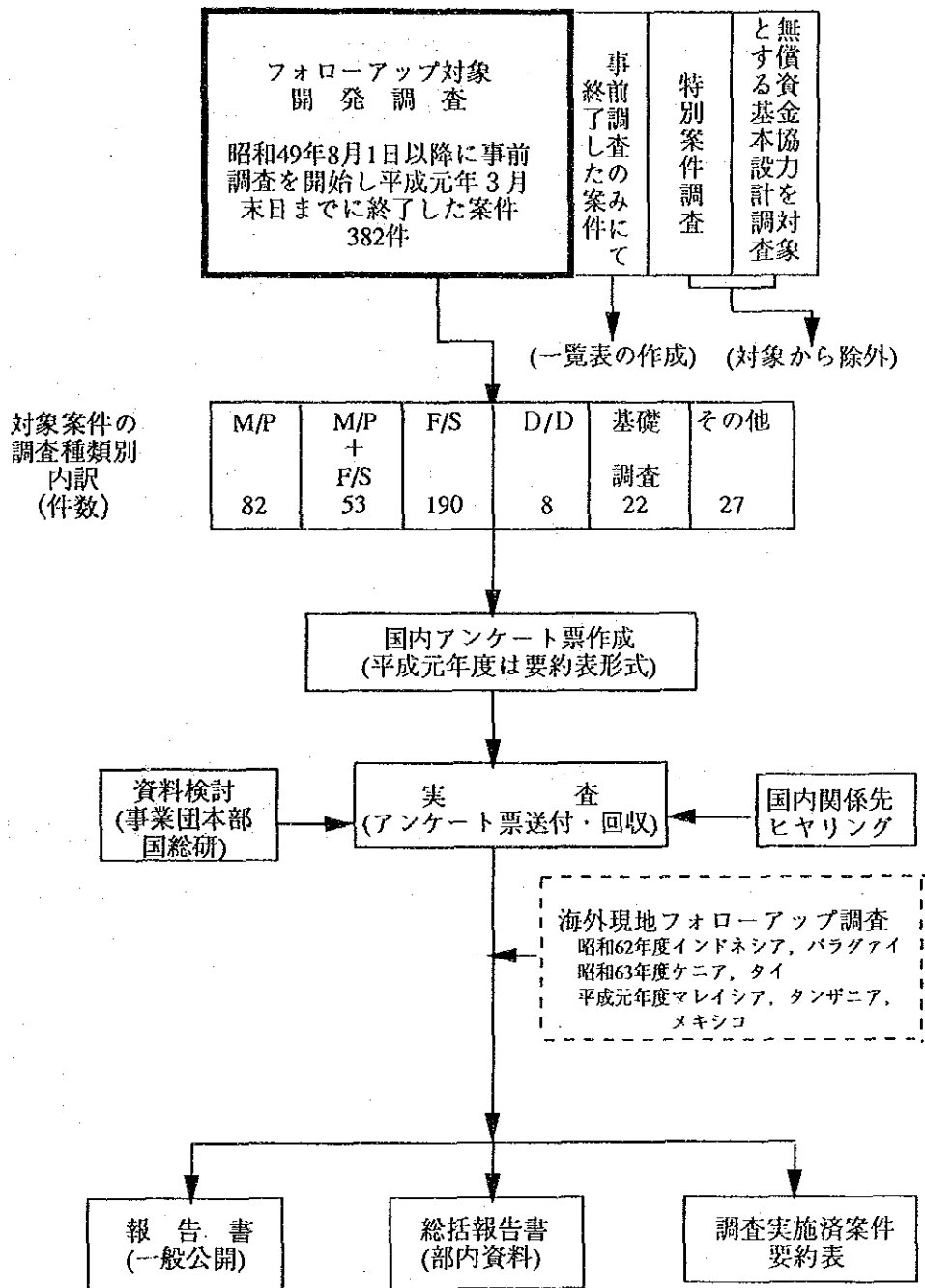


図1-1 フォローアップ調査の実施フロー・チャート

し、最終報告書が当事業団に提出された年度をもって終了年度とした。

(2) 終了年度による分類は次のとおりである。

終了年度	件数	終了年度	件数
1974	1	1982	26
1975	6	1983	31
1976	8	1984	36
1977	25	1985	34
1978	20	1986	28
1979	31	1987	44
1980	33	1988	29
1981	30		
		総計	382

注) 本件フォローアップ調査の対象は、昭和49年(1974年)8月1日以降事前調査を開始した案件としているので、1974年～1976年については終了案件数が少なくなっている。

#### 4. 対象案件の国別・地域別による分類

(1) 調査対象案件382件の国別・地域別の分類については、「JICA統計実務便覧」

(1989年7月)における国別表記及び地域分類を適用するとともに、複数の国・地域にまたがるものについては複数国として分類した。

(2) 地域別による分類は次のとおりである。

地域名	件数
アジア	246
中近東	36
アフリカ	35
中南米	58
オセアニア	2
複数国	5
総計	382

(3) 国別による分類は次のとおりである。

国名	件数	国名	件数
バングラデシュ	5	マリ	1
ブルネイ	2	モーリシアス	2
ビルマ(注)	5	ニジェール	1
中国	16	ナイジェリア	1
インドネシア	81	ルワンダ	1
インド	2	セネガル	2
大韓民国	3	シェラ・レオーネ	1
マレーシア	28	スワジランド	1
ネパール	4	タンザニア	4
パキスタン	9	ザイール	3
フィリピン	37	シンバブエ	3
シンガポール	3	ザンビア	2
スリ・ランカ	8	アルゼンティン	4
タイ	43	ボリヴィア	7
アラブ首長国連邦	2	ブラジル	6
エジプト	17	チリ	2
イラク	2	コロンビア	4
ジョルダン	4	コスタ・リカ	3
モロッコ	2	ドミニカ共和国	2
オマーン	1	エクアドル	1
カタール	1	グアテマラ	3
スーダン	1	ホンデュラス	1
チュニジア	1	メキシコ	9
トルコ	1	パナマ	4
イエメン	4	ペルー	4
エチオピア	1	パラグアイ	7
ギニア	2	ヴェネズエラ	1
ケニア	7	ソロモン諸島	1
リベリア	1	西サモア	1
マダガスカル	2	複数国	5
		総計	382

(注) 本件フォローアップ調査の国名は、開発調査報告書の提出時の正式名称を使用している。

5. 対象案件の調査種類による分類

- (1) 対象案件の調査種類による区分は6分類とし、各々の調査の種類に属する調査内容につき定義した。
- (2) 調査の種類による分類は次のとおりである。

調査の種類	内 容	件数
1. M/P	マスタープラン調査	82
2. M/P+F/S	M/PとF/Sを同一案件として行なった調査	53
3. F/S	フィージビリティ調査	190
4. D/D	実施設計調査	8
5. 基礎調査	長期調査、地形図作成、海図作成、地下水開発調査等基礎資料を整備するための調査	22
6. その他	ガイドライン、マニュアル作成等を中心とする制度・ソフト面に関する調査及びアフターケア調査等	27
合 計		382

- (3) 各々の調査の内容の定義は次のとおりとした。

① M/P (マスタープラン調査)

マスタープラン調査は各種の開発計画の基本計画を策定するための調査で、一般的には、目標年次を設定し全国または地域レベル、あるいはセクター別の長期計画作成の形態をとる例が多い。マスタープランの策定は、多種のプロジェクトを整合性をもって効率的に実施するべく計画するもので、開発事業の最初の段階として必要である。マスタープラン調査の中で選定されたプロジェクトは、短期実施プロジェクトとして調査完了後直ちに実施されるもの、または、マスタープランの実実施計画に従ってフィージビリティ調査を経て実現されるプロジェクトなどに分類される。

② M/P+F/S (マスタープラン調査+フィージビリティ調査)

マスタープラン調査とフィージビリティ調査を同一案件として行なった調査である。

③ F/S (フィージビリティ調査)

フィージビリティ調査は、開発プロジェクトの意義、可能性、妥当性、投資効果などについて調査するもので、一般的には、プロジェクトが社会的、技術的、経済・財務的に、また、組織・制度面及び運営・管理面も含め、更には環境面にも配慮して実効可能であるか否かを体系的且つ客観的に証明するものである。最終成果品である報告書は、当該国がプロジェクトの実現を計るか否かについての政府関係者の政策決定判断の資料となるほか、当該国が資金手当てを必要とする場合に。資金協力を要請された二国間援助機関または国際援助機関等が、プロジェクトの資金供与対象案件等として適切であるか否かを判断する際の審査資料となるものである。

④ D/D (実施設計調査)

実施設計調査は、既に実施を決定されたプロジェクトの工事着工に必要な設計図、工事仕様書、及び入札関係書類等の作成を目的とする。この段会の調査は、プロジェクトの詳細設計等細部にわたる調査を必要とし、マスタープラン調査やフィージビリティ調査に比し、設計図面、工費積算及び工程計画等につき工事施工に必要な精度が要求されるとともに調査も長期間を要するものである。この調査の完了後、所要の入札手続きを経て施工業者が決定され、建設工事が開始される。従って開発プロジェクトの計画的実施のためにこの調査は不可決の調査であり、資金協力との連携強化を図るために極めて重要な意義を有するものである。

⑤ 基礎調査 (長期調査、地形図作成、海図作成、地下水開発調査、他)

(長期調査)

大河川の広範囲にわたる流域の治水・利水計画の策定、水資源総合開発調査における資源賦存量の基礎調査及びその利用基本計画の策定、また環境、大気汚染、水質汚濁防止対策調査等についての現況基礎調査及びその対策の検討等においては、現況に関する長期・継続的な基礎データの確保が不可欠である。しかしながら、これら基礎データが、途上国において長期間継続的に観測・記録されていることは希有であり、

調査団が現地に長期滞在し、観測機器を設置し、基礎データの計測を行い必要十分な記録を蓄積する必要がある。

長期調査は、これら調査対象地域等が広範囲にわたる案件について、調査団が現地に長期間滞在し、観測調査等により継続的な関連基礎データの収集、整理、解析等を行ったうえで開発計画を策定する調査である。

#### (地形図作成調査)

開発途上国の開発事業の計画及び実施については、その対象地域の国土基本図や都市基本図が存在することが不可欠の条件となる。しかしながら、途上国においては国土開発の基礎情報としての基本図は未だ整備されていない地域が多く、また、存在したとしても旧植民地時代に作成された古いものであったり、作成方法や基準等が不統一であるため、実際の使用に耐える地形図は甚だしく不足しており、これが開発事業の計画立案やその実施の大きな障害となっている。また増大する都市問題の解決に際しても同様の状況にある。地形図作成調査は、これら途上国の基本図作成の要請に応え、開発基礎情報としての地形図を作成、整備していくものである。

#### (地下水開発調査)

地下水開発調査は、開発途上国の一般国民の生活に必要な飲料水の確保を主目的とした地下水資源開発のための調査を実施するものである。

現在、度々かんばつに襲われている乾燥地帯の住民に対し、生活に最低限必要な飲料水を確保することは急務であるとともに、乾燥地帯以外においても水資源を有しながら衛生的な飲料水の安定供給が得られないため住民の生活不安が絶えない地域が多く、また、適正使用量を超える汲上げのために地下水枯渇の危機に直面している地域が少なくない。かかる地域の住民の生活安定を図るための地下水開発は極めて重要な意義を有している。

#### ⑤ その他（ガイドライン、マニュアル作成等を中心とする制度・ソフト面に関する調査及びアフターケア調査等）

##### (ガイドライン、マニュアル作成等を中心とする制度・ソフト面に関する調査)

開発途上国における社会・経済インフラストラクチュアの開発の動向は、物的施設開発（ハード）型から、制度・人材開発を中心とするソフト面の整備へ拡大する傾向



があるとともに、新規投資型から既存インフラ活用型へ拡大する傾向もある。このような変化の中で、これら分野を対象として、交通安全対策、道路改良計画、舗装補修計画を策定する際に必要となる技術ガイドラインを作成する調査や、国際貿易港の効果的な開発政策、行政及び管理の制度・組織を検討し、具体的な提言を行なう調査等を行なっている。

(アフターケア調査等)

開発調査が終了した後、開途上国からプロジェクトを実現するために必要な補完的調査を要請される案件や急激な社会経済条件の変化、自然条件の変化、あるいは調査を実施してからの時間の経過によって、プロジェクトの工費再積算を含む見直し調査を要請される案件、または、分野別中期計画（例えば総合交通五カ年計画）の策定を要請される案件が増加してきている。

これら要請に対しては、その内容により、補完的調査として短期間に小規模な調査を行うことにより対処しているものと、アフターケア調査を計画して比較的大規模な見直しや基本計画の再策定作業により対応するものがある。いずれの場合においても、諸条件の変化や時間の経過等の理由により事業実施が遅延している案件の具現化に資するものであり、調査成果の活用の観点から極めて重要なものである。また、分野別中期計画等の再策定要請については、先方政府がわが国の策定した開発基本計画を高く評価していることのひとつの証左でもあり、前回調査の成果等を活用できるのみならず、継続的に整合性ある中期計画を策定する観点からも、大きな効果が期待できる。

## 6. 対象分野による分類

- (1) 実施済案件382件の対象分野（セクター）別分類は、「JICA統計実務便覧」（1989年7月）の中分類・小分類区分を採用した。
- (2) 分野区分による分類は次の通りである。

大分類	中分類	件数	小分類	件数
1. 計画・行政	(1) 開発計画	19	1) 開発計画一般	3
			2) 総合・地域開発計画	16
	(2) 行政	3	1) 環境問題	3
2. 公共・公益事業	(1) 公益事業	27	1) 公益事業一般	0
			2) 上水道	16
			3) 下水道	7
			4) 都市衛生	4
(2) 運輸・交通	199	1) 運輸交通一般	11	
		2) 道路	50	
		3) 陸運	3	
		4) 鉄道	37	
		5) 海運・船舶	17	
		6) 港湾	50	
		7) 航空・空港	16	
		8) 都市交通	14	
		9) 気象・地震	1	
(3) 社会基盤	81	1) 社会基盤一般	0	
		2) 河川・砂防	26	
		3) 水資源開発	30	
		4) 都市計画・土地造成	7	
		5) 建築・住宅	7	
		6) 測量・地図	11	
(4) 通信・放送	48	1) 通信放送一般	3	
		2) 郵便	0	
		3) 電気通信	38	
		4) 放送	7	
3. 商業・観光	(1) 観光	5	1) 観光一般	5
			2) 観光施設	0
4. その他	(1) その他	0	1) その他	0
計		382		382

## 7. 案件の進展状況及び成果の活用の判断基準

(1) 調査実施後の案件の進展状況や調査成果の活用の状況等についてよりの確に把握できるよう、調査の種類により対象案件を2グループに分け、且つ各々の判断の基準を明確にした。

(2) 「M/P調査」、「基礎調査」及び「その他」の調査を第1グループとし、これら調査については、「調査結果の活用の現状」を把握することとし、その現況については「実現/具体化/活用」が、「進行」しているか、「遅延」しているかの2分類を採用した。「実現/具体化/活用」が「進行」している案件は、調査の提言内容が次のいずれかの状況にある場合と定義した。

- ① 次段階の開発調査が実施されている。
- ② わが国により開発調査以外の技術協力が実施されている。
- ③ 相手国側の政策、開発計画等に具体的に取り入れられている。
- ④ その他、提言内容の具体化に向けて、相手国政府により何らかの措置がとられている。

「実現/具体化/活用」が「遅延」している案件は、調査の提言内容が次のいずれかの状況にある場合と定義した。

- ① 調査完了後、相手国が具体的な行動をとっていない。
- ② 具体化の方向で検討された後、何らかの事由により棚上げされている。

(3) 「F/S」及び「D/D」調査を第2グループとし、これら調査については、「案件の現状」を把握することとし、その現況については、a. 「実施済み・進行中」、b. 「遅延・中断」、c. 「中止・消滅」、及び d. 「不明」に分類した。更に、a. 「実施済み・進行中」の案件については、a1. 「実現・具体化済」、a2. 「建設中」、a3. 「実現・具体化進行中」、及び a4. 「実現・具体化準備中」の4区分に細分類した。

(4) 以上の分類の判断基準は、次のとおりである。

区 分	判 断 基 準
a. 実施済・進行中  a.1 実現・具体化済  a.2. 建設中  a.3. 実現・具体化 進行中  a.4. 実現・具体化 準備中	<p>当該開発プロジェクトの諸施設が完成し、既に供用を開始している段階。</p> <p>当該開発プロジェクトの諸設備が建設中の段階。</p> <p>当該開発プロジェクトが以下の状況のいずれかにある段階。</p> <p>(イ) 本体事業について、入札が実施されている。</p> <p>(ロ) 本体事業について、資金の調達が確定している。(注)</p> <p>(ハ) フィージビリティ調査の次段階として行なわれる実施設計等の作業が我が国を含む外国または国際機関の公的資金協力により実施されている。</p> <p>(ニ) その他、特段の理由により、実現の可能性が極めて高いと判断される。</p> <p>当該開発プロジェクトが、以下の状況のいずれかにある段階</p> <p>(イ) 本体事業に対する資金協力要請が我が国を含む外国政府、国際機関になされている。</p> <p>(ロ) 内国資金により、詳細設計あるいは、JICA報告書について、追加調査が実施されている。</p> <p>(ハ) その他、実現に向け相手国政府が積極的に動いている。</p>
b. 遅延・中断	<p>当該開発プロジェクトが、以下の状況のいずれかにある段階。</p> <p>(イ) 報告書提出後受益国政府が具体的行動をとっていない。</p> <p>(ロ) 実現の方向で検討された後、何らかの事由によって棚上げされている。</p>
c. 中止・消滅	<p>当該開発プロジェクトについて、受益国政府により公式に中止の決定がなされている。または、JICA報告書の内容とは著しく異なる形で実現・具体化されている。</p>
d. 不 明	<p>情報の入手が困難なため現状の把握ができない。</p>

(注) 確定とは、当該資金について貸付契約が締結されている場合、あるいは、特に我が国の円借款で意図表明（プレッジ）、または、交換公文締結がなされている場合をいう。

- (5) 「M/P+F/S」の調査については、その「M/P」部分については、第1グループ（「M/P調査」、「基礎調査」及び「その他」のグループ）の判断基準を適用し、「F/S」部分については第2グループ（「F/S」及び「D/D」のグループ）の判断基準を適用することとした。但し、案件についての総合判定は、「F/S」部分での判断を用いることとした。

## 8. 関連情報の収集

- (1) 関連情報の収集については、まず事業団本部及び国際協力総合研修所の各種資料、報告書を利用した。特に、財務諸表データに基づき、案件経費（事前調査、コンサルタント契約分、及び直営分の累計額）を確定するとともに、前年度までの調査で脱落していた案件を捕捉した。
- (2) 国内アンケート調査は、昭和63年度には各調査を担当したコンサルタントに対して別途作成したアンケート用紙を送付して実施したが、本年度は、前回調査の結果に基づき作成した要約表<sup>1)</sup>を送付し、加除、訂正を依頼した。直営の案件、回収アンケートの不明な部分等については、上記(1)及び当事業団関係者からのヒヤリング、国内関係先の資料等を参照してできるかぎり補完した。
- (3) 当事業団においては、昭和62年度より海外現地フォローアップ調査を実施している。昭和62年度にはインドネシア及びパラグアイ、昭和63年度にはケニア及びタイ（運輸交通分野のみ）、平成元年度にはマレーシア、タンザニア、メキシコについて実施された。これらの調査結果を必要に応じて本フォローアップ調査に反映させた。（ただし、メキシコについては、本報告書の作成時期との関係で、今回使用することができなかった。）

## 9. 調査結果のとりまとめ

- (1) 本フォローアップ調査の結果は次の報告書にとりまとめた。
- ① 「フォローアップ調査（開発調査実施済案件現状調査）報告書」（一般公開）
  - ② 「フォローアップ調査（開発調査実施済案件現状調査）総括報告書」（部内資料）
  - ③ 「フォローアップ調査（開発調査実施済案件現状調査）個別案件要約表」

注：1) 2様式の要約表については、そのサンプルを巻末に添付した。

- (2) 「総括報告書（部内資料）」においては、その第2章「社会開発協力部関係開発調査の全体像」及び第3章「調査実施後の実現状況」の中で、382件の対象案件の分析ととりまとめを行なった。とりまとめには、上記「8. 関連情報の収集」の(2)で言及した案件の経費データも今回新しく含めた。今回調査で捕捉し得た脱落案件については、一部情報が不完全なものが残されているが、来年度以降のフォローアップ調査の実施の中で改善して行くこととしたい。
- (3) 「個別案件要約表」の様式については、前年度調査をほぼ踏襲し、「M/P調査」、「基礎調査」及び「その他」の調査に係る要約表と「F/S」、「D/D」調査に係る要約表の2様式を使用した。「M/P+F/S」調査については、M/P部分及びF/S部分の各々につき「M/P調査」様式と「F/S」様式を使用し、合計2葉の要約表を作成した。個別案件要約表の記載内容については、上記の「8. 関連情報の収集」で言及した収集データをすべて盛り込んでいるが、欠落している項目や不十分な記述もまだ残っており、これらについては、今後可能なかぎり改善していくこととしたい。

#### 10. 英文要約表の作成について

- (1) 今回調査では、担当コンサルタントに対するアンケート調査において英文要約表<sup>1)</sup>も併せて送付した（平成2年3月末日回収予定）。今回改訂・作成した和文要約表なども参照し、来年度以降英文要約表の完成・充実を図っていく予定である。

---

注：1) 英文要約表のサンプルは巻末に添付した。

## 第2章 社会開発協力関係開発調査の全体像

### 2-1 調査形態別の動向

#### 1. 概況

本フォローアップ調査の対象となる社会開発協力関係の実施済調査案件は、合計で382件を数える。調査形態別にみた終了年度別分布は、表2-1a、図2-1aに示すとおりであり、また、表2-1b、図2-1bは、形態別調査経費総額の同様の推移を示したものである。昭和49年度から同51年度にかけての案件数と調査経費総額が目立って少ないのは、JICA設立の昭和49年8月1日以前に事前調査が開始されている案件が、調査対象から外されているためである。

案件数及び調査経費総額には年度毎にかなりの変動がみられるが、5年毎にまとめてみると、昭和49年度～53年度の5年間（以下第1期）は上記の理由で別としても、昭和54年度～58年度の5年間（以下第2期）から昭和59年度～63年度の5年間（以下第3期）にかけて、下記の通り着実な増加傾向がある。

全実施済調査案件	第1期	第2期	第3期	合計
案件数	60	151	171	382
調査経費総額（億円）	67.1	293.3	458.5	819.0

調査形態による構成は、F/S調査が最も多く、15年間の合計案件数の49.7%を占め、これにM/P+F/S調査とD/D調査を加えると、比率は65.7%となる。他方、M/P調査、基礎調査、その他調査の構成比は、各々21.5%、5.8%、7.1%である。過去15年間の構成比の変化をみると、以下のように、JICA設立当初の第1期にはM/Pが16.6%、M/P+F/Sが3.3%を占めていたのに対して、最近の第3期には各々24.0%、16.4%の構成比であり、マスタープラン的な調査の重要性が近年高まってきていることを窺わせる。

表2-1a 調査形態別案件数の推移

	第 1 期					第 2 期				
	49年度	50年度	51年度	52年度	53年度	54年度	55年度	56年度	57年度	58年度
M/P	0	2	1	3	4	9	8	3	5	6
M/P+F/S	0	0	0	0	2	2	3	5	7	6
F/S	0	3	6	14	10	16	16	18	7	16
D/D	0	0	0	1	1	0	2	1	2	0
基礎調査	0	0	0	2	2	0	2	1	3	2
その他	1	1	1	5	1	4	2	2	2	1
合 計	1	6	8	25	20	31	33	30	26	31

	第 3 期					合 計
	59年度	60年度	61年度	62年度	63年度	
M/P	7	10	7	13	4	82
M/P+F/S	3	6	7	6	6	53
F/S	25	15	11	20	13	190
D/D	0	0	0	0	1	8
基礎調査	0	3	2	3	2	22
その他	1	0	1	2	3	27
合 計	36	34	28	44	29	382

図2-1a 調査形態別案件数の推移

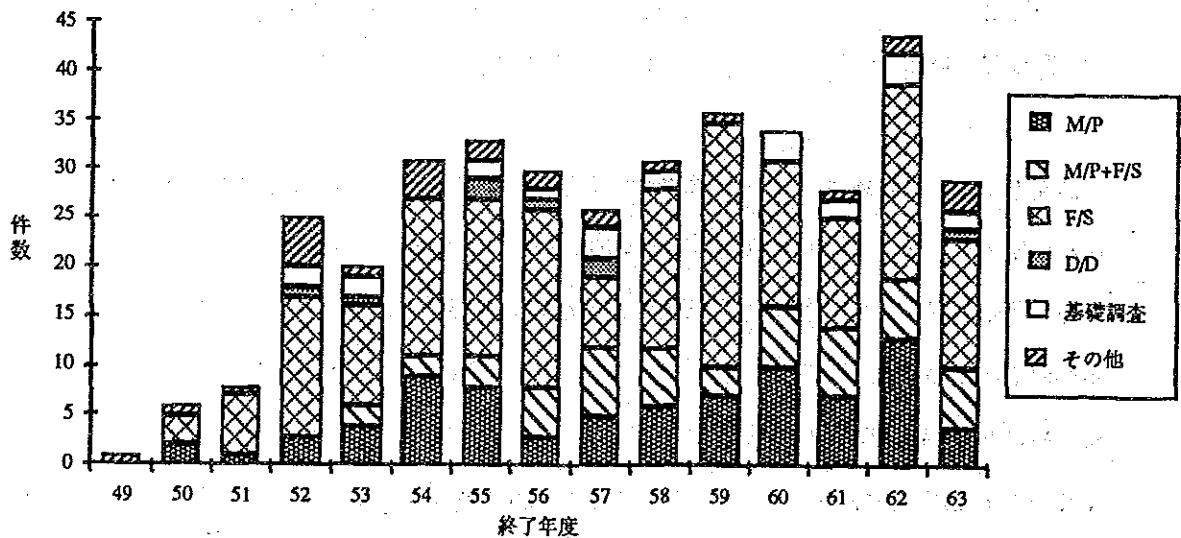




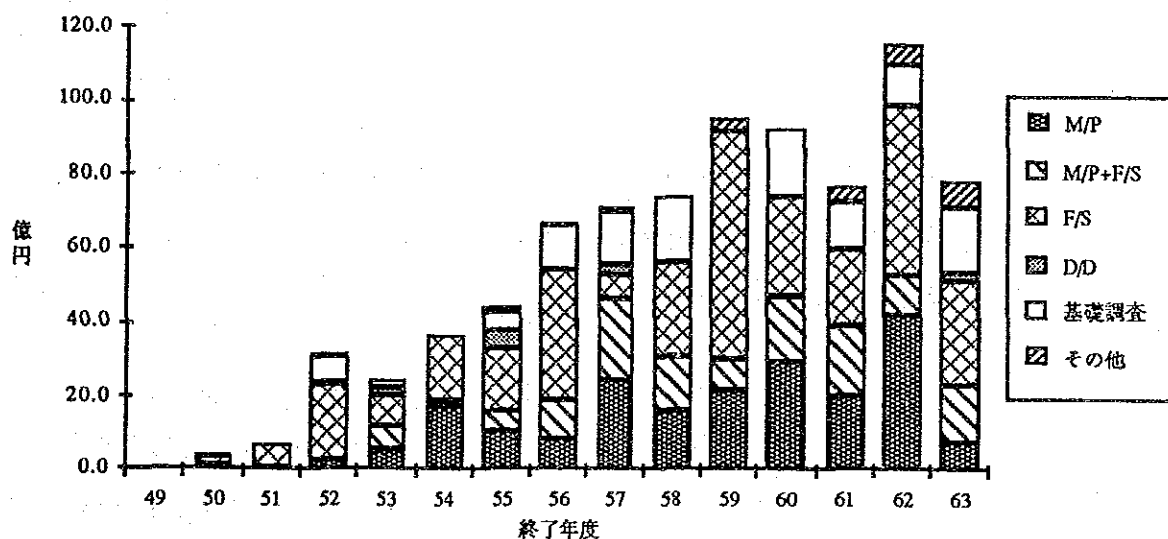
表2-1b 調査形態別調査経費総額の推移

(億円)

	第1期					第2期				
	49年度	50年度	51年度	52年度	53年度	54年度	55年度	56年度	57年度	58年度
M/P	—	1.3	0.9	2.7	5.4	17.3	10.2	8.2	24.3	16.5
M/P+F/S	—	—	—	—	6.7	1.6	6.1	10.5	22.2	14.2
F/S	—	2.5	6.3	20.3	8.0	17.4	16.5	35.2	6.3	25.8
D/D	—	—	—	0.8	2.3	—	5.3	0.5	3.1	—
基礎調査	—	—	—	7.1	1.9	—	5.1	11.8	13.5	17.4
その他	—	0.1	0.1	0.8	0.1	0.4	1.1	1.0	1.7	0.1
合計	—	3.8	7.3	31.7	24.3	36.7	44.3	67.2	71.2	74.0

	第3期					合計
	59年度	60年度	61年度	62年度	63年度	
M/P	21.7	29.6	20.7	42.5	7.8	209.0
M/P+F/S	8.4	17.5	18.9	10.3	15.2	131.6
F/S	61.9	26.8	20.3	46.0	28.4	321.5
D/D	—	—	—	—	2.5	14.3
基礎調査	—	18.7	12.7	11.5	17.6	117.3
その他	3.3	—	4.1	5.5	6.8	25.2
合計	95.3	92.6	76.6	115.8	78.3	819.0

図2-1b 調査形態別調査経費総額の推移



案件数の構成比(%)	第1期	第2期	第3期	合計
M/P	16.6	20.5	24.0	21.5
M/P+F/S	3.3	15.2	16.4	13.9
F/S	55.0	48.3	49.1	49.7
D/D	3.3	3.3	0.6	2.1
基礎調査	6.7	5.3	5.8	5.7
その他	15.0	7.3	4.1	7.1
合計	100.0	100.0	100.0	100.0

調査形態別調査経費総額の構成も、以下の通り全体としては案件数と同じ傾向を示している。ただし、1件当たりの調査経費の多寡との関係で、M/P調査、M/P+F/S調査及び基礎調査の占める割合が、案件数の場合よりもやや高めとなっている。

調査経費総額の構成比(%)	第1期	第2期	第3期	合計
M/P	15.2	26.0	26.6	25.5
M/P+F/S	10.0	18.6	15.3	16.1
F/S	55.3	34.5	40.0	39.3
D/D	4.5	3.0	0.5	1.7
基礎調査	13.4	16.3	13.2	14.3
その他	1.5	1.5	4.3	3.0
合計	100.0	100.0	100.0	100.0

## 2. M/P調査及びM/P+F/S調査の動向

過去15年間に実施されたM/P調査は、合計82件、209億円にのぼる。以下のように、5年毎に区切ってみると、件数、調査経費総額のいずれも顕著な増加傾向を示しており、この間のM/P調査の大型化の傾向を窺わせる。

M/P調査	第1期	第2期	第3期	合計
案件数	10	31	41	82
調査経費総額(億円)	10.2	76.5	122.2	209.0

マスタープラン調査とフィージビリティ調査とを同一案件として実施したM/P+F/S

調査は、合計で53件、131.6億円にのぼり、下記のように、件数、経費総額ともに増加を示しているが、M/P調査ほどではなく、M/P調査に比べて大型化の傾向は明らかでない。

M/P+F/S調査	第1期	第2期	第3期	合計
案件数	2	23	28	53
調査経費総額(億円)	6.7	54.6	70.2	131.6

## 2. F/S調査及びD/D調査の動向

過去15年間に実施されたF/S調査は、合計190件、総額321.5億円にのぼり、既に述べたように社会開発協力関係の調査の主流をなしている。第2期から第3期にかけて案件数では10件程度増えただけであるが、調査経費総額は80%以上増加しており、M/P調査と同じ様に大型化の傾向を示している。

F/S調査	第1期	第2期	第3期	合計
案件数	33	73	84	190
調査経費総額(億円)	37.1	101.1	183.3	321.5

D/D調査は15年間に8件実施されている。案件数が少ないため、第2期から第3期にかけての減少を確たる傾向をみなすことはできないであろう。

D/D調査	第1期	第2期	第3期	合計
案件数	2	5	1	8
調査経費総額(億円)	3.0	8.8	2.5	14.3

## 3. 基礎調査及びその他調査の動向

過去15年の間に実施された基礎調査及びその他調査は、各々22件、27件を数え、調査経費総額は同117.2億円、25.2億円にのぼる。以下に示すように、件数で見ると、第2期から第3期にかけて、基礎調査は増加しているのに対して、その他調査は減少しているが、D/D調査の場合と同様に、この推移をはっきりとした傾向とみなすことはできないであろうが、調査経費総額は着実に増加している。

基礎調査/その他調査	第1期	第2期	第3期	合計
案件数				
基礎調査	4	8	10	22
その他調査	9	11	7	27
調査経費総額(億円)				
基礎調査	9.0	47.8	60.5	117.3
その他調査	1.0	4.4	19.8	25.2

#### 4. 1件当たり調査経費の推移

調査形態別の1件当たり調査経費の推移は、下記のとおりである。基礎調査を除き、いずれの形態も第2期から第3期にかけて経費が増加しているが、特に大型化の傾向が顕著であるのは、F/S調査とその他調査である。ただし、その他の場合は、F/Sの様な標準化されている調査形態と違い、性質の異なる調査を中に含んでいるため、全体的に大型化しているというよりは、経費の大きな調査の数が増加したためであろう。

1件当たり調査経費(百万円)	第1期	第2期	第3期	合計
M/P	102.3	246.9	298.1	254.9
M/P+F/S	337.3	237.5	250.8	248.3
F/S	112.3	138.5	218.3	169.2
D/D	152.3	176.8	245.5	179.2
基礎調査	225.1	756.1	604.9	533.0
その他	48.9	180.0	282.8	93.5
合計	111.9	194.2	268.1	214.4

全般的な傾向として指摘できることは、調査形態間の1件当たり経費の差が、次第に縮小しているという点である。地形図作成や地下水開発調査を主体とし、他の調査形態に比べて1件当たりの経費が顕著に大きい基礎調査を別格とすると、例えば、第2期においては、最も大きいM/P調査の1件当たり経費は、最も小さいF/S調査のその1.8倍であったが、第3期では、それが1.4倍に縮小しており、全体としてみると形態間の平準化が進んでいるように見受けられる。

#### 2-2 対象分野別の動向

##### 1. 概況

表2-2a、図2-2aは、実施済の案件数を対象分野別(中分類)、終了年次別に示した

表2-2a 対象分野別（中分類）案件数の推移

	第 1 期					第 2 期				
	49年度	50年度	51年度	52年度	53年度	54年度	55年度	56年度	57年度	58年度
開発計画	0	1	0	2	0	4	0	1	0	0
行政	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
公益事業	0	1	0	0	2	0	3	1	5	2
運輸交通	0	3	7	14	9	22	15	18	7	16
社会基盤	1	1	1	5	4	4	8	6	9	5
通信放送	0	0	0	4	4	0	6	4	5	8
観光	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	1	6	8	25	20	31	33	30	26	31

	第 3 期					合計
	59年度	60年度	61年度	62年度	63年度	
開発計画	2	2	2	4	1	19
行政	0	1	0	1	1	3
公益事業	4	4	2	2	1	27
運輸交通	19	15	16	24	14	199
社会基盤	7	9	3	10	8	81
通信放送	4	3	5	3	2	48
観光	0	0	0	0	2	5
その他	0	0	0	0	0	0
合計	36	34	28	44	29	382

図2-2a 対象分野別（中分類）案件数の推移

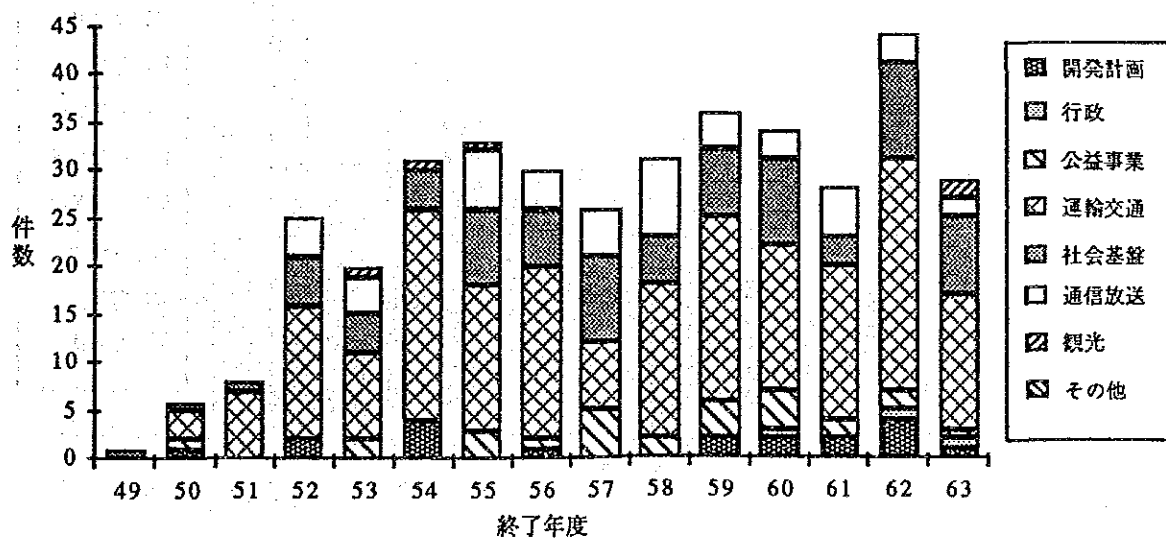


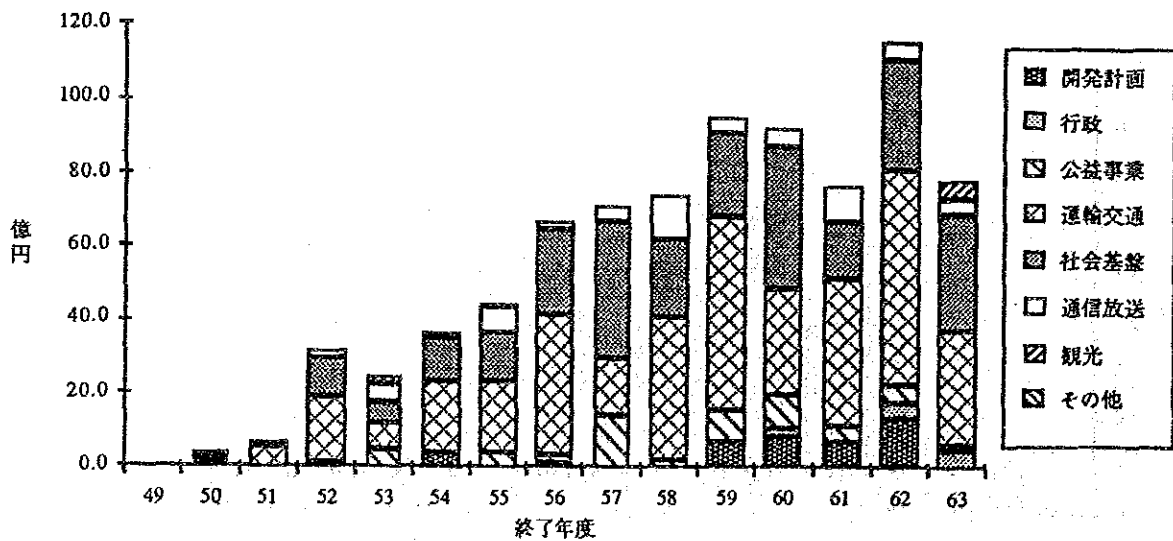
表2-2b 対象分野別（中分類）調査経費総額の推移

(億円)

	第1期					第2期				
	49年度	50年度	51年度	52年度	53年度	54年度	55年度	56年度	57年度	58年度
開発計画	—	0.7	—	1.6	—	4.4	—	1.5	—	—
行政	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
公益事業	—	0.9	—	—	4.8	—	4.2	2.0	14.2	1.9
運輸交通	—	0.8	5.6	17.6	7.2	18.6	18.8	37.7	15.1	38.8
社会基盤	—	1.4	1.6	10.1	5.3	12.1	13.7	23.7	37.6	21.4
通信放送	—	—	—	2.4	5.2	—	7.2	2.3	4.2	11.8
観光	—	—	—	—	1.9	1.6	0.5	—	—	—
その他	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
合計	—	3.8	7.3	31.7	24.3	36.7	44.3	67.2	71.2	74.0

	第3期					合計
	59年度	60年度	61年度	62年度	63年度	
開発計画	6.9	8.4	6.7	13.5	0.1	43.7
行政	—	2.1	—	3.9	4.5	10.5
公益事業	8.9	8.7	4.4	5.3	1.9	57.3
運輸交通	52.9	29.2	40.3	58.3	30.7	371.7
社会基盤	22.0	38.9	15.8	29.8	32.0	265.4
通信放送	4.6	5.2	9.4	5.0	4.1	61.4
観光	—	—	—	—	5.1	9.0
その他	—	—	—	—	—	—
合計	95.3	92.6	76.6	115.8	78.3	819.0

図2-2b 対象分野別（中分類）調査経費総額の推移



ものであり、また、表2-2b、図2-2bは、調査経費総額の同様の推移を示したものである。15年間を通算すると、運輸交通分野の比重が最も大きく、件数で全体の52%を占め、次いで社会基盤21%、通信放送13%、公益事業7%となっている。

下記の5年毎の推移をみても、運輸交通と社会基盤の2分野が合わせて全体の73%を占め、次いで通信放送、公益事業と続くという基本的な特徴に変化はみられない。第2期から第3期にかけての変化としては、まだ件数は少ないものの、開発計画、行政の2分野が目立った増加を示し、他方、通信放送の件数がかなり減少している点である。

案件数/(%)	第1期	第2期	第3期	合計
開発計画	3 (5.0)	5 (3.3)	11 (6.4)	19 (5.0)
行政	0 (-)	0 (-)	3 (1.8)	3 (0.8)
公益事業	3 (5.0)	11 (7.3)	13 (7.6)	27 (7.1)
運輸交通	33 (55.0)	78 (51.7)	88 (51.5)	199 (52.1)
社会基盤	12 (20.0)	32 (21.2)	37 (21.6)	81 (21.2)
通信放送	8 (13.3)	23 (15.2)	17 (9.9)	48 (12.6)
観光	1 (1.7)	2 (1.3)	2 (1.2)	5 (1.3)
合計	60 (100.0)	151 (100.0)	171 (100.0)	382 (100.0)

分野別の調査経費総額の構成は、1件当たりの経費が大きい社会基盤の占める比率がかなり高くなり、運輸交通のそれが反対に低くなっているものの、これら2分野の合計が全体の4分の3程度を占める点では、件数の場合とほぼ同様である。その他の分野については、特に第3期において、開発計画の比率が通信放送と公益事業のそれを上回るようになっており、いわばソフト化の傾向が窺える点が注意を引く。1件当たりの平均調査経費は、下記に示すように、いずれの分野においても、第2期から第3期にかけて増加を示している。なかでも経費の増加が大きいのは、開発計画と観光の2分野（2倍以上）であり、また、案件数が減少している通信放送、及び運輸交通もかなりの増加を示している。増加が最も小さい（1割程度）のは、社会基盤と公益事業の分野である。

	調査経費総額（億円）				1件当たり調査経費（百万円）			
	第1期	第2期	第3期	合計	第1期	第2期	第3期	合計
開発計画	2.3	5.9	35.5	43.7	76.0	118.5	322.8	230.0
行政	0	0	10.5	10.5	-	-	348.9	348.9
公益事業	5.7	22.4	29.2	57.3	190.7	203.5	225.0	212.4
運輸交通	31.2	129.0	211.4	371.7	94.7	165.4	240.2	186.8
社会基盤	18.4	108.5	138.5	265.4	153.0	339.0	374.3	327.6
通信放送	7.6	25.4	28.4	61.4	95.0	110.4	166.9	127.9
観光	1.9	2.1	5.1	9.0	189.2	103.4	253.5	180.6
合計	67.1	293.3	458.5	819.0	111.9	194.2	268.1	214.4

## 2. 対象分野と調査形態

表2-3 a、表2-3 b、表2-3 cは、対象分野と調査形態との関連をそれぞれ案件数、調査経費総額、1件当たり調査経費とについて示したものである。先ず、調査形態毎の分野構成をみると、M/P調査、M/P+F/S調査、F/S調査、及びその他調査のいずれの形態においても、運輸交通分野の件数が最も多く、中でもF/Sとその他においては、全体のそれぞれ62%、67%を占める。しかし、基礎調査では、社会基盤（主に、測量・地図）が全体の80%近く、D/Dでは通信放送が運輸交通と並ぶ比率を占めている。

次に、対象分野毎の調査形態別構成をみると、運輸交通、通信放送、公益事業の3分野においては、F/S調査が主体であり、M/P+F/S調査も加えたその構成比は、件数で運輸交通71%、通信放送77%、公益事業92%となっている。但し、公益事業では、M/P+F/Sの比率が運輸交通や通信放送の場合よりも高く、調査経費総額で見ると、F/Sよりもむしろ大きいシェアを占めている点が特徴的である。これらの3分野に比べて、社会基盤では、F/S調査とM/P+F/S調査の構成比は合計で42%にとどまり、M/P及び基礎調査の比率が各々26%、21%と目立って大きい。特に調査経費総額で見ると、基礎調査の構成比が41%と最も大きく、F/SとM/P+F/Sの合計の比率は、31%に低下する。残る分野のうち、開発計画は、当然ながらM/P調査の比率が最も大きい。

## 3. 主要分野の動向

### (1) 運輸交通

運輸交通の分野は、第1章で述べたように、小分類9項目で構成される。15年間の合計



表2-3a 調査形態別・対象分野別案件数

	M/P	M/P + F/S	F/S	D/D	基礎調査	その他	合計
開発計画	15	2	1	0	0	1	19
行政	2	0	0	0	0	1	3
公益事業	2	12	13	0	0	0	27
運輸交通	34	23	118	3	3	18	199
社会基盤	21	11	23	2	17	7	81
通信放送	6	4	33	3	2	0	48
観光	2	1	2	0	0	0	5
合計	82	53	190	8	22	27	382

表2-3b 調査形態別・対象分野別調査経費総額

(単位：億円)

	M/P	M/P + F/S	F/S	D/D	基礎調査	その他	合計
開発計画	35.6	6.6	1.5	0	0	0.1	43.7
行政	6.0	0	0	0	0	4.5	10.5
公益事業	4.0	32.9	20.5	0	0	0.0	57.3
運輸交通	84.8	50.4	211.6	5.8	2.4	16.7	371.7
社会基盤	66.8	32.3	49.6	2.7	109.9	4.0	265.4
通信放送	9.6	7.3	33.8	5.8	4.9	0	61.4
観光	2.4	2.1	4.6	0	0	0	9.0
合計	209.0	131.6	321.5	14.3	117.3	25.2	819.0

表2-3c 調査形態別・対象分野別 1件当たり調査経費

(単位：百万円)

	M/P	M/P + F/S	F/S	D/D	基礎調査	その他	合計
開発計画	237.3	329.0	148.8	-	-	5.2	230.0
行政	299.0	-	-	-	-	448.8	348.9
公益事業	198.2	274.4	157.4	-	-	-	212.4
運輸交通	249.4	219.1	179.3	193.9	81.0	92.5	186.8
社会基盤	318.0	293.5	215.8	134.4	646.7	57.8	327.6
通信放送	159.2	182.0	102.5	194.5	244.2	-	127.9
観光	117.6	211.8	228.1	-	-	-	180.6
合計	254.9	248.3	169.2	179.3	533.0	93.5	214.4

で各々50件を数える港湾と道路、及び37件の鉄道の3小分野が、全体の約7割を占める。5年毎に区切った案件数の推移は、以下に示すとおりである。港湾と道路は、いずれも第2期から第3期にかけてやや減少傾向を示し、また、鉄道は僅かながらも増加している。この3分野と対照的に同期間の増加が著しいのは、都市交通と運輸交通一般である。海運・船舶と航空・空港は、2期間ともほぼ同水準を維持している。

案件数/(%)	第1期	第2期	第3期	合計
運輸交通一般	3 (9.1)	1 (1.3)	7 (8.0)	11 (5.5)
海運・船舶	8 (24.2)	4 (5.1)	5 (5.0)	17 (8.5)
港湾	7 (21.2)	25 (32.1)	18 (20.5)	50 (25.1)
航空・空港	1 (3.0)	7 (9.0)	8 (9.1)	16 (8.0)
鉄道	6 (18.2)	14 (17.9)	17 (19.3)	37 (18.6)
都市交通	0 (-)	2 (2.6)	12 (13.6)	14 (7.0)
道路	8 (24.2)	24 (30.8)	18 (20.5)	50 (25.1)
陸運	0 (-)	1 (1.3)	2 (2.3)	3 (1.5)
気象・地震	0 (-)	0 (-)	1 (1.1)	1 (0.5)
合計	33 (100.0)	78 (100.0)	88 (100.0)	199 (100.0)

運輸交通分野の調査形態構成の変化は、以下の通りである。全体の傾向としては、第2期から第3期にかけてF/S調査がかなりの増加を示しているのに対して、F/S以外の調査形態が「M/P」を除き減少している点である。

案件数/(%)	第1期	第2期	第3期	合計
M/P	5 (15.2)	14 (17.9)	15 (17.0)	34 (17.1)
M/P+F/S	0 (-)	12 (15.4)	11 (12.5)	23 (11.6)
F/S	21 (63.6)	40 (51.3)	57 (64.8)	118 (59.3)
D/D	0 (-)	2 (2.6)	1 (1.1)	3 (1.5)
基礎調査	2 (6.1)	1 (1.3)	0 (-)	3 (1.5)
その他	5 (15.2)	9 (11.6)	4 (3.6)	18 (9.0)
合計	33 (100.0)	78 (100.0)	88 (100.0)	199 (100.0)

小分類毎にみると、第2期から第3期にかけてF/S以外の調査形態が大幅に減少しているのは、港湾(15件から8件)、道路(7件から2件)、鉄道(10件からゼロ)である。

また、これら3分野のF/Sは、港湾については同水準の維持（各期10件）、道路については僅かに減少（17件から15件）、鉄道については著増（4件から17件）という推移であり、第3期は恰もF/S主体のサイクルに転じているようである。

案件数が目立つ増加を示している都市交通と運輸交通一般は、第2期には各々M/Pが1件しか実施されなかったのに対して、第3期には都市交通がM/P 6件、F/S 5件、M/P+F/S 1件、運輸交通一般がM/P 3件、F/S 1件、その他3件となり、第3期は拡大と多様化のサイクルと呼べる。

小分類分野別1件当たりの調査経費の推移は、以下のとおりである。都市交通、運輸交通一般の経費が相対的に大きい。これはこれらの分野では、M/P、M/P+F/Sの比重が大きいことと関連している。その他の分野では、1件当たりの経費が第2期から第3期にかけて、より平準化しているように見受けられる。

1件当たり経費（百万円）	第1期	第2期	第3期	合計
運輸交通一般	85.7	326.3	314.8	253.4
海運・船舶	34.6	97.9	221.0	104.3
港湾	85.3	133.4	185.6	145.4
航空・空港	124.1	84.5	159.9	124.7
鉄道	107.5	171.1	240.3	192.6
都市交通	—	255.9	328.7	318.3
道路	153.0	219.7	259.1	223.2
陸運	—	83.2	126.7	112.2
気象・地震	—	—	261.2	261.2
合計	94.7	165.4	240.2	186.8

## (2) 社会基盤

社会基盤の小分類別案件数の推移は、以下に示す通りである。15年間の合計で最も件数の多いのは、水資源開発（37%）、次いで河川・砂防（32%）であるが、これらの2分野は、第2期から第3期にかけて目立つ増加を示している分野でもある。その他の分野は、建築・住宅が著しく減少し、測量・地図と都市計画・土地造成が同水準を維持している。

案件数/(%)	第1期	第2期	第3期	合計
河川・砂防	6 (50.0)	8 (25.0)	12 (32.4)	26 (32.1)
建築・住宅	1 (8.3)	5 (15.6)	1 (2.7)	7 (8.6)
水資源開発	3 (25.0)	11 (34.4)	16 (43.2)	30 (37.0)
測量・地図	1 (8.3)	5 (15.6)	5 (13.5)	11 (13.6)
都市計画・土地造成	1 (8.3)	3 (9.4)	3 (8.1)	7 (8.6)
合計	12 (100.0)	32 (100.0)	37 (100.0)	81 (100.0)

社会基盤分野の調査形態構成の変化は、以下の通りである。第2期から第3期にかけての傾向は、運輸交通の場合と反対に、F/S以外の調査形態の著増とF/Sの減少が特徴である。基礎調査の増加は、水資源開発分野のものであり、M/P+F/Sの増加は、主に河川・砂防のものである。

案件数/(%)	第1期	第2期	第3期	合計
M/P	1 (8.3)	9 (28.1)	11 (29.7)	21 (25.9)
M/P+F/S	1 (8.3)	3 (9.4)	7 (18.9)	11 (13.6)
F/S	5 (41.7)	10 (31.3)	8 (21.6)	23 (28.4)
D/D	0 (-)	2 (6.3)	0 (-)	2 (2.5)
基礎調査	1 (8.3)	6 (18.8)	10 (27.0)	17 (21.0)
その他	4 (33.3)	2 (6.3)	1 (2.7)	7 (8.6)
合計	12 (100.0)	32 (100.0)	37 (100.0)	81 (100.0)

小分類別1件当たりの調査経費の推移は、以下の通りである。測量・地図の経費が大きいのは、長期にわたる基礎調査であるためであり、また、水資源開発は、基礎調査とM/P、河川・砂防は、M/PとM/P+F/Sの比重が大きいため、相対的に経費が大きい。

1件当たり経費(百万円)	第1期	第2期	第3期	合計
河川・砂防	103.1	267.1	302.1	244.5
建築・住宅	21.9	98.0	102.5	87.8
水資源開発	99.5	326.5	366.9	325.3
測量・地図	565.8	855.9	711.0	763.7
都市計画・土地造成	335.5	206.4	231.8	235.7
合計	153.4	350.0	374.3	331.7

(3) その他の分野

運輸交通、社会基盤に次いで件数の多い通信放送、公益事業の小分類別案件数の推移は、以下の通りである。通信放送分野の案件の8割を占める電気通信は、第2期から第3期にかけて減少し、これが通信放送全体の縮小の原因になっている。公益事業の若干の増加は、都市衛生案件が増加しているためである。

案件数	第1期	第2期	第3期	合計
通信放送	8	23	17	48
通信放送一般	0	2	2	4
電気通信	7	19	11	37
放送	1	2	4	7
公益事業	3	11	13	27
上水道	2	7	7	16
下水道	1	3	3	7
都市衛生	0	1	3	4

通信放送及び公益事業の各分野の調査形態の変化は、以下の通りである。前者においては、M/Pを除く調査形態がすべて減少し、後者においては、M/P + F/SとF/Sが僅かながらも増加している。

案件数	第1期	第2期	第3期	合計
通信放送	8	23	17	48
M/P	0	2	4	6
M/P+F/S	0	3	1	4
F/S	5	16	12	33
D/D	2	1	0	3
基礎調査	1	1	0	2
公益事業	3	11	13	27
M/P	0	1	1	2
M/P+F/S	1	5	6	12
F/S	2	5	6	13

小分類別の1件当たり経費の推移は、以下に示す通りである。

1件当たり調査経費	第1期	第2期	第3期	合計
通信放送	95.0	110.4	166.9	127.9
通信放送一般	—	164.4	228.0	196.2
電気通信	97.4	110.6	175.4	127.4
放送	78.0	55.2	112.9	91.3
公益事業	190.7	203.5	225.0	212.4
上水道	118.5	124.6	221.0	166.0
下水道	334.9	291.5	191.9	323.3
都市衛生	—	491.1	267.3	212.4

## 2-3 対象地域別の動向

### 1. 概況

表2-4 a、図2-4 aは、実施済の案件数を地域別、終了年次別に示したものであり、また、表2-4 b、図2-4 bは、調査経費総額の同様の推移を示したものである。過去15年間を通算すると、アジア地域が件数全体の64%を占め、次いで中南米15%、中近東とアフリカ各9%となっている。

アジア地域で特に案件数の多いインドネシア、マレーシア、フィリピン、タイの4カ国（以下、アセアン4カ国と総称）とその他アジアとに分割し、5年毎の案件数、調査経費総額の推移をみると、以下のように、第2期から第3期にかけてアセアン4カ国とアフリカ地域は減少傾向を示し、反対にその他アジア、中近東、中南米がかなり増加していることがわかる。増加が特に著しいのはその他アジアで、この間にほぼ倍増している。反対にアフリカ地域は件数が半減している。

案件数/(%)	第1期	第2期	第3期	合計
アジア	38 (63.3)	98 (64.9)	110 (64.3)	246 (64.4)
アセアン4カ国	33 (55.0)	81 (53.6)	75 (43.9)	189 (49.5)
その他アジア	5 (8.3)	17 (11.3)	35 (20.5)	57 (14.9)
中近東	3 (5.0)	12 (7.9)	21 (12.3)	36 (9.4)
アフリカ	8 (13.3)	18 (11.9)	9 (5.3)	35 (9.2)
中南米	8 (13.3)	20 (13.2)	30 (17.5)	58 (15.2)
オセアニア	0 (-)	1 (0.7)	1 (0.6)	2 (0.5)
複数国	3 (5.0)	2 (1.3)	0 (-)	5 (1.3)
合計	60 (100.0)	151 (100.0)	171 (100.0)	382 (100.0)

表2-4a 対象地域別案件数の推移

	第 1 期					第 2 期				
	49年度	50年度	51年度	52年度	53年度	54年度	55年度	56年度	57年度	58年度
ア ジ ア	1	3	6	14	14	20	17	18	21	22
อาเซียน4カ国	1	2	6	11	13	14	16	16	19	16
その他アジア	0	1	0	3	1	6	1	2	2	6
中 近 東	0	2	0	1	0	3	3	5	1	0
ア フ リ カ	0	0	1	4	3	3	6	4	2	3
中 南 米	0	1	1	5	1	5	6	3	1	5
オセアニア	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
複 数 国	0	0	0	1	2	0	0	0	1	1
合 計	1	6	8	25	20	31	33	30	26	31

	第 3 期					合 計
	59年度	60年度	61年度	62年度	63年度	
ア ジ ア	24	25	14	25	22	246
อาเซียน4カ国	16	21	9	12	17	189
その他アジア	8	4	5	13	5	57
中 近 東	5	5	2	6	3	36
ア フ リ カ	2	2	2	3	0	35
中 南 米	5	2	10	9	4	58
オセアニア	0	0	0	1	0	2
複 数 国	0	0	0	0	0	5
合 計	36	34	28	44	29	382

図2-4a 対象地域別案件数の推移

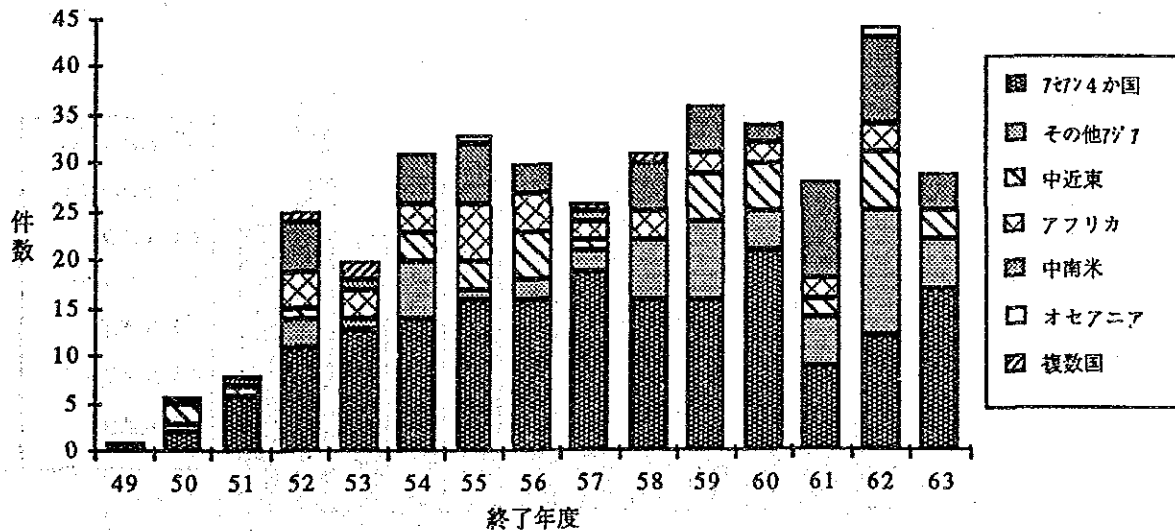


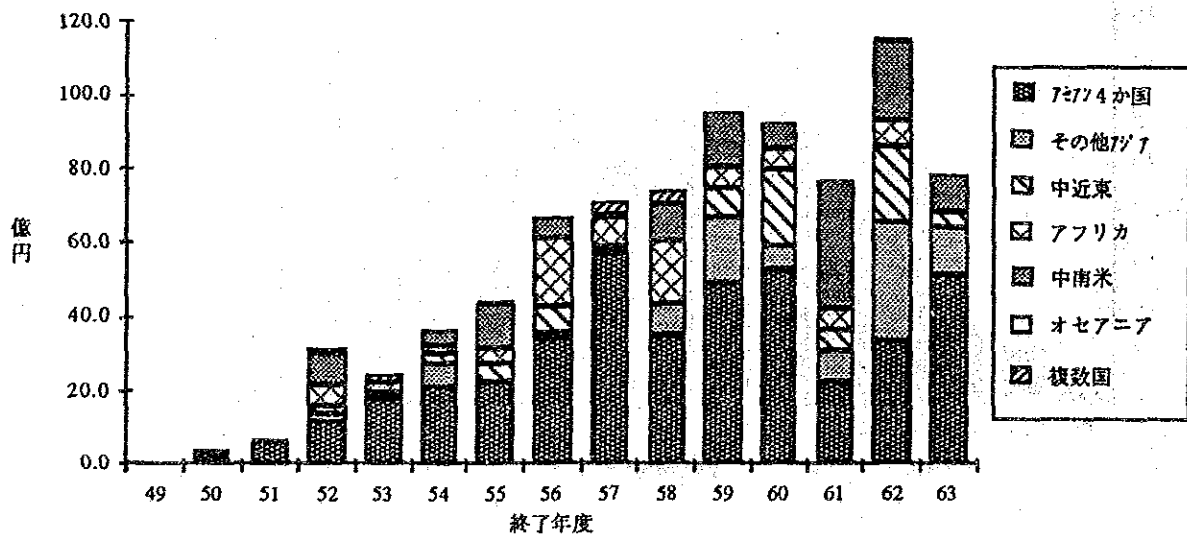
表2-4b 対象地域別調査経費総額の推移

(億円)

	第 1 期					第 2 期				
	49年度	50年度	51年度	52年度	53年度	54年度	55年度	56年度	57年度	58年度
ア ジ ア	—	2.1	6.3	14.1	19.6	27.3	22.2	36.1	58.5	44.0
アセアン4カ国	—	2.0	6.3	12.1	18.4	21.3	22.2	34.2	57.1	34.9
その他アジア	—	0.1	—	2.0	1.2	6.0	—	1.9	1.4	9.1
中 近 東	—	1.1	—	2.2	—	2.9	5.1	6.6	0.9	—
ア フ リ カ	—	—	0.9	5.1	2.7	2.4	4.6	18.4	7.8	16.8
中 南 米	—	0.6	0.1	9.2	0.2	4.1	11.8	6.1	0.8	9.8
オセアニア	—	—	—	—	—	—	0.6	—	—	—
複 数 国	—	—	—	1.1	1.9	—	—	—	3.2	3.3
合 計	—	3.8	7.3	31.7	24.3	36.7	44.3	67.2	71.2	74.0

	第 3 期					合 計
	59年度	60年度	61年度	62年度	63年度	
ア ジ ア	67.1	58.9	31.0	65.6	64.2	517.0
アセアン4カ国	49.3	52.7	22.4	34.0	51.2	418.1
その他アジア	17.8	6.2	8.6	31.6	13.0	98.9
中 近 東	7.3	21.0	5.6	20.2	3.9	76.8
ア フ リ カ	5.7	5.7	5.5	7.5	—	83.1
中 南 米	15.2	7.0	34.6	21.5	10.2	131.1
オセアニア	—	—	—	0.9	—	1.5
複 数 国	—	—	—	—	—	9.4
合 計	95.3	92.6	76.6	115.8	78.3	819.0

図2-4b 対象地域別調査経費総額の推移





1件当たりの調査経費は、以下のように、大体において増加傾向を示しているが、特に、その他アジア、中近東、中南米の場合はほぼ倍増しており、これらの3地域は、件数が増えただけでなく、経費面でも大型化が進んでいる。従って、第2期にみられた地域間の1件当たり経費の差も、第3期には著しく縮小し、平準化しているといえよう。しかし、アフリカ地域だけは、件数の減少とともに1件当たりの経費も若干減少していることが目につく。

	調査経費総額（億円）				1件当たり調査経費（百万円）			
	第1期	第2期	第3期	合計	第1期	第2期	第3期	合計
ア ジ ア	42.2	188.1	286.7	517.0	111.1	191.9	260.6	210.2
アセアン4カ国	38.9	169.6	209.6	418.1	117.8	209.4	279.4	221.2
その他アジア	3.4	18.5	77.1	98.9	67.4	108.6	220.2	173.5
中 近 東	3.3	15.5	58.0	76.8	110.9	128.8	276.0	213.2
ア フ リ カ	8.6	50.0	24.4	83.1	107.8	278.0	271.4	237.4
中 南 米	10.0	32.6	88.6	131.1	125.0	162.8	295.3	226.1
オセアニア	—	0.6	0.9	1.5	—	64.1	88.2	76.1
複 数 国	3.0	6.5	—	0.4	98.4	324.8	—	188.9
合 計	67.1	293.3	458.5	819.0	111.9	194.2	268.1	214.4

## 2. 対象地域と調査形態

表2-5 a、表2-5 b、表2-5 cは、対象地域と調査形態との関連をそれぞれ案件数、調査経費総額、1件当たり調査経費とについて示したものである。地域毎の調査形態の構成をみると、いずれの地域においても（但し、件数の少ないオセアニアと複数国を除外）、案件数ではF/S調査が最も多く、中南米の41%を除けば、各地域の調査全体の50%以上を占め、次いでM/P調査の比率が大きい点が共通している。しかし、M/P+F/S調査については、地域によってかなりの開きがあり、アセアン4カ国で17%と最も高いが、アフリカ地域では全く実施されていない。M/P+F/S調査の7割はアセアン4カ国で実施されている。

調査経費総額の形態別構成をみると、地域別の特徴がかなりみられる。アジア以外の地域では、基礎調査の比重が相対的に大きく、特に、アフリカでは件数では11%を占める基礎調査が経費総額では38%と比率が最も高い。また、中近東でも件数で8%の基礎調査は、総額では26%を占めている。経費総額合計の51%を占めるアセアン4カ国においては、F/S

表2-5a

地域別・調査形態別案件数

	アジア	アセアン 4カ国	その他 アジア	中近東	アフリカ	中南米	オセア ニア	複数国	合 計
M/P	49	39	10	8	10	14	0	1	82
M/P+F/S	40	33	7	3	0	9	1	0	53
F/S	126	95	31	20	19	24	1	0	190
D/D	5	4	1	1	1	1	0	0	8
基礎調査	7	6	1	3	4	4	0	4	22
その他	19	12	7	1	1	6	0	0	27
合 計	246	189	57	36	35	58	2	5	382

表2-5b

地域別・調査形態別調査経費総額

(単位：億円)

	アジア	アセアン 4カ国	その他 アジア	中近東	アフリカ	中南米	オセア ニア	複数国	合 計
M/P	136.7	110.8	25.9	15.3	26.6	29.3	0	1.1	209.0
M/P+F/S	99.3	87.9	11.4	8.6	0	22.9	0.9	0	131.6
F/S	218.9	164.9	54.0	32.8	22.3	47.0	0.6	0	321.5
D/D	8.9	8.2	0.8	0.5	2.5	2.5	0	0	14.3
基礎調査	34.9	32.0	2.9	19.7	31.5	22.8	0	8.4	117.3
その他	18.3	14.3	3.9	0.1	0.2	6.7	0	0	25.2
合 計	517.0	418.1	98.9	76.8	83.1	131.1	1.5	9.4	819.0

表2-5c

地域別・調査形態別1件当たり調査経費

(単位：百万円)

	アジア	アセアン 4カ国	その他 アジア	中近東	アフリカ	中南米	オセア ニア	複数国	合 計
M/P	279.1	284.2	259.0	191.0	266.3	209.1	-	107.6	254.9
M/P+F/S	248.2	266.2	163.1	285.1	-	254.2	88.2	-	248.3
F/S	173.7	173.6	174.0	163.8	117.2	195.9	64.1	-	169.2
D/D	178.9	204.2	78.0	45.3	248.7	245.5	-	-	179.3
基礎調査	498.9	533.1	293.6	655.3	788.6	569.1	-	209.3	533.0
その他	96.1	119.4	56.2	5.2	17.8	112.4	-	-	93.5
合 計	210.2	221.2	173.5	213.2	237.4	226.1	76.1	188.9	214.4

調査39%、M/P調査26%、M/P+F/S調査21%であり、基礎調査の比率は10%未満と低い。その他アジアは、基礎調査の比率が低い点がアセアン4カ国に似ているが、F/Sの比率が55%と大きく、また、M/P+F/Sの比率が11%と低めである。中南米は、F/S調査36%、M/P調査22%、M/P+F/S調査17%と構成比が比較的接近している点が、アセアン4カ国に似ているが、基礎調査の比率がかなり高い点の特徴である。アフリカ地域においては、案件数では54%を占めるF/S調査は、経費総額では27%に過ぎない。

1件当たり調査経費は、いずれの地域でも基礎調査が最も大きく、その他調査が最も小さいことが共通している。また、D/D、その他調査は、地位期間の差がかなりあるのに対して、F/S、M/P、M/P+F/Sは、比較的さが小さいという傾向がみられる。

### 3. 対象地域と対象分野

表2-6a、表2-6b、表2-6cは、対象地域と対象分野との関連を、それぞれ案件数、調査経費総額、1件当たり調査経費都について示したものである。地域毎の案件数の分野別構成をみると、運輸交通が最も多く、次いで社会基盤という既に述べた特徴は、アセアン4カ国、アフリカ、中南米に共通している。その他アジアでは通信放送と社会基盤が同数、中近東では公益事業の件数の方が社会基盤より大きい。経費総額でみると、社会基盤が運輸交通に次いで比率が大きい。しかし、アフリカ地域においては、経費総額でみると、社会基盤の方が運輸交通よりもやや大きいという特徴をもっている。

1件当たりの調査経費をみると、公益事業、運輸交通の2分野は、地域間の差が相対的に小さいが、その他の分野では地域間にかなりの開きがある。

### 4. 地域別の動向

#### (1) アジア地域

アジア地域は、社会開発関連案件の過半が実施されている地域であるが、より詳細な推移をみると、アセアン4カ国とその他アジアは対照的な特徴を示している。調査形態については、アセアン4カ国で第2期から第3期にかけて件数が増加しているのは、M/Pとその他調査のみで、これ以外の形態は同水準の維持ないし減少を示している。特に減少が大きいのは

表2-6a 地域別・対象分野別案件数

	アジア	アセアン 4カ国	その他 アジア	中近東	アフリカ	中南米	オセア ニア	複数国	合計
開発計画	9	8	1	5	1	4	0	0	19
行政	1	0	1	1	0	1	0	0	3
公益事業	17	14	3	7	3	0	0	0	27
運輸交通	123	87	36	13	23	37	1	2	199
社会基盤	59	51	8	6	4	11	0	1	81
通信放送	33	25	8	4	3	5	1	2	48
観光	4	4	0	0	1	0	0	0	5
合計	246	189	57	36	35	58	2	5	382

表2-6b 地域別・対象分野別調査経費総額

(単位：億円)

	アジア	アセアン 4カ国	その他 アジア	中近東	アフリカ	中南米	オセア ニア	複数国	合計
開発計画	21.0	16.6	4.4	8.8	3.7	10.2	0	0	43.7
行政	3.9	0	3.9	2.1	0	4.5	0	0	10.5
公益事業	38.4	33.0	5.4	13.0	6.0	0	0	0	57.3
運輸交通	238.7	180.1	58.6	25.2	34.3	71.2	0.9	1.4	371.7
社会基盤	163.0	144.1	18.9	23.5	37.3	38.3	0	3.2	265.4
通信放送	43.5	35.8	7.7	4.1	1.3	7.0	0.6	4.9	61.4
観光	8.6	8.6	0	0	0	0	0	0	9.0
合計	517.0	418.1	98.9	76.8	83.1	131.1	1.5	9.4	819.0

表2-6c 地域別・対象分野別 1件当たり調査経費

(単位：百万円)

	アジア	アセアン 4カ国	その他 アジア	中近東	アフリカ	中南米	オセア ニア	複数国	合計
開発計画	233.5	207.3	443.0	175.3	373.7	254.9	-	-	230.0
行政	385.2	-	385.2	212.9	-	448.8	-	-	348.9
公益事業	225.7	235.8	178.8	185.9	198.9	-	-	-	212.4
運輸交通	194.1	207.0	162.9	193.8	149.3	192.3	88.2	68.8	186.8
社会基盤	276.3	282.6	236.4	392.3	932.7	348.4	-	318.7	327.6
通信放送	131.7	143.0	96.5	103.0	42.9	139.4	64.1	244.2	127.9
観光	214.3	214.3	-	-	46.0	-	-	-	180.6
合計	210.2	221.2	173.5	213.2	237.4	226.1	76.1	188.9	214.4

はM/P+F/Sである。

これに対して、その他アジアでは、その他調査以外の形態はすべて増加している。特にF/Sは第2期の7件から22件へと3倍に増加している。これは主に、中国のF/S調査が急増したためである（ゼロから10件）。

案件数/(%)	アセアン4カ国				その他アジア			
	第1期	第2期	第3期	合計	第1期	第2期	第3期	合計
M/P	5	16	18	39	1	2	7	10
M/P+F/S	2	18	13	33	0	3	4	7
F/S	20	38	37	95	2	7	22	31
D/D	1	3	0	4	1	0	0	1
基礎調査	0	3	3	6	0	0	1	1
その他	5	3	4	12	1	5	1	7
合計	33	81	75	189	5	17	35	57

対象分野別にみても、アセアン4カ国とその他アジアは、以下に示すように、対照的に推移している。アセアン4カ国においては、第2期から第3期にかけて開発計画と観光を除くすべての分野の案件数が、ほぼ同水準の維持か減少を示しているのに対して、その他アジアではすべての分野が増加しており、拡大と多様化の傾向を示している。アセアン4カ国においてもその他アジアにおいても、件数の多いのは運輸交通であるが、その他アジアでは12件から21件へと著しく増加している。これも主に中国の件数が著増したためである。

案件数/(%)	アセアン4カ国				その他アジア			
	第1期	第2期	第3期	合計	第1期	第2期	第3期	合計
開発計画	2	2	4	8	0	0	1	1
行政	0	0	0	0	0	0	1	1
公益事業	2	7	5	14	0	1	2	3
運輸交通	12	37	38	87	3	12	21	36
社会基盤	11	22	18	51	0	2	6	8
通信放送	4	13	8	25	2	2	4	8
観光	2	0	2	4	0	0	0	0
合計	33	81	75	189	5	17	35	57

## (2) 中南米地域

中南米における調査形態及び対象分野の構成は、以下のように推移している。その他アジ

アほどではないが、ほとんどの調査形態と対象分野が着実な増加傾向にある。

	第1期	第2期	第3期	合計
調査形態				
M/P	2	5	6	13
M/P+F/S	0	3	6	9
F/S	4	8	12	24
D/D	0	0	1	1
基礎調査	1	1	2	4
その他	1	3	3	7
対象分野				
開発計画	1	1	2	4
行政	0	0	1	1
運輸交通	6	15	16	37
社会基盤	1	2	8	11
通信放送	0	2	3	5
合計	8	20	30	58

### (3) 中近東及びアフリカ

過去15年間の案件数が各々36件、35件とほぼ同じである中近東とアフリカは、やや対照的な推移を示している。調査形態をみると、以下の様に、中近東ではほとんどの形態が増加しているのに対して、アフリカは減少傾向にある。

案件数/(%)	中 近 東				ア フ リ カ			
	第1期	第2期	第3期	合計	第1期	第2期	第3期	合計
M/P	0	3	5	8	1	5	4	10
M/P+F/S	0	0	3	3	0	0	0	0
F/S	3	8	9	20	5	10	4	19
D/D	0	1	0	1	0	1	0	1
基礎調査	0	0	3	3	1	2	0	3
その他	0	0	0	0	1	0	1	2
合計	3	12	21	36	8	18	9	35

また、対象分野をみても、以下の様に、中近東においてはすべての分野が着実に増加しているが、アフリカでは逆にすべての分野で減少を示している。

案件数/(%)	中 近 東				ア フ リ カ			
	第1期	第2期	第3期	合 計	第1期	第2期	第3期	合 計
開発計画	0	2	3	5	0	0	1	1
行 政	0	0	1	1	0	0	0	0
公益事業	1	1	5	7	0	2	1	3
運輸交通	2	5	6	13	7	10	6	23
社会基盤	0	2	4	6	0	3	1	4
通信放送	0	2	2	4	1	2	0	3
観 光	0	0	0	0	0	1	0	1
合 計	3	12	21	36	8	18	9	35





## 第3章 調査実施後の実現状況

### 3-1 はじめに

フォローアップ調査対象案件の調査終了後の実現状況については、前年度に引き続いて2つの様式を用いて整理を行うこととする。まず、「M/P調査」、「基礎調査」、「その他調査」からなるグループ（以下、「M/P調査等」と呼称）については、第1章の1-2の7に示した判断基準に従い、実現・具体化が「進行」しているか、または、「遅延」しているかを決定した。但し、担当コンサルタントに対する要約表アンケートや当事業団実施の海外フォローアップ調査などから現時点（平成元年末）で得られる情報によって明確な判断がつかない状況不明の案件は、暫定的に「遅延」に分類することとした。

「F/S調査」、「M/P+F/S調査」、「D/D調査」からなるグループ（以下、「F/S調査等」と呼称）については、終了後の状況を「実施済み・進行中」、「遅延・中断」、「中止・消滅」、「不明」の4項目に分類し、更に、「実施済み・進行中」については、「実現・具体化済み」、「建設中」、「実現・具体化進行中」、「実現・具体化準備中」の4細目を設け、実現・具体化のどの段階にあるかを示すこととした。この分類のための判断基準も、第1章の1-2の7において説明されている。

参考として、実現状況別に整理した調査形態別個別案件リストを作成し、本章の末尾に掲載している。

### 3-2 「M/P調査等」の実現状況

#### 1. 概 況

表3-1、図3-1は、「M/P調査等」の実現状況を終了年次別に示したものであり、また、表3-2、図3-2は、調査形態別の実現状況を示したものである。過去15年間に実施された「M/P調査等」は、合計131件であり、そのうち84%が「進行」に分類されている。調査形態別に見ると、M/P調査の80%、基礎調査の95%、その他調査の85%が「進行」とされている。但し、基礎調査の遅延案件1件、及びその他調査の遅延案件4件のうち3件は、現時点で状況が不明なものであり、また、M/P調査では、遅延案件21件のうち

表3-1 「M/P調査等」終了年度別実現状況

	第 1 期					第 2 期				
	49年度	50年度	51年度	52年度	53年度	54年度	55年度	56年度	57年度	58年度
実現・具体化										
進行	1	3	1	9	7	10	10	4	10	8
遅延	0	0	1	1	0	3	2	2	0	1
合計	1	3	2	10	7	13	12	6	10	9

	第 3 期					合計
	59年度	60年度	61年度	62年度	63年度	
実現・具体化						
進行	7	8	9	14	9	110
遅延	1	5	1	4	0	21
合計	8	13	10	18	9	131

図3-1 「M/P調査等」終了年度別実現状況

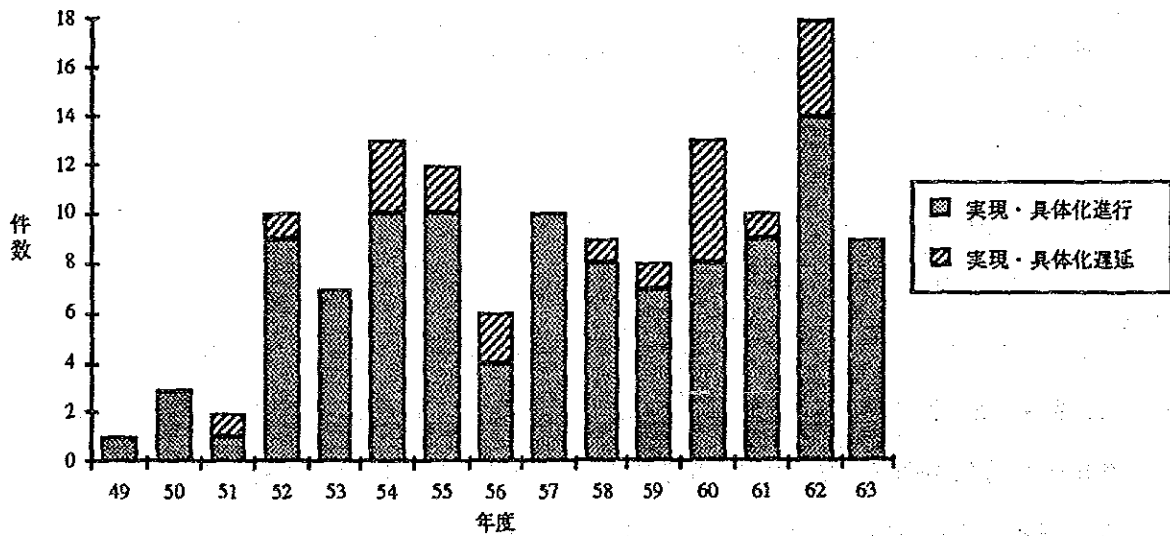
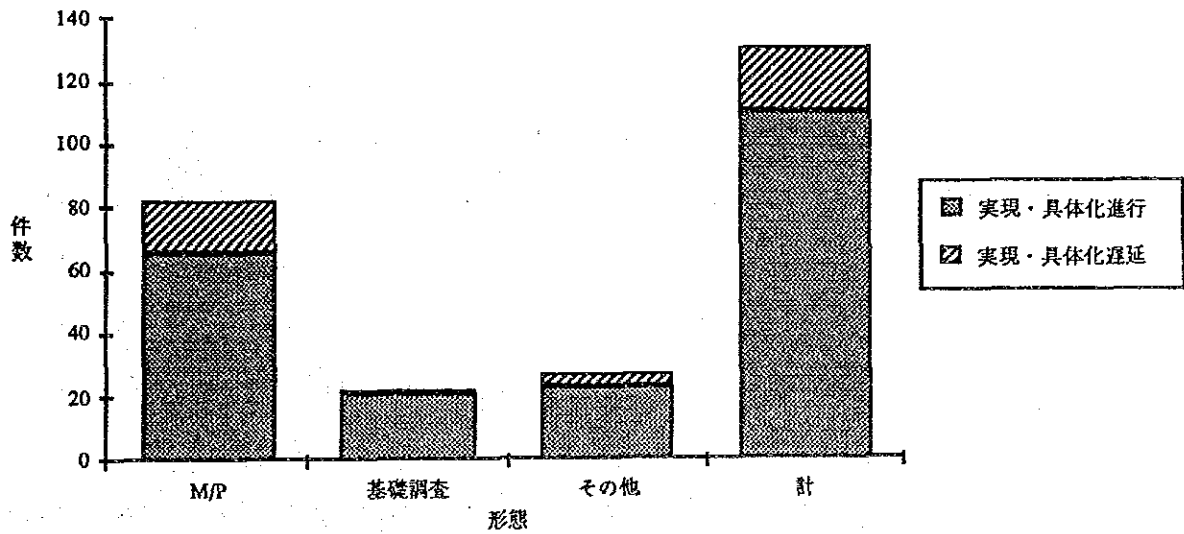


表3-2 「M/P調査等」調査形態別実現状況

	M/P	基礎調査	その他	合計
実現・具体化 進行	66	21	23	110
遅延	16	1	4	21
合計	82	22	27	131

図3-2 「M/P調査等」調査形態別実現状況



3件が状況不明のものである。

表3-3、図3-3は、「M/P調査等」の対象地域別の実現状況、表3-4、図3-4は、対象分野別の実現状況を示したものである。地域別にみると、アセアン4カ国の実現・具体化の比率が最も高く（90%）、次いで中近東（83%）、アフリカ（80%）、中南米（79%）、その他アジア（72%）となっている。件数の相対的に多い分野についてみると、社会基盤の比率が最も高く（87%）、次いで運輸交通（82%）、開発計画（81%）、通信放送（75%）となっている。

## 2. M/P調査の実現状況の推移

「M/P調査等」の調査形態別の実現状況を、昭和49年度～53年度（以下、第1期）、同54～58年度（第2期）、昭和59～63年度（第3期）の5年毎に分割すると以下の通りである。基礎調査、その他調査については、「遅延」案件のほとんどが状況不明なものであるため、実現状況の推移を云々することはできない。M/P調査は、状況不明の案件が第2期に2件、第3期に1件含まれているが、第2期から第3期にかけて実現状況がやや低下している。

	第1期			第2期			第3期			合計		
	進行	遅延	計	進行	遅延	計	進行	遅延	計	進行	遅延	計
M/P調査	9	1	10	26	5	31	31	10	41	66	16	82
基礎調査	4	0	4	8	0	8	9	1	10	21	1	22
その他	8	1	9	8	3	11	7	0	7	23	4	27
合計	21	2	23	42	8	50	47	11	58	110	21	131

M/P調査の5年毎の実現状況を、対象地域別、対象分野別に整理すると、次の通りである。該当件数が少ない地域ないし分野について傾向を云々することは適切ではないが、少なくともアセアン4カ国では、第2期から第3期にかけて実現状況の低下が窺えるし、また、対象分野の主流を占める運輸交通では実現状況が上昇し、社会基盤では反対に低下を示している。

表3-3 「M/P調査等」地域別実現状況

	実現・具体化 進行	実現・具体化 遅延	合計
アジア	64	11	75
アセアン4カ国	51	6	57
その他アジア	13	5	18
中近東	10	2	12
アフリカ	12	3	15
中南米	19	5	24
オセアニア	0	0	0
複数国	5	0	5
合計	110	21	131

図3-3 「M/P調査等」地域別実現状況

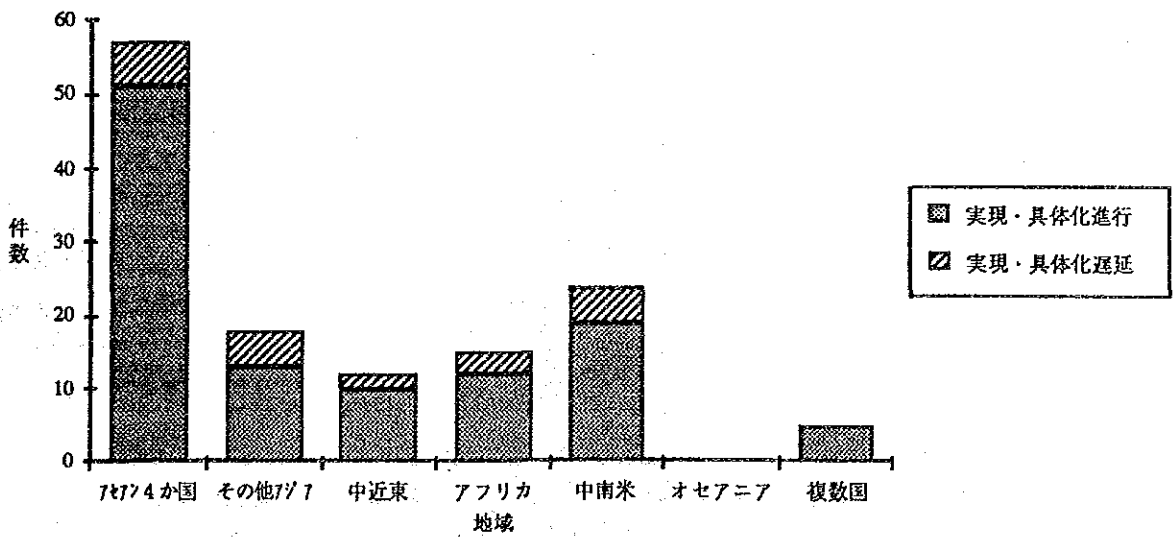
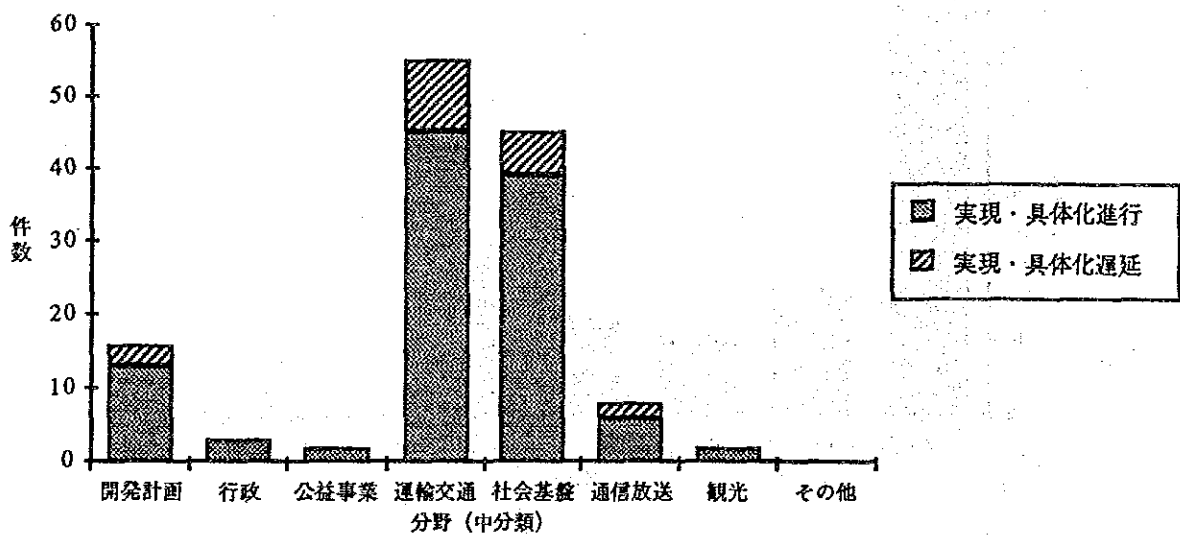


表3-4 「M/P調査等」分野別（中分類）実現状況

	実現・具体化 進 行	実現・具体化 遅 延	合 計
開発計画	13	3	16
行 政	3	0	3
公益事業	2	0	2
運輸交通	45	10	55
社会基盤	39	6	45
通信放送	6	2	8
観 光	2	0	2
その他	0	0	0
合 計	110	21	131

図3-4 「M/P調査等」分野別（中分類）実現状況



M/P調査	第1期			第2期			第3期			合計		
	進行	遅延	計	進行	遅延	計	進行	遅延	計	進行	遅延	計
地域別案件数												
アジア	6	1	7	16	2	18	19	6	25	41	9	50
アセアン4カ国	5	1	6	14	2	16	14	4	18	33	7	40
その他アジア	1	0	1	2	0	2	5	2	7	8	2	10
中近東	0	0	0	3	0	3	3	2	5	6	2	8
アフリカ	0	0	0	3	2	5	4	0	4	7	2	9
中南米	2	0	2	4	1	5	5	2	7	11	3	14
複数国	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1
分野別件数												
開発計画	3	0	3	4	0	4	5	3	8	12	3	15
行政	0	0	0	0	0	0	2	0	2	2	0	2
公益事業	0	0	0	1	0	1	1	0	1	2	0	2
運輸交通	4	1	5	9	5	14	14	1	15	27	7	34
社会基盤	1	0	1	9	0	9	7	4	11	17	4	11
通信放送	0	0	0	2	0	2	2	2	4	4	2	6
観光	1	0	1	1	0	1	0	0	0	2	0	2
合計	9	1	10	26	5	31	31	10	41	66	16	82

### 3-3 「F/S調査等」の実現状況

#### 1. 概況

表3-5、図3-5は、「F/S調査等」の実現状況を終了年次別に示したものであり、表3-6、図3-6は、調査形態別の実現状況を示したものである。合計251件のうち69%が「実施済み・進行中」に分類されている。調査形態別にみると、「実施済み・進行中」案件は、F/S調査で70%、M/P+F/S調査で64%、D/D調査で75%となっている。

表3-7、図3-7は、「F/S調査等」の対象地域別の実現状況、表3-8、図3-8は対象分野別の実現状況を示したものである。「実施済み・進行中」案件の構成比は、アセアン4カ国と中近東において各々75%と最も高く、次いでその他アジア(67%)、アフリカ(55%)、中南米(52%)となっている。また、件数の相対的に多い分野別にみると、通信放送が80%と最も高く、次いで公益事業(72%)、社会基盤(67%)、運輸交通(65%)となっている。

#### 2. 「F/S調査等」の実現状況の推移

表3-9は、「F/S調査等」の調査形態別実現状況の推移を、5年毎にまとめたものであ

表3-5 「F/S調査等」終了年度別実現状況

	第 1 期					第 2 期				
	49年度	50年度	51年度	52年度	53年度	54年度	55年度	56年度	57年度	58年度
実施済み・進行中	0	3	5	13	11	11	13	19	10	14
実現・具体化済	0	3	4	7	7	4	3	4	3	2
建設中	0	0	1	4	2	5	4	6	2	5
実現・具体化進行中	0	0	0	1	1	1	4	6	2	6
実現・具体化準備中	0	0	0	1	1	1	2	3	3	1
遅延・中断	0	0	0	1	2	4	7	5	5	7
中止・消滅	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0
不明	0	0	0	1	0	2	0	0	1	1
合 計	0	3	6	15	13	18	21	24	16	22

	第 3 期					合 計
	59年度	60年度	61年度	62年度	63年度	
実施済み・進行中	18	9	7	20	20	173
実現・具体化済	0	0	0	0	0	37
建設中	7	4	2	4	1	47
実現・具体化進行中	7	5	3	6	2	44
実現・具体化準備中	4	0	2	10	17	45
遅延・中断	8	11	10	6	0	66
中止・消滅	0	0	1	0	0	4
不明	2	1	0	0	0	8
合 計	28	21	18	26	20	251

図3-5 「F/S調査等」終了年度別実現状況

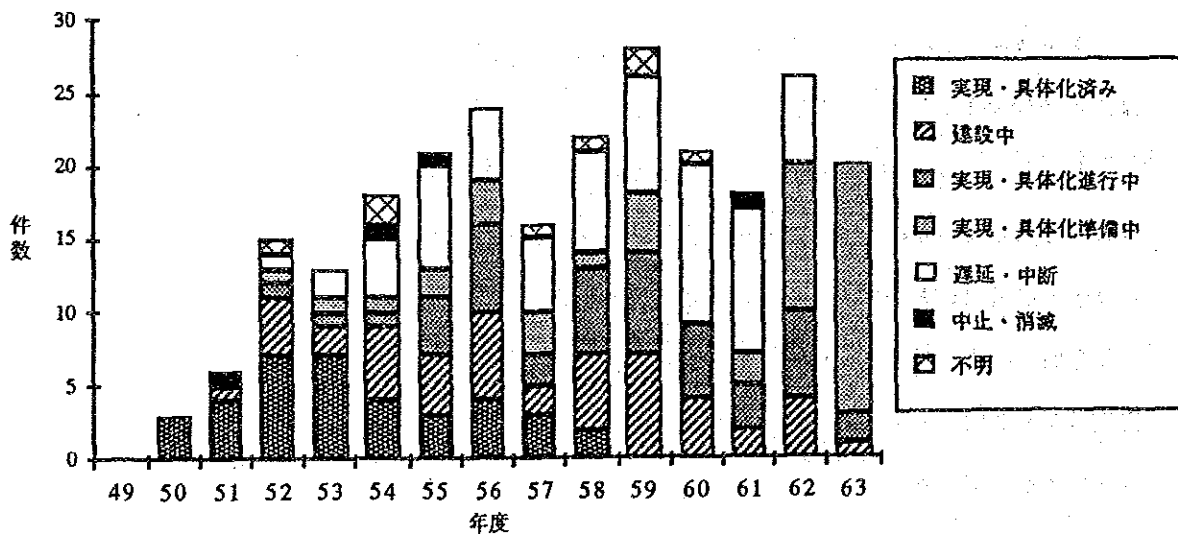




表 3-6 「F/S調査等」調査形態別実現状況

	M/P	F/S	D/D	合計
実施済み・進行中	34	133	6	173
実現・具体化済	3	31	3	37
建設中	10	36	1	47
実現・具体化進行中	11	33	0	44
実現・具体化準備中	10	33	2	45
遅延・中断	18	47	1	66
中止・消滅	0	4	0	4
不明	1	6	1	8
合計	53	190	8	251

図 3-6 「F/S調査等」調査形態別実現状況

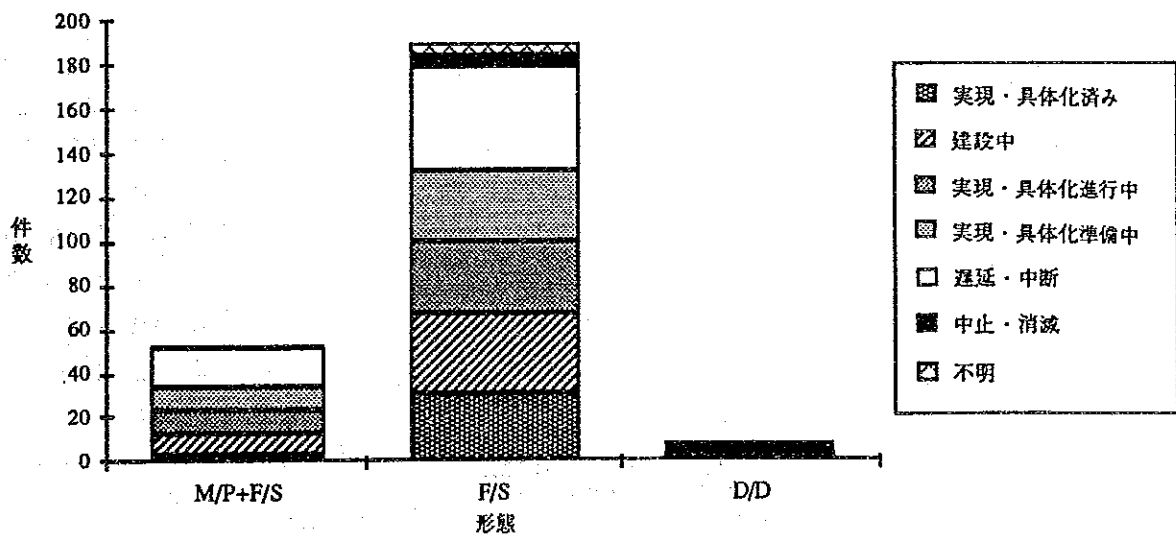


表3-7 「F/S調査等」地域別実現状況

	アジア		中近東	アフリカ	中南米	オセアニア	複数国	合計	
	ASEAN 4カ国	その他 アジア							
実施済み・進行中	125	99	26	18	11	18	1	0	173
実現・具体化済	23	19	4	4	5	5	0	0	37
建設中	36	27	9	4	3	3	1	0	47
実現・具体化進行中	39	33	6	2	1	2	0	0	44
実現・具体化準備中	27	20	7	8	2	8	0	0	45
遅延・中断	41	30	11	5	8	12	0	0	66
中止・消滅	2	1	1	0	0	1	1	0	4
不明	3	2	1	1	1	3	0	0	8
合計	171	132	39	24	20	34	2	0	251

図3-7 「F/S調査等」地域別実現状況

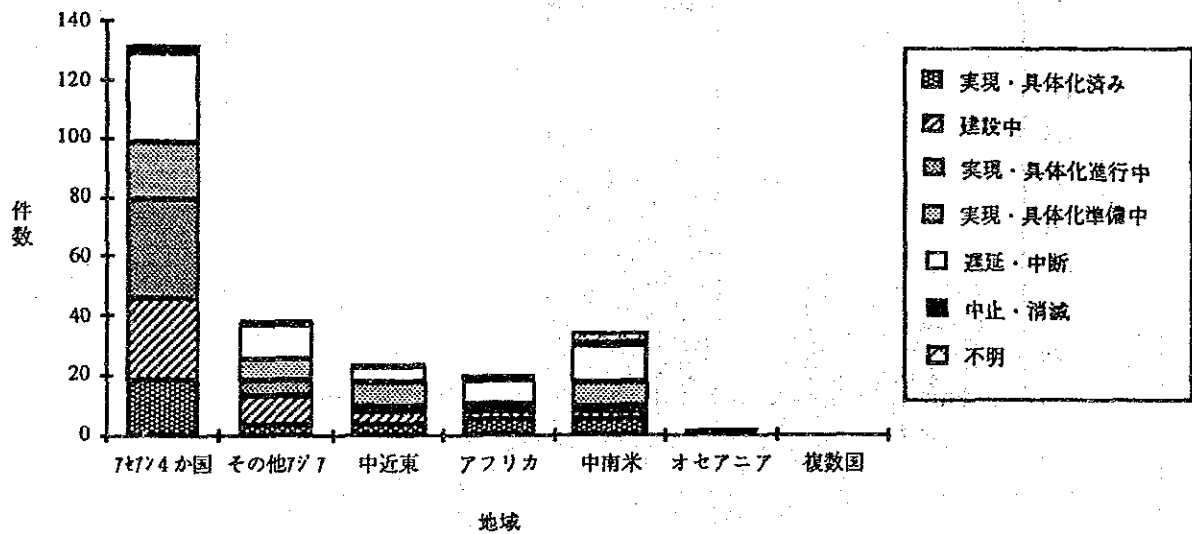
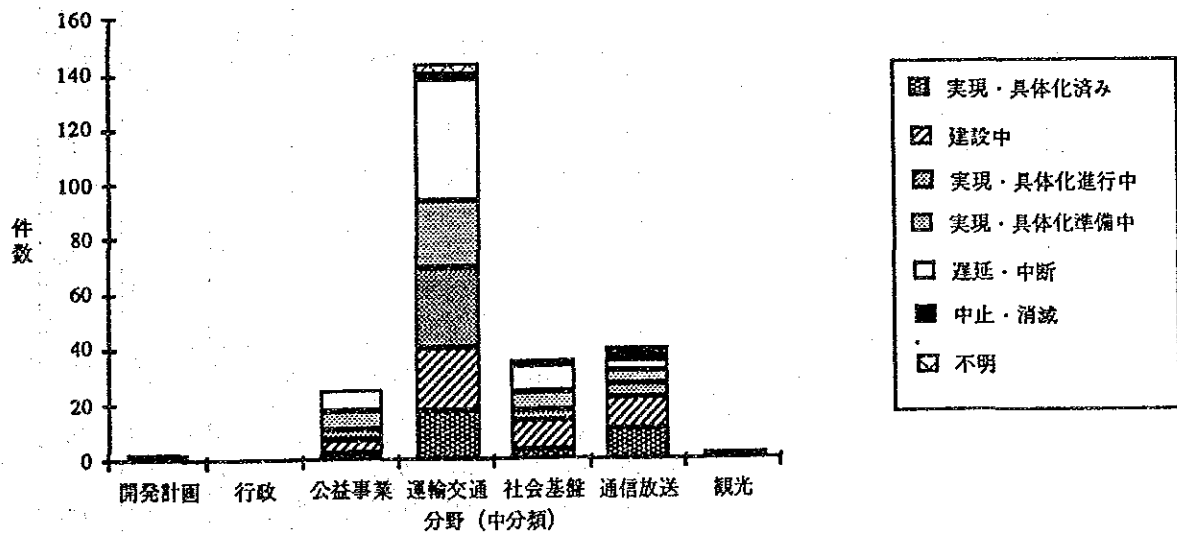


表3-8 「F/S調査等」分野別（中分類）実現状況

	開発 計画	行政	公益 事業	運輸 交通	社会 基盤	通信 放送	観光	合計
実施済み・進行中	2	0	18	96	24	32	3	173
実現・具体化済	0	0	3	18	4	11	1	37
建設中	0	0	4	22	10	11	0	47
実現・具体化進行中	1	0	4	30	4	5	0	44
実現・具体化準備中	1	0	7	24	6	5	2	45
遅延・中断	1	0	7	44	10	4	0	66
中止・消滅	0	0	0	2	0	2	0	4
不明	0	0	0	4	2	2	0	8
合計	3	0	25	144	36	40	3	251

図3-8 「F/S調査等」分野別（中分類）実現状況



る。「F/S調査等」の4分の3を占めるF/S調査についてみると、「実施済み・進行中」案件の割合は、第1期が82%、第2期と第3期がともに66%と変化がない。しかし、「実

表3-9 「F/S調査等」の実現状況

実 現 状 況	第 1 期		第 2 期		第 3 期		合 計	
	件 数	%	件 数	%	件 数	%	件 数	%
F/S調査								
実施済み・進行中	28	87.5	51	68.9	54	64.3	133	70.0
実現・具体化済	20	62.5	11	14.9	0	-	31	16.3
建設中	6	18.8	17	23.0	13	15.5	36	18.9
実現・具体化進行中	1	3.1	15	20.3	17	20.2	33	17.4
実現・具体化準備中	1	3.1	8	10.8	24	28.6	33	17.4
遅延・中断	3	9.4	17	23.0	27	32.1	47	24.7
中止・消滅	1	3.1	2	2.7	1	1.2	4	2.1
不明	0	-	4	5.4	2	2.4	6	3.2
合 計	32	100.0	74	100.0	84	100.0	190	100.0
M/P+F/S調査								
実施済み・進行中	1	100.0	13	56.5	20	69.0	34	64.2
実現・具体化済	0	-	3	13.0	0	-	3	-
建設中	1	100.0	4	17.4	5	17.2	10	18.9
実現・具体化進行中	0	-	5	21.7	6	20.7	11	20.8
実現・具体化準備中	0	-	1	4.3	9	31.0	10	18.9
遅延・中断	0	-	10	43.5	8	27.6	18	34.0
不明	0	-	0	-	1	3.4	1	1.9
合 計	1	100.0	23	100.0	29	100.0	53	100.0
D/D調査								
実施済み・進行中	1	100.0	4	66.7	1	100.0	6	75.0
実現・具体化済	1	100.0	2	33.3	0	-	3	37.5
建設中	0	-	1	16.7	0	-	1	12.5
実現・具体化準備中	0	-	1	16.7	1	100.0	2	25.0
遅延・中断	0	-	1	16.7	0	-	1	12.5
不明	0	-	1	16.7	0	-	1	12.5
合 計	1	100.0	6	100.0	1	100.0	8	100.0
「F/S調査等」計								
実施済み・進行中	30	88.2	68	66.0	75	65.8	173	68.9
実現・具体化済	21	61.8	16	15.5	0	-	37	14.7
建設中	7	20.6	22	21.4	18	15.8	47	18.7
実現・具体化進行中	1	2.9	20	19.4	23	20.2	44	17.5
実現・具体化準備中	1	2.9	10	9.7	34	29.8	45	17.9
遅延・中断	3	8.8	28	27.2	35	30.7	66	26.3
中止・消滅	1	2.9	2	1.9	1	0.9	4	1.6
不明	0	-	5	4.9	3	2.6	8	3.2
合 計	34	100.0	103	100.0	114	100.0	251	100.0

「実施済み・進行中」の細目間の構成は、当然のことながら違いがある。第1期における「実施済み・進行中」案件のほとんどは、「実現・具体化済」ないし「建設中」であり、「実現・具体化進行中」及び「実現・具体化準備中」の各1件は、遅延・中断の後、第3期になって動き始めた案件である。これに対して、第3期には「実現・具体化済」案件が無く、「進行中」と「準備中」の案件が「実施済み・進行中」案件の4分の3を占めている。特に、「準備中」の24件のうちの約8割は、昭和62年度と昭和63年度の終了案件である。第2期の細目構成は、第1期と第3期の大体中間的な特徴を示している。

M/P+F/S調査は、「実施済み・進行中」案件の比率が第2期から第3期にかけてやや上昇しているが、細目間の構成の基本的な特徴はF/S調査と同様である。D/D調査は、「遅延・中断」案件が他の形態より低いように見受けられるが、件数が少なく、第1期、第2期に終了した案件がほとんどであるため、実現状況の推移を特徴付けることはできない。

表3-10は、「F/S調査等」の地域別実現状況の推移を「実施済み・建設中・進行中」（＝実現・具体化が確定ないしほぼ確定した案件）、「準備中」、「遅延・中断」、「中止・消滅」に4分類して示したものである。（不明案件は除外した。）

アセアン4カ国における実現状況をみると、調査終了後1～5年経過した案件（第3期）の5割弱の実現がほぼ確定し、残余は「準備中」案件と「遅延・中断」案件がほぼ等しい比率となっている。6～10年経過した案件（第2期）は、実現確定（6割強）と遅延・中断（3割）にほぼ2分されている。「F/S調査等」は本来実現を目的として実施されるものであるかぎり、調査終了後時間を経るに従い実現確定率が上昇し、反対に「準備中」案件の比率が低下するというのは、当然期待される経過のパターンであろう。また、実現可能性が無いと判断されたもの以外の案件が時間の経過とともに実現されるすれば、「遅延・中断」案件も比率が低下すると想定されるが、個々の案件に係わる外的条件・環境等の変化に影響を受ける部分が大いともいうまでもない。例えば、資金調達における制約が何らかの理由で強い国では、時間の経過に従い「遅延・中断」案件が累積していく可能性もあるであろう。アセアン4カ国においては、表にみられるように、「遅延・中断」案件の構成比は、第2期から第3期にかけて縮小しているが、これは、他の4地域と逆の傾向である。他地域と比べて「遅延・中断」案件の構成比が低いという点は、我が国の援助へのアクセスが相対的に良好であるといったアセアン4カ国の特性を示していると考えられることでもできよう。

表3-10 「F/S調査等」の地域別実現状況

実現状況	第1期		第2期		第3期		合計	
	件数	%	件数	%	件数	%	件数	%
アジア								
実現済・建設中・進行中	21	84.0	44	64.7	33	44.0	98	58.3
準備中	2	8.0	4	5.9	21	28.0	27	16.1
遅延・中断	1	4.0	20	29.4	20	26.7	41	24.4
中止・消滅	1	4.0	0	0.0	1	1.3	2	1.2
アジア計	25	100.0	68	100.0	75	100.0	168	100.0
うち、アセアン4カ国								
実現済・建設中・進行中	19	82.6	36	63.2	24	48.0	79	60.8
準備中	2	8.7	4	7.0	14	28.0	20	15.4
遅延・中断	1	4.3	17	29.8	12	24.0	30	23.1
中止・消滅	1	4.3	0	—	0	—	1	0.8
アセアン4カ国計	23	100.0	57	100.0	50	100.0	130	100.0
うち、その他アジア								
実現済・建設中・進行中	2	100.0	8	72.7	9	36.0	19	50.0
準備中	0	—	0	—	7	28.0	7	18.4
遅延・中断	0	—	3	27.3	8	32.0	11	28.9
中止・消滅	0	—	0	—	1	4.0	1	2.6
その他アジア計	2	100.0	11	100.0	25	100.0	38	100.0
中近東								
実現済・建設中・進行中	3	100.0	5	55.6	2	18.2	10	43.5
準備中	0	—	3	33.3	5	45.5	8	34.8
遅延・中断	0	—	1	11.1	4	36.4	5	21.7
中止・消滅	0	—	0	—	0	—	0	—
中近東計	3	100.0	9	100.0	11	100.0	23	100.0
アフリカ								
実現済・建設中・進行中	3	60.0	6	60.0	0	—	9	47.4
準備中	0	—	1	10.0	1	25.0	2	10.5
遅延・中断	2	40.0	3	30.0	3	75.0	8	42.1
中止・消滅	0	—	0	—	0	—	0	—
アフリカ計	5	100.0	10	100.0	4	100.0	19	100.0
中南米								
実現済・建設中・進行中	2	100.0	4	36.4	4	22.2	4	22.2
準備中	0	—	2	18.2	6	33.3	6	33.3
遅延・中断	0	—	4	36.4	8	44.4	8	44.4
中止・消滅	0	—	1	9.1	0	—	0	—
中南米計	2	100.0	11	100.0	18	100.0	18	100.0

以上のアセアン4カ国の特徴をベースとして、他の地域の実現状況の推移をみると、まず、その他アジアがアセアン4カ国に最も近い経過を示している。しかし、調査終了後1～5年経過した案件の実現確定率がやや低く、「遅延・中断」案件のそれがやや高いという特徴がある。

中近東と中南米は、終了後1～5年経過した案件の実現確定率がいずれも約2割と更に低く、むしろ「遅延・中断」案件の比率の方が高いという特徴を示している。これらの2地域は、第2期から第3期にかけて石油関連市況の悪化・低迷あるいは累積債務の深刻化といった経済局面を経験しており、これが第2期から第3期にかけての「遅延・中断」案件の比率が上昇する状況をつくりだしていると考えられることもできよう。第2期の「準備中」案件の比率が相対的に高いところから推して、2地域においてはアセアン4カ国やその他アジアよりも長い準備期間が必要とされると判断することもできるかもしれない。

アフリカについては、件数自体が少なく、特に、第2期から第3期にかけて半分に減少しているため、表3-10に示される経過だけで特徴を捉えることは避けるべきであろう。この地域の平均的な所得水準の低さを考慮すると、実現状況の特徴よりも件数の激減という推移そのものが示唆するところが大きいと思われる。

表3-11は、案件数が相対的に多い4つの分野について、実現状況構成の5年毎の推移を示したものである。最も件数の多い運輸交通分野では、終了後1～5年の間に37%の案件が実現確定し、6～10年の経過段階では、実現確定（57%）と遅延・中断（33%）にほぼ2分され、「準備中」案件の比率は、第3期の28%に対して8%に低下している。他方、「遅延・中断」案件の比率は、第2期から第3期にかけて若干上昇している。件数が多く最も偏りが少ないと考えられるこの運輸交通の特徴をベースにすると、社会基盤は、終了後1～5年の経過段階での実現確定率が29%とやや低く、「遅延・中断」案件の比率が2期間ともかなり高い。また、第2期の「準備中」案件の比率も相対的に高い。公益事業も、社会基盤に近似した実現状況の推移を示している。しかし、通信放送は、表3-11にみられるように、終了後1～5年の経過段階で実現確定率が50%と4分野の中で最も高く、「遅延・中断」案件の比率も最も低い。6～10年の経過段階でも同様である。

調査終了後の時間の経過と実現状況の変化との関連は、上記の地域別考察のところで述べた様な経過を辿るとすると、社会基盤、公益事業の分野は、運輸交通よりも長い準備段階を必要とし、通信放送の準備段階はより短いと考えられることもできよう。こうした実現状況の相違は、案件の投資規模の大小などに相関していると思われるが、また、各分野の事業特徴にある程度対応している部分があるように見受けられる。例えば、通信放送のプロジェクトは、整備する施設・設備がいわば点的であり、水資源開発、河川・砂防といった面的な広がりを持つ土木事

表3-1-1 「F/S調査等」の主要分野別実現状況

実現状況	第1期		第2期		第3期		合計	
	件数	%	件数	%	件数	%	件数	%
運輸交通								
実現済・建設中・進行中	16	76.2	29	56.9	25	36.8	70	50.0
準備中	1	4.8	4	7.8	19	27.9	24	17.1
遅延・中断	3	14.3	17	33.3	24	35.3	44	31.4
中止・消滅	1	4.8	1	2.0	0	0	2	1.4
合計	21	100.0	51	100.0	68	100.0	140	100.0
社会基盤								
実現済・建設中・進行中	6	100.0	4	40.0	4	28.6	14	46.7
準備中	0	—	2	20.0	4	28.6	6	20.0
遅延・中断	0	—	4	40.0	6	42.9	10	33.3
中止・消滅	0	—	0	—	0	—	0	—
合計	6	100.0	10	100.0	14	100.0	30	100.0
通信放送								
実現済・建設中・進行中	6	100.0	15	75.0	6	50.0	27	81.8
準備中	0	—	2	10.0	3	25.0	3	9.1
遅延・中断	0	—	2	10.0	2	16.7	2	6.1
中止・消滅	0	—	1	5.0	1	8.3	1	3.0
合計	6	100.0	20	100.0	12	100.0	33	100.0
公益事業								
実現済・建設中・進行中	2	66.7	4	40.0	5	41.7	11	61.1
準備中	1	33.3	2	20.0	4	33.3	4	22.2
遅延・中断	0	—	4	40.0	3	25.0	3	16.7
中止・消滅	0	—	0	—	0	—	0	—
合計	3	100.0	10	100.0	12	100.0	18	100.0

業部分が相対的に小さいという特徴がある。

### 3-4 案件実現の遅延理由

この節の遅延理由の検討は、担当コンサルタントに対するアンケート調査と一部の国について実施された海外フォローアップ調査の結果に基づいたものである。前者においては、回収された記述に精粗があり、他方、後者においては、遅延・中断の経緯がより詳しく多面的に把握されているが、まだ対象国が限定されており、これらの2種類の情報を同じレベルで分析することは適切でないかもしれない。また、海外フォローアップ調査によると、複数の要因が遅延に係わっていることが多いが、アンケート調査では必ずしもこのような情報が得られるとは限らない。こうした点は、今後漸次改善されていくであろうが、現時点では、明示的に記載された遅延理由を整理することにする。



表3-12は、「M/P」調査の「遅延・中断」案件のうち、状況が不明な3件を除く13件、及び「F/S調査等」の「遅延・中断」案件のうち、F/S調査に同じ案件があるD/D調査1件を除いた65件について、アンケート表などに記載されたすべての遅延理由を整理し、分野別に分類したものである。

遅延理由の整理は、以下の様に行なった。表に示された理由のうち、1～3は、個々の案件に係わる理由である。1の「フィージビリティの欠如/低位」については説明する必要はないであろう。2の「関連プロジェクトの遅れ/再検討」は、当該案件の効果が他の案件の実施に依存しているか、あるいは他の案件と組み合わせる方が有効と判断され、かつその方向で具体的な方策がとられている様な場合である。「外国からの資金調達困難」は、当該案件についての具体的な援助要請が不調に終わったか、あるいは援助供与側が制約（債務返済問題に関連したIMFとか供与国・機関側の規制、あるいは援助供与上のプライオリティー付け）を課したため、援助受入れが困難化しているとされている場合である。単に外貨調達が困難あるいは外貨不足のためとアンケートに記載されている場合は、4.「相手国内の事情」の内の4.4「経済的要因」に分類した。4.1の「政策的要因」は、主に開発の重点、優先順位に係わる政策的判断（プライオリティーの低下、上位計画の策定待ち等）が記載されている場合である。4.2の「政治的要因」は、政権の交替、人事異動など、政策変更があるかもしれない事態が理由とされている場合である。4.3「行政的要因」は、主に関連行政機関内もしくは機関間の調整の遅れなどが理由とされている場合である。4.4「経済的要因」は、外貨不足、資金難、財政事情・経済事情の悪化等のやや具体性に欠ける状況が記載されている場合である。4.5「その他」は、上記の4.1～4.4に該当しない社会的な理由（労組の反対、住民立ち退き問題、土地利用状況からの制約等）、及び天災、治安悪化、内乱、戦争等の経済社会全般に影響を及ぼす事態が理由として挙げられている場合である。

理由の数でみると、M/P調査では、相手国内の「政策的要因」が最も多く3分の1を占め、次いで「経済的要因」と「その他」となっており、「経済的要因」が最も多い「F/S調査等」と対照的である。M/P調査と「F/S調査等」との間に遅延案件数の大きな差があり、更に後者の場合は、個別案件について複数の理由があげられていることに留意すべきであるが、この特徴は、M/P調査と「F/S調査等」との本来の違いを示唆していると考えられよう。

理由と件数の対応をみると、M/P調査の場合、フィージビリティ/経済性の低位が遅延

表3-12 M/P調査及び「F/S調査等」の分野別遅延理由

遅延の理由	開発 計画	公益 事業	運輸 交通	社会 基盤	通信 放送	合 計
M/P調査						
1. フィージビリティの欠如/低位	—	—	2	—	—	2
2. 関連プロジェクトの遅れ/再検討	—	—	1	—	—	1
3. 外国からの資金調達困難	—	—	—	—	—	—
4. 相手国内の事情						
4.1 政策的要因	—	—	2	2	2	6
4.2 政治的要因	1	—	—	—	—	1
4.3 行政的要因	—	—	—	—	—	—
4.4 経済的要因	1	—	2	1	—	4
4.5 その他	—	—	2	2	—	4
遅延理由合計	2	—	9	5	2	18
案 件 数(注1)	3	0	7	4	2	16
「F/S調査等」						
1. フィージビリティの欠如/低位	—	—	5	1	—	6
2. 関連プロジェクトの遅れ/再検討	—	—	3	—	2	5
3. 外国からの資金調達困難	—	1	5	4	1	11
4. 相手国内の事情						
4.1 政策的要因	—	2	13	5	1	21
4.2 政治的要因	—	3	1	1	—	5
4.3 行政的要因	—	1	2	2	—	5
4.4 経済的要因	1	7	28	6	1	43
4.5 その他	1	—	5	1	—	7
遅延理由合計	2	11	62	20	5	103
案 件 数(注2)	1	7	43	10	4	65

(注1) M/P調査の遅延理由が不明な案件3件のうち、2件は運輸交通、  
1件は開発計画である。

(注2) 「F/S調査等」の遅延理由が不明な3件のうち、2件は運輸交通、  
1件は通信放送である。

の理由として挙げられているのは、2件である。「関連プロジェクトの遅れ/再検討」による遅延1件も、基本的に当該案件自体でフィージビリティ等が確保されない場合と解釈してこれに加えると、案件固別の理由で遅延している案件は、合計3件である。このうち2件は、プライオリティの相対的低位、あるいは財政事情の制約がそれぞれ理由として併記されている。

残る10件は「相手国内の事情」が遅延の理由とされているが、その内容は以下の通りである。遅延理由の中では、プライオリティの低位ないし低下等の「政策的要因」が、最も広範

に指摘されている。

- ・プライオリティーの低下/低位..... 7件 (内、3件は、政権交替、戦争、技術の欠如、内貨の調達難を理由として併記)
- ・その他..... 2件 (労組の反対、革命後の政情不安)
- ・「経済的要因」..... 1件 (財政難)

「F/S調査等」案件については、65件の案件に関して103の遅延理由が挙げられている。調査の性質上、「経済的要因」が理由総数の4割を占めているとともに、案件自体に係わる1～3の遅延理由がM/P調査より多く挙げられており、理由総数の約2割を占めている。プライオリティーに係わる「政策的要因」も約2割である。分野間の理由数に大きな差があるため、数量的に分野別の特徴を捉えることは適切でないであろうが、フィージビリティの欠如、関連プロジェクトの遅れという案件個別的な理由は主に運輸交通について挙げられていること、社会基盤では、外国資金の調達困難が主な案件個別的な理由であることは注意を引く。

表3-13は、「F/S調査等」案件の遅延理由を、地域別に分類したものである。アセアン4カ国では主要な理由が「経済的要因」、「政策的要因」及び案件個別的な理由の順であるのに対して、中南米では、「経済的要因」に次ぐ理由として、「政治的要因」が「政策的要因」と同様の比重を持っているといった地域の特徴を示唆する違いも見受けられる。

表3-13 「F/S調査等」の地域別遅延理由

遅延の理由	アセアン 4カ国	その他 アジア	中近東	アフリカ	中南米	合計
1. フィージビリティの欠如/低位	4	1	—	1	—	6
2. 関連プロジェクトの遅れ/再検討	2	1	1	1	—	5
3. 外国からの資金調達の困難	4	2	2	1	2	11
4. 相手国内の事情						
4.1 政策的要因	14	2	—	2	3	21
4.2 政治的要因	1	—	1	—	3	5
4.3 行政的要因	4	1	—	—	—	5
4.4 経済的要因	21	5	5	3	9	43
4.5 その他	2	3	1	1	—	7
理由合計	52	15	10	9	17	103
案件数	30	11	5	7	12	65

(注) 遅延理由の不明な3件のうち、2件はアセアン4カ国、1件は中南米のものである。

「F/S調査等」の理由と件数の対応を示すと、先ず、「フィージビリティの欠如」による遅延は6案件であるが、「関連プロジェクトの遅れ/再検討」による遅延5件も、当該案件自体でフィージビリティが確保されない場合と解釈して加えると、「遅延・中断」案件全体の17%（11件）が、案件固有の理由で遅延しているとみることができよう。

「外国からの資金調達の問題」は、11案件の遅延理由として記載されているが、このうち10件は円借申請が不調であったものである。この遅延理由は、いずれも他の理由と併記されており、併記された理由の内訳は以下の通りである。

- ・ 関連プロジェクトの遅れ…………… 1件（財政事情の悪化と併記）
- ・ プライオリティーの低下/低位…………… 4件（うち3件は、財政事情の悪化、政権交替、住民立ち退き問題と併記）
- ・ 財政事情の悪化…………… 4件
- ・ その他…………… 2件（国内事情の悪化）

以上のうち「関連プロジェクトの遅れ」が併記されている案件を差し引くと、1～3の案件個別的遅延理由が指摘されている案件は合計21件であり、「F/S調査等」の遅延案件全体の約3分の1を占めている。

残余の44件は、すべて「相手国内の事情」が遅延の理由とされている訳であるが、その内容を整理すると以下の通りである。「経済的要因」は、表3-10にみられる様に、65件中43件について指摘されているが、その内容が広範で、必ずしも遅延の理由として特定のでないため、ここではそれ以外の理由を優先して整理した。

- ・ 「政策的要因」…………… 3件
- ・ 「政策的要因」と「行政的要因」… 3件（内2件は、「経済的要因」、「その他」の理由をそれぞれ併記）
- ・ 「政策的要因」と「経済的要因」… 7件
- ・ 「行政的要因」…………… 3件（内2件は、「経済的要因」を併記）
- ・ 「政治的要因」…………… 3件（内2件は「経済的要因」を併記）
- ・ その他…………… 4件（内3件は「経済的要因」を併記）
- ・ 「経済的要因」…………… 18件

前年度のアンケート調査では、プロジェクトの実現ないし進行を促した理由として、(1)プロジェクト自体の効果の大きさ、(2)相手国にとってのプライオリティーの高さ、及び(3)推進体制（担当機関）の強さが、最も重要であるという結果がでている。上記のアンケートに記

載された遅延理由の検討（「行政的要因」と「政治的要因」とを広い意味での推進体制として理解すれば）からも、逆の意味で（2）と（3）は、プロジェクト実現の重要な決め手となっていることがわかる。（1）のプロジェクト自体の効果の大きさについては、記載された理由のみに基づけば、必ずしも実現の成否の決め手であるのかどうか判断することができない。遅延理由としての「経済的要因」の比重が高いこと、また、「経済的要因」の中には、投資規模が過大で内外資金の調達が困難化しているとの記載も少なくないことなどから、効果の大小より、効果の経済性が（当然のことながら）重要な決め手となっていると考えられる。この点は、援助受け入れ国側の経済事情が悪化していれば、それだけ政策面での意志決定を左右する要因であろう。

前年度の調査のとりまとめを一部補足すれば、以下の点が指摘できよう。

- ・経済／財務分析の内容充実とともに、その前提条件の設定に当たって、政府財政の制約を現実的な範囲で分析次元に盛り込む方向を検討する。
- ・調査の終了後一定期間（例えば、5年）を過ぎても準備中ないし遅延している案件について、海外フォローアップ調査の様な定期的なモニタリングを行なう制度を充実させる。
- ・相手国の経済・財政事情に関する理解を適正に更新することは重要であるが、情報の収集という意味だけでなく、政策面での対話を保ち、その中で相手国側の開発プライオリティーを把握し、また、プライオリティーの設定・再検討自体にも協力・関与していく。

第3章付表1 実現状況別M/P調査個別案件リスト(1)

NO.	国名	調査名	形態	終了年度	分野(中分類)	分野(小分類)
1	バングラデシュ	ダッカ市雨水排水施設整備計画	M/P	62	社会基盤	河川・砂防
2	中国	海南島総合開発	M/P	62	開発計画	総合・地域開発計画
3	中国	上海市大気汚染対策	M/P	62	行政	環境問題
4	インドネシア	東部ジャワ州総合開発	M/P	50	開発計画	総合・地域開発計画
5	インドネシア	中部ジャワ州総合開発計画	M/P	52	開発計画	総合・地域開発計画
6	インドネシア	スマトラ西部及び北部トバ湖周辺基盤整備計画	M/P	53	観光	観光一般
7	インドネシア	造船振興計画	M/P	53	運輸交通	海運・船舶
8	インドネシア	東部ジャワ州南部沿岸地域開発計画	M/P	54	開発計画	総合・地域開発計画
9	インドネシア	南スラウェシ州中部水資源総合開発計画	M/P	54	社会基盤	水資源開発
10	インドネシア	メラビ火山砂防基本計画	M/P	54	社会基盤	河川・砂防
11	インドネシア	メダン地域都市交通計画	M/P	55	運輸交通	都市交通
12	インドネシア	海上無線通信網整備拡充計画	M/P	56	通信・放送	電気通信
13	インドネシア	ジャワ島幹線鉄道電化計画	M/P	57	運輸交通	鉄道
14	インドネシア	北バンテン水資源開発基本計画	M/P	58	社会基盤	水資源開発
15	インドネシア	国際通信長期開発計画	M/P	58	通信・放送	通信放送一般
16	インドネシア	航行援助施設整備基本計画	M/P	59	運輸交通	海運・船舶
17	インドネシア	アサハン河下流域開発計画	M/P	60	社会基盤	水資源開発
18	インドネシア	電気通信システム長期開発計画	M/P	61	通信・放送	通信放送一般
19	インドネシア	ジャカルタ首都圏幹線道路網整備計画	M/P	62	運輸交通	道路
20	インドネシア	ジャワ西部地域開発計画	M/P	62	開発計画	総合・地域開発計画
21	インドネシア	島しょ間交通需要予測	M/P	62	運輸交通	航空・空港
22	インドネシア	ウジエンバンダン都市圏道路網整備計画	M/P	63	運輸交通	都市交通
23	インドネシア	海難捜索救助並びに海難予防体制整備計画	M/P	63	運輸交通	海運・船舶
24	大韓民国	長期多目的ダム開発計画	M/P	54	社会基盤	水資源開発
25	マレーシア	全国水資源開発計画	M/P	57	社会基盤	水資源開発
26	マレーシア	ジョホールバル道路交通計画	M/P	57	運輸交通	道路
27	マレーシア	鉄道整備計画	M/P	58	運輸交通	鉄道
28	マレーシア	南ジョホール地域水資源開発計画	M/P	60	社会基盤	水資源開発

「進行」

第3章付表1 実現状況別M/P調査個別案件リスト(2)

NO.	国名	調査名	形態	終了年度	分野(中分類)	分野(小分類)
29	マレイシア	クランバレー交通計画	M/P	61	運輸交通	運輸交通一般
30	ネパール	コシ河流域水資源開発基本計画	M/P	59	社会基盤	水資源開発
31	パキスタン	全国総合交通計画	M/P	58	運輸交通	運輸交通一般
32	パキスタン	首都圏水資源開発基本計画	M/P	62	社会基盤	水資源開発
33	フィリピン	小水系河川総合開発計画	M/P	53	社会基盤	水資源開発
34	フィリピン	マヨン火山砂防基本計画	M/P	55	社会基盤	河川・砂防
35	フィリピン	ダバオ都市交通計画	M/P	56	運輸交通	都市交通
36	フィリピン	インフアンタ・リアル都市開発計画	M/P	59	社会基盤	都市計画・土地造成
37	フィリピン	マニラ首都圏都市交通計画(フェーズI&II)	M/P	60	運輸交通	都市交通
38	シンガポール	浅瀬浚渫計画	M/P	53	運輸交通	港湾
39	タイ	東北部道路網整備建設計画	M/P	57	運輸交通	道路
40	タイ	南タイ北部地域総合開発計画	M/P	59	開発計画	総合・地域開発計画
41	タイ	チャオピア洪水予報システム計画	M/P	63	社会基盤	河川・砂防
42	エジプト	南部地域総合開発計画	M/P	54	開発計画	総合・地域開発計画
43	エジプト	スエズ運河に対する技術協力計画	M/P	55	運輸交通	海運・船舶
44	イラク	バグダッド都市交通改善計画	M/P	62	運輸交通	都市交通
45	ジョルダン	北部地域総合開発計画	M/P	54	開発計画	総合・地域開発計画
46	トルコ	アンカラ市大気汚染対策計画	M/P	60	行政	環境問題
47	イエメン	都市交通計画	M/P	63	運輸交通	都市交通
48	ケニア	全国総合交通計画	M/P	59	運輸交通	運輸交通一般
49	ケニア	ヴィクトリア湖周辺地域総合開発計画	M/P	62	開発計画	総合・地域開発計画
50	マリ	地下水開発計画	M/P	57	社会基盤	水資源開発
51	ルワンダ	東部生活用水開発計画	M/P	61	公益事業	上水道
52	タンザニア	マハレ自然保護国立公園計画	M/P	55	観光	観光一般
53	ザイール	キンシャサ〜バナナ間交通体系総合調査	M/P	61	運輸交通	運輸交通一般
54	ジンバブエ	村落給水計画	M/P	58	公益事業	上水道
55	アルゼンティン	メンドーサ州電気通信・放送網整備拡充計画	M/P	62	通信・放送	通信放送一般
56	ブラジル	鉄道新線建設計画	M/P	50	運輸交通	鉄道
57	ブラジル	三州開発計画	M/P	54	開発計画	総合・地域開発計画
58	ブラジル	消防訓練センター建設計画	M/P	55	社会基盤	建築・住宅
59	ブラジル	大カラジャス地域総合開発計画	M/P	60	開発計画	総合・地域開発計画

第3章付表1 実現状況別M/P調査個別案件リスト(3)

NO.	国名	調査名	形態	終了年度	分野(中分類)	分野(小分類)
60	チリ	国鉄近代化計画	M/P	58	運輸交通	鉄道
61	チリ	バルパライソソ港・サンアントニオ港整備計画	M/P	61	運輸交通	港湾
62	コロンビア	シモンボリバル公園造成計画	M/P	55	社会基盤	都市計画・土地造成
63	コロンビア	バランキージャ総合都市交通計画	M/P	59	運輸交通	都市交通
64	コスタ・リカ	太平洋岸新港背後地域開発計画	M/P	52	開発計画	総合・地域開発計画
65	パラグアイ	アスンシオン首都圏都市交通整備計画	M/P	61	運輸交通	都市交通
66	複数(IDN,MYS,SGP)	電子航行援助システム等設置計画	M/P	52	運輸交通	海運・船舶
[遅延]						
67	ブルネイ	公共交通網整備計画	M/P	60	運輸交通	陸運
68	インドネシア	沈船除去計画	M/P	54	運輸交通	港湾
69	インドネシア	地方電気通信網整備計画	M/P	60	通信・放送	電気通信
70	マレーシア	トレンガス南部地域総合開発計画	M/P	60	開発計画	総合・地域開発計画
71	フィリピン	パナイ川流域洪水防衛基本計画	M/P	60	社会基盤	河川・砂防
72	フィリピン	カガヤン河流域水資源開発基本計画	M/P	62	社会基盤	水資源開発
73	スリ・ランカ	全国電気通信網整備計画	M/P	60	通信・放送	電気通信
74	タイ	首都圏交通計画	M/P	54	運輸交通	鉄道
75	イラク	職業訓練センター設立計画	M/P	59	社会基盤	建築・住宅
76	ジョルダン	カラク地域総合開発計画	M/P	62	開発計画	総合・地域開発計画
77	ナイジェリア	新港建設計画	M/P	56	運輸交通	港湾
78	タンザニア	ナトロン湖天然シタ灰開発計画及び関連輸送施設	M/P	51	運輸交通	運輸交通一般
79	ジンバブエ	国鉄電化計画	M/P	55	運輸交通	鉄道
80	アルゼンティン	経済開発計画	M/P	61	開発計画	開発計画一般
81	ペルー	リマック川防災対策計画	M/P	62	社会基盤	河川・砂防
82	ヴェネズエラ	港湾技術訓練センター建設計画	M/P	55	運輸交通	港湾



第3章付表2 実現状況別M/P+F/S調査個別案件リスト(1)

NO.	国名	調査名	形態	終了年度	分野(中分類)	分野(小分類)
[実現・具体化済]						
1	パキスタン	海運・造船振興計画	M/P+F/S	54	運輸交通	海運・船舶
2	タイ	北部地方道路網整備計画	M/P+F/S	56	運輸交通	道路
3	パラグアイ	電気通信・放送拡充計画	M/P+F/S	58	通信・放送	電気通信
[建設中]						
4	インドネシア	ウラル河総合河川改修計画	M/P+F/S	53	社会基盤	河川・砂防
5	インドネシア	ジャカルタ大都市圏鉄道路線送計画	M/P+F/S	56	運輸交通	鉄道
6	インドネシア	ラジョ・テレビ放送総合開発5カ年計画	M/P+F/S	58	通信・放送	通信放送一般
7	インドネシア	ジャカルタ市水道整備計画	M/P+F/S	59	公益事業	上水道
8	インドネシア	ウジュンバンタン市水道整備計画	M/P+F/S	60	公益事業	上水道
9	フィリピン	地方都市上水道整備計画	M/P+F/S	61	公益事業	上水道
10	スリ・ランカ	港湾整備計画	M/P+F/S	54	運輸交通	港湾
11	タイ	東部工業港開発計画	M/P+F/S	58	運輸交通	港湾
12	ブラジル	イタジャイ河流域治水計画	M/P+F/S	62	社会基盤	河川・砂防
13	西サモア	全国港湾整備総合計画	M/P+F/S	62	運輸交通	港湾
[実現・具体化進行中]						
14	中国	大連港港湾整備計画	M/P+F/S	63	運輸交通	港湾
15	インドネシア	東部地域電気通信網整備計画	M/P+F/S	57	通信・放送	電気通信
16	インドネシア	ドマイ港整備計画	M/P+F/S	58	運輸交通	港湾
17	インドネシア	パダン治水計画	M/P+F/S	58	社会基盤	河川・砂防
18	インドネシア	スマラン港開発計画(フェーズII)	M/P+F/S	61	運輸交通	港湾
19	フィリピン	アイリーン港整備計画	M/P+F/S	56	運輸交通	港湾
20	フィリピン	地方都市上水道計画	M/P+F/S	57	公益事業	上水道
21	フィリピン	バタンガス港整備計画	M/P+F/S	60	運輸交通	港湾
22	タイ	ラムチャバン臨海部開発計画	M/P+F/S	59	開発計画	総合・地域開発計画

第3章付表2 実現状況別M/P+F/S調査個別案件リスト(2)

NO.	国名	調査名	形態	終了年度	分野(中分類)	分野(小分類)
23	タイ	バンコク市都市排水対策計画	M/P+F/S	60	社会基盤	河川・砂防
24	タイ	中央部道路網整備計画	M/P+F/S	63	運輸交通	道路
[実現・具体化準備中]						
25	バングラーデシュ	ダッカ・ナラヤンガンジ港整備計画	M/P+F/S	62	運輸交通	港湾
26	インドネシア	チタルム川上流域洪水防衛計画	M/P+F/S	63	社会基盤	河川・砂防
27	マレーシア	ベナン下水道・排水計画	M/P+F/S	53	公益事業	下水道
28	マレーシア	クラン川流域治水計画	M/P+F/S	63	社会基盤	河川・砂防
29	ネパール	テレビジョン放送網開発計画	M/P+F/S	62	通信・放送	放送
30	タイ	バンコク市都市廃棄物整備計画	M/P+F/S	57	公益事業	都市衛生
31	タイ	南部地域開発計画	M/P+F/S	63	観光	観光一般
32	エジプト	シャルキア州下水道整備計画	M/P+F/S	63	公益事業	下水道
33	エジプト	スエズ湾臨海部開発計画	M/P+F/S	61	開発計画	開発計画一般
34	ボリヴァリア	エル・アルト空港近代化計画	M/P+F/S	62	運輸交通	航空・空港
[遅延・中断]						
35	インドネシア	ローコスト住宅開発計画	M/P+F/S	55	社会基盤	建築・住宅
36	インドネシア	ソロン港整備計画	M/P+F/S	56	運輸交通	港湾
37	インドネシア	スラバヤ都市圏都市計画	M/P+F/S	57	社会基盤	都市計画・土地造成
38	インドネシア	ウイダス川流域開発計画	M/P+F/S	60	社会基盤	水資源開発
39	インドネシア	中部ジャワ・ジョグジャカルタ空港整備計画	M/P+F/S	61	運輸交通	航空・空港
40	大韓民国	ソウル特別市都市固形廃棄物整備計画	M/P+F/S	60	公益事業	都市衛生
41	マレーシア	アロースタウン下水道及び排水計画	M/P+F/S	55	公益事業	下水道
42	マレーシア	ケラタン州港湾建設計画	M/P+F/S	55	運輸交通	港湾
43	マレーシア	ジョージタウン・パタワース道路計画	M/P+F/S	57	運輸交通	道路
44	マレーシア	クラン地域下水道・排水計画	M/P+F/S	57	公益事業	下水道
45	パキスタン	コンテナ輸送導入計画	M/P+F/S	56	運輸交通	港湾
46	タイ	バンコク市下水道整備計画	M/P+F/S	57	公益事業	下水道
47	エジプト	アレキサンドリヤ市都市廃棄物処理計画	M/P+F/S	60	公益事業	都市衛生

第3章付表2 実現状況別M/P+F/S調査個別案件リスト(3)

NO.	国名	調査名	形態	終了年度	分野(中分類)	分野(小分類)
48	ドミニカ共和国	サンペドロマコリス港開発計画	M/P+F/S	62	運輸交通	港湾
49	エクアドル	グアヤキル市都市交通計画	M/P+F/S	61	運輸交通	都市交通
50	ペルー	カジャオ港整備計画	M/P+F/S	58	運輸交通	港湾
51	ペルー	リマ国際空港整備計画	M/P+F/S	61	運輸交通	航空・空港
52	パラグアイ	アスンシオン市雨水排水施設整備計画	M/P+F/S	61	社会基盤	河川・砂防

「不明」

53 グアテマラ 治水計画 M/P+F/S 59 社会基盤 河川・砂防

第3章付表3 実現状況別F/S調査個別案件リスト(1)

NO.	国名	調査名	形態	終了年度	分野(中分類)	分野(小分類)
「実現・具体化済」						
1	インドネシア	ウオノギリ多目的ダム建設計画	F/S	50	社会基盤	水資源開発
2	インドネシア	中東部ジャワ道路改良計画	F/S	51	運輸交通	道路
3	インドネシア	スマラン港開発計画(フェーズI)	F/S	53	運輸交通	港湾
4	インドネシア	病院整備計画	F/S	53	社会基盤	建築・住宅
5	インドネシア	ポロブドール・プランバンナン国立史跡公園整備計画	F/S	54	観光	観光一般
6	インドネシア	地方小都市上水道整備計画	F/S	55	公益事業	上水道
7	大韓民国	地下鉄2号線建設計画	F/S	52	運輸交通	鉄道
8	マレーシア	東西マレーシア海底ケーブル敷設計画	F/S	52	通信・放送	電気通信
9	マレーシア	サバ・サラワク洪水予警報計画	F/S	55	社会基盤	河川・砂防
10	ネパール	地方電気通信網整備計画	F/S	58	通信・放送	電気通信
11	フィリピン	スービック修理用造船所建設計画	F/S	51	運輸交通	海運・船舶
12	フィリピン	フェリー計画	F/S	51	運輸交通	海運・船舶
13	フィリピン	Agnon川、Bicol川、Cagayan川における洪水予警報システムの総合計画設立のための調査	F/S	52	社会基盤	河川・砂防
14	スリ・ランカ	電気通信網整備計画	F/S	52	通信・放送	電気通信
15	タイ	鉄道橋梁改良計画	F/S	51	運輸交通	鉄道
16	タイ	首都圏周辺市街地区水道拡張計画	F/S	53	公益事業	上水道
17	タイ	ベチャブーン〜チャイバダン道路建設計画	F/S	53	運輸交通	道路
18	タイ	ノンブアーバンラムチャボン道路建設計画	F/S	54	運輸交通	道路
19	エジプト	カイロ大都市圏都市用水開発計画	F/S	50	公益事業	上水道
20	エジプト	スエズ運河拡張計画	F/S	50	運輸交通	港湾
21	エジプト	アレキサンドリアPCMマイクロウェーブ回線網建設計画	F/S	56	通信・放送	電気通信
22	エジプト	カイロ〜アスワーン〜アシンベルマイクロウェーブ通信網建設計画	F/S	57	通信・放送	電気通信
23	リベリア	バンガローラフン〜メンデンダイコマ道路建設計画	F/S	54	運輸交通	道路
24	マダガスカル	マイクロ回線建設計画	F/S	52	通信・放送	電気通信
25	ザイール	マタアイ橋梁建設計画	F/S	53	運輸交通	運輸交通一般
26	ジンバブエ	インデルサット標準A地球局建設計画	F/S	57	通信・放送	電気通信
27	ザンビア	マイクロウェーブ回線網建設計画	F/S	56	通信・放送	電気通信

第3章付表3 実現状況別F/S調査個別案件リスト(2)

NO.	国名	調査名	形態	終了年度	分野(中分類)	分野(小分類)
28	ポリグアイア	ビルビル国際空港計画	F/S	52	運輸交通	航空・空港
29	ポリグアイア	国鉄復旧計画	F/S	56	運輸交通	鉄道
30	ブラジル	プライアモーレ港建設計画	F/S	52	運輸交通	港湾
31	パラグアイ	船舶増強計画	F/S	53	運輸交通	海運・船舶
[建設中]						
32	バンダラアデシユ	メグナ・メグナグナムテイ橋建設計画	F/S	59	運輸交通	道路
33	ビルマ	ラングーン国際空港拡張計画	F/S	54	運輸交通	航空・空港
34	中国	秦皇島港丙丁バース建設、連雲港二期工事、青島港前湾港区建設計画	F/S	59	運輸交通	港湾
35	中国	鄭州・宝鶏間複線鉄道電化計画・衡陽・広州間鉄道複線化及び電化計画	F/S	59	運輸交通	鉄道
36	中国	天津・上海・広州電気通信網改造計画	F/S	59	通信・放送	電気通信
37	中国	観音閣ダム建設計画	F/S	63	社会基盤	水資源開発
38	インドネシア	ウオノギリ多目的ダム計画関連灌漑及び河川改修計画	F/S	51	社会基盤	河川・砂防
39	インドネシア	バンジャルマシマシマ港開発計画	F/S	52	運輸交通	港湾
40	インドネシア	バリクパパン港湾整備計画	F/S	54	運輸交通	港湾
41	インドネシア	沿岸無線通信網整備補充計画	F/S	55	通信・放送	電気通信
42	インドネシア	ジャカルタ首都圏電話網整備補充計画	F/S	55	通信・放送	電気通信
43	インドネシア	マデライウン河緊急治水計画	F/S	55	社会基盤	河川・砂防
44	インドネシア	ジェネベラン河下流域治水計画	F/S	56	社会基盤	河川・砂防
45	インドネシア	バリ国際空港整備補充計画	F/S	57	運輸交通	航空・空港
46	インドネシア	スメル火山砂防・水資源保全計画	F/S	59	社会基盤	河川・砂防
47	インドネシア	メダン・スマラン・ソロ電話網整備計画	F/S	60	通信・放送	電気通信
48	インドネシア	スマトラ縦断幹線伝送路整備計画	F/S	62	通信・放送	電気通信
49	マレーシア	クアタラン・コタキナバル海底ケーブル建設計画	F/S	61	通信・放送	電気通信
50	パキスタン	国鉄機関車供給計画	F/S	58	運輸交通	鉄道
51	フィリピン	ルソン島北部電気通信網建設計画	F/S	53	通信・放送	電気通信
52	フィリピン	中部ルソン電気通信網整備計画	F/S	56	通信・放送	電気通信
53	スリ・ランカ	大コロombo電気通信網整備計画	F/S	58	通信・放送	電気通信

第3章付表3 実現状況別F/S調査個別案件リスト(3)

NO.	国名	調査名	形態	終了年度	分野(中分類)	分野(小分類)
54	タイ	バタヤ地区基盤整備計画	F/S	52	社会基盤	都市計画・土地造成
55	タイ	チャオピア河架橋計画	F/S	56	運輸交通	道路
56	タイ	東部水資源開発計画	F/S	56	社会基盤	水資源開発
57	タイ	東北部道路網整備計画(フェイズII)	F/S	60	運輸交通	道路
58	タイ	鉄道ヤード改良計画	F/S	62	運輸交通	鉄道
59	ジョルダン	イルビット市環状道路計画	F/S	56	運輸交通	道路
60	スーダン	道路建設計画	F/S	52	運輸交通	道路
61	イエメン	地方電気通信網整備計画	F/S	59	通信・放送	電気通信
62	イエメン	地方水道計画(パート2)	F/S	55	公益事業	上水道
63	ケニア	キリファイ橋建設計画	F/S	58	運輸交通	道路
64	マダガスカル	国道5号線改良計画	F/S	54	運輸交通	道路
65	タンザニア	南部沿岸道路建設計画	F/S	52	運輸交通	道路
66	メキシコ	マンサニージョ港開発計画	F/S	60	運輸交通	港湾
67	パラグアイ	ストロエスネル新空港建設計画	F/S	54	運輸交通	航空・空港
[実現・具体化進行中]						
68	ビルマ	船舶修理ドックヤード建設計画	F/S	59	運輸交通	海運・船舶
69	中国	上海市快速鉄道整備計画	F/S	61	運輸交通	鉄道
70	中国	上海市黄浦江架橋計画	F/S	62	運輸交通	道路
71	インドネシア	マカッサル造船所整備計画	F/S	55	運輸交通	港湾
72	インドネシア	ジャカルタ湾岸道路計画	F/S	56	運輸交通	道路
73	インドネシア	バダラン空港整備計画	F/S	56	運輸交通	航空・空港
74	インドネシア	ジャカルタ大都市圏鉄道輸送計画(マンガライ駅、メラク線改良及びタンゲラン線改良)	F/S	59	運輸交通	鉄道
75	インドネシア	ジャカルタ大都市圏鉄道輸送計画(カンボンバンダン地区改良計画)	F/S	60	運輸交通	鉄道
76	インドネシア	地方道路整備計画	F/S	60	運輸交通	道路
77	インドネシア	スラバヤバンジャルシムン海底ケーブル建設計画	F/S	61	通信・放送	電気通信
78	マレーシア	FM放送網整備計画	F/S	55	通信・放送	放送
79	マレーシア	錫錠埋立跡地住宅開発計画	F/S	55	社会基盤	建築・住宅

第3章付表3 実現状況別F/S調査個別案件リスト(4)

NO.	国名	調査名	形態	終了年度	分野(中分類)	分野(小分類)
80	パキスタン	カンブールダム・イスラマバード・ラワルピンディ導水計画	F/S	59	公益事業	上水道
81	フィリピン	マニラ首都圏道路計画(C-3・R-4道路建設計画)	F/S	52	運輸交通	道路
82	フィリピン	マニラ・バターン道路およびC-5、C-6道路建設計画	F/S	54	運輸交通	道路
83	フィリピン	バンバンガラルタ開発計画	F/S	56	社会基盤	河川・砂防
84	フィリピン	マニラ首都圏南部地区幹線道路網計画	F/S	56	運輸交通	道路
85	フィリピン	南部ルソン電気通信網整備計画	F/S	58	通信・放送	電気通信
86	フィリピン	気象通信網整備計画	F/S	59	運輸交通	気象・地震
87	フィリピン	道路防災計画	F/S	59	運輸交通	道路
88	フィリピン	道路防災計画ステージII	F/S	60	運輸交通	道路
89	フィリピン	日比友好道路・道路改善計画	F/S	62	運輸交通	道路
90	フィリピン	マニラ南港改修計画	F/S	62	運輸交通	港湾
91	スリ・ランカ	コロンボ周辺道路網整備計画	F/S	62	運輸交通	道路
92	タイ	長距離市外電話網	F/S	58	通信・放送	電気通信
93	タイ	ノンコー・ラムチャバン送水パイプライン計画	F/S	53	通信・放送	上水道
94	タイ	バンコック高速道路建設計画	F/S	58	公益事業	道路
95	タイ	新クルンテープ橋及びトンブリー道路延伸計画	F/S	62	運輸交通	道路
96	カタル	ドーハ市地下排水対策	F/S	62	公益事業	下水道
97	イエメン	ホダイダ港第7バース建設計画	F/S	56	運輸交通	港湾
98	ギニア	船舶増強計画	F/S	55	運輸交通	海運・船舶
99	ボリヴイア	サンボルハ〜トリニダ道路改良	F/S	62	運輸交通	道路
100	パナマ	パナマ首都圏都市交通計画	F/S	59	運輸交通	都市交通
[実現・具体化準備中]						
101	中国	大鵬湾港整備計画	F/S	61	運輸交通	港湾
102	中国	北京首都空港施設地区拡張計画	F/S	63	運輸交通	航空・空港
103	インドネシア	ジャカルタタリಂಗロード計画	F/S	52	運輸交通	道路
104	インドネシア	ジャカルタ大都市圏鉄道路輸送計画(チェンカレン空港 鉄道新線計画)	F/S	59	運輸交通	鉄道
105	インドネシア	ジャカルタ都市圏廃棄物整備計画	F/S	62	公益事業	都市衛生
106	インドネシア	カリマンタンスマラウエシ海底ケーブル建設計画	F/S	63	通信・放送	電気通信

第3章付表3 実現状況別F/S調査個別案件リスト(5)

NO.	国名	調査名	形態	終了年度	分野(中分類)	分野(小分類)
107	インドネシア	ガラングン火山防災計画	F/S	63	社会基盤	河川・砂防
108	インドネシア	都市加入者マイクロ波網整備計画	F/S	63	通信・放送	電気通信
109	インドネシア	バリ海岸緊急保安計画	F/S	63	運輸交通	港湾
110	インド	鉄道車両工場近代化計画	F/S	62	運輸交通	鉄道
111	マレーシア	東マレーシアFM放送網整備計画	F/S	57	通信・放送	放送
112	マレーシア	ペルリス港開発計画	F/S	58	運輸交通	港湾
113	マレーシア	ペナン市都市交通コンピュータ制御システム整備計画	F/S	62	運輸交通	都市交通
114	マレーシア	地域総合開発計画	F/S	63	観光	観光一般
115	ネパール	シンズリ道路建設計画	F/S	63	運輸交通	道路
116	フィリピン	地方道路網整備計画	F/S	63	運輸交通	道路
117	シンガポール	都市交通改善計画	F/S	63	運輸交通	都市交通
118	タイ	首都圏トラックターミナル建設計画	F/S	54	運輸交通	陸運
119	タイ	バンコク首都圏鉄高架化計画	F/S	59	運輸交通	鉄道
120	タイ	地方トラックターミナル整備計画	F/S	63	運輸交通	陸運
121	アラブ首長国連邦	水資源開発計画	F/S	56	社会基盤	水資源開発
122	エジプト	スエズ運河第2期拡張計画	F/S	55	運輸交通	港湾
123	エジプト	エル・アリッシュ市下水道整備計画	F/S	59	公益事業	下水道
124	エジプト	シアルキア下水道整備計画	F/S	59	公益事業	下水道
125	モロッコ	カサブランカ新高架交通システム建設計画	F/S	62	運輸交通	鉄道
126	ケニア	モンバサ地区給水増強計画	F/S	56	公益事業	下水道
127	ケニア	ナイロビバイパス建設計画	F/S	62	運輸交通	道路
128	ボリヴィア	電気通信網整備拡充計画	F/S	57	通信・放送	電気通信
129	コロンビア	ベナベンツラーボゴタ間道路計画	F/S	55	運輸交通	道路
130	コロンビア	バランキージャ市中心地区再開発計画	F/S	62	社会基盤	都市計画・土地造成
131	グアテマラ	サント・トーマス港開発計画	F/S	63	運輸交通	港湾
132	パナマ	パナマ市南部回廊建設計画	F/S	62	運輸交通	都市交通
133	パラグアイ	アスンシオン首都圏都市交通整備計画	F/S	63	運輸交通	都市交通
134	バングラデシュ	鉄道車両工場建設計画	F/S	60	運輸交通	鉄道

〔遅延・中断〕



第3章付表3 実現状況別F/S調査個別案件リスト(6)

NO.	国名	調査名	形態	終了年度	分野(中分類)	分野(小分類)
135	ビルマ	ラングーン鉄道環状線電化計画	F/S	59	運輸交通	鉄道
136	ビルマ	イラワジ河橋梁建設計画	F/S	61	運輸交通	運輸交通一般
137	ビルマ	幹線鉄道整備計画	F/S	61	運輸交通	鉄道
138	中国	上海・南京間高速道路建設計画	F/S	62	運輸交通	道路
139	中国	北江飛来峡多目的ダム建設計画	F/S	62	社会基盤	水資源開発
140	インドネシア	ビトン港拡張計画	F/S	52	運輸交通	港湾
141	インドネシア	地方都市周辺電気通信網整備計画	F/S	55	通信・放送	電気通信
142	インドネシア	ジャカルタ住宅市街地再開発計画	F/S	58	社会基盤	都市計画・土地造成
143	インドネシア	ヌサテンガラ電気通信網整備計画	F/S	58	通信・放送	電気通信
144	インドネシア	カリアン多目的ダム建設計画	F/S	60	社会基盤	水資源開発
145	インドネシア	ジャワ島幹線鉄道電化計画	F/S	60	運輸交通	鉄道
146	インド	デリー〜カンプール間幹線鉄道改良計画	F/S	62	運輸交通	鉄道
147	マレーシア	サラワク幹線道路建設計画	F/S	54	運輸交通	道路
148	マレーシア	キナバルガンガン河流域開発計画	F/S	56	開発計画	総合・地域開発計画
149	マレーシア	ジョホールバル道路交通計画	F/S	58	運輸交通	道路
150	マレーシア	タタウ・カピト幹線道路計画	F/S	59	運輸交通	道路
151	マレーシア	パルリス・ケダ・ブラウピナン地域水資源開発計画	F/S	59	社会基盤	水資源開発
152	マレーシア	鉄道整備計画(東西線・西線)	F/S	60	運輸交通	鉄道
153	パキスタン	グアダール・ミニポート開発計画	F/S	54	運輸交通	港湾
154	フィリピン	病院整備計画	F/S	54	社会基盤	建築・住宅
155	フィリピン	ダルトン・パス・トンネル計画	F/S	56	運輸交通	道路
156	フィリピン	サンフェルナンド港整備計画	F/S	58	運輸交通	港湾
157	フィリピン	サンロケ多目的ダム開発計画	F/S	59	社会基盤	水資源開発
158	スリ・ランカ	地方上水道整備計画	F/S	57	公益事業	上水道
159	タイ	沿岸海運整備振興計画	F/S	59	運輸交通	海運・船舶
160	タイ	船舶修理ヤード建設計画	F/S	60	運輸交通	港湾
161	タイ	東北タイ地方水道施設緊急整備計画	F/S	60	公益事業	上水道
162	タイ	港湾浚深船隊整備計画	F/S	61	運輸交通	港湾
163	エジプト	エジプト国鉄カイロ〜アレキサンドリア線電化	F/S	54	運輸交通	鉄道
164	エジプト	アレキサンドリア新国際空港建設計画	F/S	60	運輸交通	航空・空港
165	エジプト	シックス オクトーバシティーレビゼンター建設計画	F/S	61	通信・放送	放送

第3章付表3 実現状況別F/S調査個別案件リスト(7)

NO.	国名	調査名	形態	終了年度	分野(中分類)	分野(小分類)
166	モロッコ	ナドール新空港建設計画	F/S	59	運輸交通	航空・空港
167	ケニア	リニコックシッピング建設計画	F/S	59	運輸交通	道路
168	モーリシャス	道路建設計画	F/S	53	運輸交通	道路
169	セネガル	船舶増強計画	F/S	55	運輸交通	海運・船舶
170	シェラ・レオネ	道路建設計画	F/S	55	運輸交通	道路
171	タンザニア	貨客船建造計画	F/S	53	運輸交通	海運・船舶
172	ザイール	キセソン・キンバンセケ鉄道建設計画	F/S	62	運輸交通	鉄道
173	ザンビア	ルサカ国際空港整備計画	F/S	60	運輸交通	航空・空港
174	アルゼンティン	国鉄車輛検修工場建設計画	F/S	61	運輸交通	鉄道
175	コスタ・リカ	カルデラ港建設計画	F/S	56	運輸交通	港湾
176	コスタ・リカ	カルデラ港維持整備計画	F/S	61	運輸交通	港湾
177	ドミニカ共和国	ラジオ・テレビ放送網拡充計画	F/S	59	通信・放送	放送
178	メキシコ	グアナフアト州高速鉄道開発計画	F/S	58	運輸交通	鉄道
179	メキシコ	トクマスパン工業港開発計画	F/S	58	運輸交通	港湾
180	メキシコ	ラサロカルデナス港修繕ドック整備計画	F/S	62	運輸交通	港湾
[中止・消滅]						
181	フィリピン	マニラ地下鉄(1号線)計画	F/S	51	運輸交通	鉄道
182	シンガポール	セントサ衛星地球局補修計画	F/S	61	通信・放送	電気通信
183	ホンジュラス	テグシガルバル新空港建設計画	F/S	54	運輸交通	航空・空港
184	ソロモン諸島	国内電気通信幹線網建設計画	F/S	55	通信・放送	電気通信
[不明]						
185	フィリピン	マニラ首都圏北部地区幹線道路網計画	F/S	58	運輸交通	道路
186	タイ	東部水資源開発計画(フェーズII)	F/S	57	社会基盤	水資源開発
187	エジプト	スエズ運河航行安全計画	F/S	60	運輸交通	海運・船舶
188	スワジランド	新国際空港建設計画	F/S	54	運輸交通	航空・空港
189	アルゼンティン	ブータ・メダノス深水港建設計画	F/S	54	運輸交通	港湾
190	パナマ	短波放送施設建設計画	F/S	59	通信・放送	放送

第3章付表4 実現状況別D/D調査個別案件リスト

NO.	国名	調査名	形態	終了年度	分野(中分類)	分野(小分類)
「実現・具体化済」						
1	タイ	バンコク市内線路網実施設計	D/D	53	通信・放送	電気通信
2	タイ	バンコク市内線路網実施設計	D/D	55	通信・放送	電気通信
3	タイ	ラマ6世橋梁修復計画	D/D	57	運輸交通	鉄道
「建設中」						
4	タイ	東部海岸パイプライン建設実施設計	D/D	57	社会基盤	水資源開発
「実現・具体化準備中」						
5	アラブ首長国連邦	アル・バセイラム建設計画実施設計	D/D	56	社会基盤	水資源開発
6	ボリビア	サンボルハ〜トリニダ道路改良	D/D	63	運輸交通	道路
「遅延・中断」						
7	モーリシアス	道路建設計画(ポーバッサン〜ポートルイス・リンクロード)	D/D	55	運輸交通	道路
「不明」						
8	バングラデシュ	テレビジョンスタジオ建設計画	D/D	52	通信・放送	放送

第3章付表5 実現状況別基礎調査個別案件リスト

NO.	国名	調査名	形態	終了年度	分野(中分類)	分野(小分類)
[進行]						
1	インドネシア	地方道整備計画	基礎調査	55	運輸交通	道路
2	インドネシア	カリマンタン州ネガラガ河上流域地図作成事業	基礎調査	60	社会基盤	測量・地図
3	フィリピン	カガヤン州バレー地区地図作成	基礎調査	57	社会基盤	測量・地図
4	フィリピン	マニラ首都圏地形図作成事業	基礎調査	63	社会基盤	測量・地図
5	タイ	ラオス難民生活用水供給計画	基礎調査	57	社会基盤	水資源開発
6	タイ	バンコク首都圏地形図作成事業	基礎調査	63	社会基盤	測量・地図
7	ジョルダン	ムジブ水系水利用計画	基礎調査	62	社会基盤	水資源開発
8	オマーン	バチナコスト地区水文観測計画	基礎調査	60	社会基盤	水資源開発
9	ケニア	地図作成事業	基礎調査	62	社会基盤	測量・地図
10	エチオピア	生活用水供給(地下水開発)緊急計画	基礎調査	60	社会基盤	水資源開発
11	ギニア	地形図作成事業	基礎調査	56	社会基盤	測量・地図
12	ケニア	東部地区地図作成事業	基礎調査	58	社会基盤	測量・地図
13	セネガル	ファレメ鉄道建設計画に関する写真図作成	基礎調査	52	運輸交通	鉄道
14	ボリブイア	チャパレー地区地図作成事業	基礎調査	52	社会基盤	測量・地図
15	グアテマラ	グアテマラ市地下水開発計画	基礎調査	61	社会基盤	水資源開発
16	パナマ	カリブ海沿岸地区地図作成事業	基礎調査	55	社会基盤	測量・地図
17	ペルー	フニン県サティボ地区地形図作成事業	基礎調査	61	社会基盤	測量・地図
18	複数(THA,MYS,SGP)	タイ・マレーシア・シンガポール海底ケーブル建設計画	基礎調査	53	通信・放送	電気通信
19	複数(IDN,MYS,SGP)	マラッカ海峡ワシントン・ジャバムバンク区域水路調査	基礎調査	53	運輸交通	海運・船舶
20	複数(IDN,MYS,SGP)	マラッカ・シンガポール海峡統一基準点海図作成	基礎調査	57	社会基盤	測量・地図
21	複数(IND,IKA)	メダン・コロロンゴ海底ケーブル建設計画	基礎調査	58	通信・放送	電気通信
[遅延]						
22	中国	天津市地下水資源開発計画	基礎調査	62	社会基盤	水資源開発

第3章付表6 実現状況別その他調査個別案件リスト(1)

NO.	国名	調査名	形態	終了年度	分野(中分類)	分野(小分類)
[進行]						
1	中国	鉄道近代化計画	その他	56	運輸交通	鉄道
2	インドネシア	ソロ河流域開発計画アフターケア	その他	49	社会基盤	水資源開発
3	インドネシア	プランタス河(ウリンギ・ダム)アフターケア	その他	52	社会基盤	河川・砂防
4	インドネシア	プランタス河中流部河川改修計画アフターケア	その他	52	社会基盤	河川・砂防
5	インドネシア	ソロ河ウオノギリ多目的ダム関連河川改修計画アフターケア	その他	53	社会基盤	河川・砂防
6	インドネシア	ジャカルターメラク間道路アフターケア	その他	54	運輸交通	道路
7	マレーシア	ピンツル港建設計画	その他	54	運輸交通	港湾
8	パキスタン	バンデルカシム港建設計画アフターケア	その他	50	運輸交通	港湾
9	パキスタン	全国総合交通計画(アフターケア)	その他	62	運輸交通	運輸交通一般
10	フィリピン	フェリー計画アフターケア	その他	52	運輸交通	海運・船舶
11	フィリピン	マヨン火山砂防計画	その他	57	社会基盤	河川・砂防
12	スリ・ランカ	コロンボ港整備計画(アフターケア)	その他	55	運輸交通	港湾
13	スリ・ランカ	コロンボ空港整備計画(アフターケア)	その他	57	運輸交通	航空・空港
14	タイ	道路交通安全計画	その他	59	運輸交通	運輸交通一般
15	タイ	バンコク首都圏行バンコク市道路改良・交通安全計画	その他	61	運輸交通	運輸交通一般
16	タイ	効果的港湾システム調査	その他	62	運輸交通	港湾
17	タイ	都市計画策定指針作成	その他	63	社会基盤	都市計画・土地造成
18	エジプト	スエズ湾臨海部開発計画アフターケア	その他	63	開発計画	開発計画一般
19	ニジェール	輸送力整備増強計画	その他	52	運輸交通	運輸交通一般
20	メキシコ	幹線鉄道電化計画	その他	55	運輸交通	鉄道
21	メキシコ	近郊鉄道計画アフターケア	その他	54	運輸交通	鉄道
22	メキシコ	メキシコ市大気汚染対策	その他	63	行政	環境問題
23	パラグアイ	ラ・コルメナ道路アフターケア	その他	51	運輸交通	道路
[遅延]						
24	ブルネイ	印刷局改善計画	その他	58	社会基盤	建築・住宅
25	中国	港湾建設計画	その他	54	運輸交通	港湾

第3章付表6 実現状況別その他調査個別案件リスト(2)

NO.	国名	調査名	形態	終了年度	分野(中分類)	分野(小分類)
26	メキシコ	メキシコ市内通勤鉄道建設計画	その他	52	運輸交通	鉄道
27	メキシコ	臨海工業地帯建設にかかると技術協力計画	その他	56	運輸交通	港湾