

案件要約表 (F/S)

作成1986年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 302/80

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状		
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	サラワク州北部、Miri/Binnulu 道路 - Limbang 間			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input checked="" type="checkbox"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 具体化進行中 <input type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 中止・消滅	
2. 調査名	サラワク幹線道路建設計画	2. 提案プロジェクト (US\$1,000) US\$1=M\$2.19	1) 84,383 2) 3)	内貨分 外貨分	1) 84,383 2) 3)			
3. 分野分類	運輸・交通/道路	3. 主な事業内容	一部にフィーダー道路が存在するが、ほとんどが河川網によってのみ連結されている。Miri 地域と Limbang 地域を道路で連結するものである。			(状況) (平成4年度在外事務所調査) 1. 連邦政府は、第6次開発計画における本案件の実施に対して、5,000万RMの子分を配分したが、州政府は優先順位を変更し、本案件予算を1,200万RMに削減した。詳細設計は、州の公共事業局が1980年以降段階的に実施してきた。ブルル-リンバン間の幹線道路について、設計が変更され、特に、バタンティンジャール-ロンラマ区間を重点的に整備することとなった。パイロット区間の設計が公共事業局の自己資金で実施されており、第6次計画期間末までに区間が完成する予定である。 2. 区間別の現況は以下の通り。 ・ Beluru 道路 19km (現況：舗装道路) ・ Beluru - Batang Tinjar 区間 25km (現況：砂利道路) ・ Batang Tinjar - Long Lama 区間 25km (現況：5km 調査済み) ・ Long Lama - Nganga Medamit 区間 (現況：舗装道路、改良) ・ Nganga Medamit - Limbang 区間 (現況：未連結) 3. 現在、サラワク州とサバ州とを連結する1級幹線道路網に関する新しい調査の必要性が検討されている。最近JICA調査(全国道路網整備計画調査)のドラフトファイナルレポートが提出されており、いずれ州政府は最終報告書の提案内容の承認を検討することになる。調査結果は、既往調査の提案に代わる道路網整備計画を提示すると思われる。 (平成5年度在外事務所調査) Beluru - Long Lama 間のD/D実施。施工はJKR (Jabatan Kerjasama) の直営による。 2 - 12km地点までは完工した。 (平成5年度在外事務所調査) 建設資金は連邦予算から出ている。 連邦政府はすべての州の中心都市を結ぶ道路の建設を意図しており、本プロジェクトはその一環である。 (平成6年度国内調査) (平成7年度国内調査) 追加情報なし。		
4. 分類番号		内容	延長	車道巾				
5. 調査の種類	F/S	路線改良	69.5km	7.32m				
6. 相手国の 担当機関	サラワク州政府経済企画局 サラワク州公共事業局	路線新設	141.1km	7.32m				
7. 調査の 目的	道路交通手段が無いサラワク州北部の 道路整備	フィーダー	49.8km (5路線)	4.27m				
8. S/W締結年月	1978年 2月	計画事業期間	1) 1980. -1985. 2) 3)					
9. コンサルタント	(株) パシフィックコンサルタンツインターナショナル	4. フィージビリティ とその前提条件	有	EIRR 1) 10.10 2) 3)	FIRR 1) 10.10 2) 3)			
10. 調査団	団員数	条件又は開発効果						
	調査期間	[前提条件] ①プロジェクトライフは20年 ②全体を3段階に分けて建設 ③当初は表面処理で建設、以降の交通量に合わせて順次アスファルト舗装に改良するものとする。						
	延べ人月 国内 現地	[開発効果] ①プロジェクト道路沿線にある農業開発適地の開発 ②林業生産及び加工業立地の促進 ③G.Mulu国立公園などの観光ポテンシャルの開発などが期待される。						
11. 付帯調査・ 現地再委託	地質調査							
12. 経費実績	総額 186,171 (千円) コンサルタント経費 141,135	5. 技術移転	交通経済(交通コスト)面における技術指導を行なった。			3. 主な情報源 ①、② Sarawak Economic Planning Unit		

外国語名 Beluru/Long Lama/Limbang Trunk Road Construction Project in Sarawak

[F/S, D/D]

案件要約表 (F/S)

作成1986年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 303/80

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状																									
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	キナバタンガン河/サバ州 サドン河/サラワク州			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 具体化準備中 <input checked="" type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 具体化進行中 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 中止・消滅																								
2. 調査名	サバ・サラワク洪水予警報計画	2. 提案プロジェクト予算 (US\$1,000) US\$1=¥220=MS\$2.1	1) 2,516	内貨分	1) 611 2) 3) 外貨分 1,905																										
3. 分野分類	社会基盤/河川・砂防	3. 主な事業内容	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">内容</th> <th style="width: 10%;">キナバタン河</th> <th style="width: 10%;">サドン河</th> <th style="width: 10%;">計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>洪水予報センター</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>中継所</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>監視制御所</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>テレメーター観測所</td> <td>7</td> <td>7</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>送受信所</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table>				内容	キナバタン河	サドン河	計	洪水予報センター	1	1	2	中継所	2	1	3	監視制御所	1	1	2	テレメーター観測所	7	7	14	送受信所	1	1	2	(状況) 1980~81年 灌溉排水局 (DID) が詳細設計実施。 1985年 自己資金 (70万マレーシアドル) で着工し、年内に完工。 (平成6年度(中)調査) 1986年以降、洪水予警報システムが稼動し、洪水時に水文観測情報が、各担当機関によって収集、監視活用されている。
内容	キナバタン河	サドン河					計																								
洪水予報センター	1	1	2																												
中継所	2	1	3																												
監視制御所	1	1	2																												
テレメーター観測所	7	7	14																												
送受信所	1	1	2																												
4. 分類番号		3. 計画事業期間	1) 2)	3)																											
5. 調査の種類	F/S	4. フィージビリティ とその前提条件	有	EIRR ¹⁾ 2) 3)	FIRR ¹⁾ 2) 3)	条件又は開発効果 目的はキナバタンガン、サドンの2河川流域にテレメーターによる雨量・水位観測網を設置し、収集した水文データを解析して洪水予報・警報を発生させるシステム及び組織を設立することである。 【開発効果】 洪水の直接・間接の被害の軽減、及び民生の安定による社会・経済の円滑な発展を促進する。																									
6. 相手国の 担当機関	農業省灌溉排水局 Department of Irrigation and Drainage (DID)	5. 技術移転	①OJT: 調査項目のうち電波実験等を共同で行った。 ②機材供与及び指導: 電波実験用機材の使用方法について充分なOJTを行い、同使用機材をカウンターパートに供与した。																												
7. 調査の 目的	サバ・サラワク州のキナバタンガン河、サドン河流域における洪水予警報システムを確立する	10. 調査団				団員数 9																									
8. S/W締結年月	1978年 11月	調査期間	1979.10-1980.7(9ヶ月)		2. 主な理由																										
9. コンサルタント	(株) 建設技術研究所 (社) 建設電気技術協会	延べ人月	国内 19.16 現地 10.56 8.60																												
11. 付帯調査・ 現地再委託	電波伝播実験	11. 付帯調査・ 現地再委託			3. 主な情報源 ①																										
12. 経費実績	総額 57,134 (千円) コンサルタント経費 42,009	12. 経費実績																													

外国語名 Flood Forecasting and Warning System in Sabah and Sarawak

[F/S, D/D]

案件要約表 (M/P+F/S)

作成1986年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 203B/81

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状								
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	<M/P>マレー半島北東海岸タイ国境に隣接州、アロースター地区、クアラケダ地区、 合計4,250 ha <F/S>アロースターの優先地区 (187ha)			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="checkbox"/> 具体化進行中							
2. 調査名	アロースター下水道及び排水計画	2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=MS\$2.5	M/P	1) 47,673 内貨分 38,421 外貨分 9,252 2)	F/S			1) 8,700 内貨分 7,100 外貨分 1,600 2) 3)						
3. 分野分類	公益事業/下水道	3. 主提案プロジェクト/事業内容				(状況) (平成4年度在外事務所調査) 本調査は、地方自治体(アロースター市庁)の所轄する下水道事業と排水灌漑局(DID)の担当する排水事業の2つのコンポーネントからなっている。 1. 排水事業 JICA調査によるフェーズI優先地区(357ha)について、連邦政府資金による詳細設計調査が実施された。そのうちの187ha(スンガイラジャ地区のみ、ブトラ地塊は除く)について、1989年に連邦政府が3,020万RMの予算を配分した。しかし、建設工事の遅れのため、政府は請負工事契約をキャンセルした。New Straits Timesの記事(1993.3.12付)によれば、請負った建設会社は、契約放棄の取消しを要請中である。 2. 下水道事業 詳細設計調査(人札図書作成含む)は連邦政府予算(約100万RM)でロイヤルコンサルタント(SMHB)によって、実施された(1990年9月~1993年2月)。JICA調査がレビューされ、以下の様な変更が行われた。対象地区には当初優先地区だけでなく、その周辺の新たに成長した地区(例えば、ジャラン・サイド・ブトラ)を加えた。土地取得コストの上昇等のため、JICA調査の提案したスタビリゼーション・ボンド法は、費用効果がないと判断され、代わってaerated lagoon systemが提案された。 連邦政府は、近年民営化政策を推進しており、インフラ整備における民間部門の参入を奨励している。第6次開発計画において、本アロースター下水事業に4,000万RMの予算が配分されたが、この予算の執行は、ある民間業者の提出した投資申請について政府決定が下されるまで、凍結された。 (平成5年度在外事務所調査) アロースターは洪水に悩まされ、その対策が急務であるが、経済効果についての評価がされておらず取り組みがおくれている。特に目立った追加情報は無い。 (平成6年度国内調査) (平成7年度国内調査) 追加情報なし。 (平成7年度現地調査) 建設は1997-98年に開始するというプロポーザルが出されており、それが実現すれば2000年頃に建設完了の見込みである。排水は第1フェーズのD/Dが行われ、1991年から建設工事が行われている。1995年12月に完成予定。工費はMS\$3,000万で、洪水対策ということで連邦政府予算が割り当てられた。第7次計画(1996-2000)では5地域800haの工事が計画され、総額MS\$1億の内MS\$1,500万が承認されている。 2. 主な理由 アロースターの発展状況にはかなりの変化が生じ、また、連邦政府も民営化政策を推進している。JICA調査終了後すでにかなりの年数を経ているため、対象地塊、事業内容を変更する必要が生じた。								
4. 分類番号		<M/P> 面積3,300ha、人口114万人の対象区域には下水道施設がなく、し尿処理が特に問題となっている。排水施設はあるが流下能力が減少し、浸水災害が頻発している。 提案された主な事業： 下水道(公共団体施工分) 管渠 径255~1,050mm、延長21,970m、ポンプ場2カ所、 処理場 11,850m ³ /日(5系列、面積88ha) トラック、清掃機器1式、実験施設1式 排水(面積187ha) 幹線排水水路、堤防、ゲート <F/S> 内容 整備区域面積 規模 汚水管渠 187ha(汚水)、187ha(雨水) 中継ポンプ場 径225mm~径1,050mm、L=22,000m 処理場(スクリュー・ポンプ法) 2カ所(Q=13~17m ³ /分) 雨水施設 1カ所(Q=12,000m ³ /日) 幹線水路の建設と改修												
5. 調査の種類	M/P+F/S													
6. 相手国の担当機関	アロースター市庁 排水灌漑局(DID)													
7. 調査の目的	生活環境や衛生状態の改善のため下水排水計画策定と優先地区の下水・排水のF/S実施													
8. S/W締結年月	1978年 10月													
9. コンサルタント	(株)日本コン							計画事業期間	1) 1981. -1985. 2) 3)	4. フィージビリティ とその前提条件	有 BIRR 1) FIRR 1) 2) 2) 2) 3) 3) 3)			
10. 調査団	団員数 10 調査期間 1979.2-1981.3(13ヶ月) 延べ入月 105.32 国内 66.31 現地 39.01							条件又は開発効果	<M/P> 事業の経済効果については計量化しにくい、浸水被害防止と水質汚濁防止に効果的であり、消化器系伝染病の低減と生産性の向上が期待される。2000年時を目標、4期に分けての建設計画、分流方式による下水処理方式で5処理場(酸化池)とする。浸水対策は、アロースター地区の一部クアラケダ125haが対象となった。既設水路の整備と埋立て計画による。 <F/S> M/Pの基本構想に基づき、マレーシア側の要望に沿って、汚水処理計画と雨水排水計画を立案するものである。 [前提条件] 2000年時を計画の目標とした。 [開発効果] 経済効果は計量化しにくい、水質汚濁防止(農業用水および沿岸海水)と雨期における浸水被害の減少が期待される。現状でのし尿処分と共同浄化槽の管理は計画した下水道施設での管理費より高く、費用面でのメリットが期待できる。					
11. 付帯調査・現地再委託	なし							5. 技術移転				① 調査員受け入れ：技術担当者2名の短期個別研修(現場視察を含む)を行った。 ② 共同で報告書作成：一部について上記研修中に作成 ③ 現地コンサルタントの活用：測量、水質調査等で活用 ④ 機材貸与及び指導：水質分析等		
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	236,999 (千円) 232,245							3. 主な情報源				①、②) Alor Setar Municipal Council、③		

案件要約表 (F/S)

作成1986年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 304/81

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状		
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	マレーシア半島部			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input checked="" type="checkbox"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 具体化進行中	
2. 調査名	FM放送網整備計画	2. 提案プロジェクト予算 (US\$1,000) US\$1=M\$2.2	1) 39,265	内貨分	1) 1,541			2) 3)
			2) 3)	外貨分	37,724			
3. 分野分類	通信・放送/放送	3. 主要事業内容				(状況) (平成4年度在外事務所調査) 東マレーシアを含めた全事業は、3工期に分けられ、第1工期及び第2工期は連邦政府の資金により建設を完了した。第3工期は、半島部5局、サバ州8局、サラワク州1局からなり、第6次開発計画期間中に実施される予定である。 第1工期：1983年7月～1985年12月(4局 事業費300万RM) 第2工期：1987年12月～1990年12月(8局 工事費1,200万RM) 第3工期：人札審査後、1993/94年に建設工事開始予定(24局 工事費3,500万RM) JICA調査の提案内容は、フィージブルである限り、忠実に実施されているが、設計ないし事業内容が一部変更された場合もある。例えば、第1工期では、Selangor州のUlu Kalik局の送信機は、より広いエリアをカバーする為、500ワットから1キロワットに引き上げられ、第2工期には、Gunung Pulai, Johor及びGunung Jerai, Kedahの各局でも、500ワットから5キロワットに引き上げられた。 (平成5年度在外事務所調査) 第1工期及び第2工期分の工事はすでに完成し、計12局が開設された。 第3工期分については、1994年12月の完工を目指して関連土木工事を実施中である。 (平成6年度国内調査) (平成7年度国内調査) 追加情報なし。		
4. 分類番号		マレーシア半島部の音声放送の難聴地域を解消するためVHF帯のFM放送網を整備する。既設TVサイトを極力利用する方針で、主要事業は以下の通りである。						
5. 調査の種類	F/S	送信所： 15サイト(既設TVサイト 13、既設マイクロサイト 1、新設 1) 局舎： 新設 11サイト、共用 4サイト 鉄塔： 新設 11基、共用 4基						
6. 相手国の担当機関	総理府経済企画局 電気通信総局 (Jabatan Telekom Malaysia)	プロジェクト費用総額： M\$ 86,384,000						
7. 調査の目的	難聴地域の解消のためVHF帯FM放送整備の可能性	計画事業期間						
8. S/W締結年月	1980年 6月	1) 1982. -1988.		2)				
9. コンサルタント	(株) NHKアイテック 日本放送協会	4. フィージビリティとその前提条件		有	EIRR 1) 27.00 FIRR 1) 8.80 2) 2) 2) 2) 3) 3) 3) 3)			
10. 調査団	団員数 12 調査期間 1980.6-1981.2(8ヶ月) 延べ人月 国内 3.92 現地 0.86 3.06	条件又は開発効果						
11. 付帯調査・現地再委託	なし	[前提条件] ① 広告料は10年に1度、20%の値上げをする。 ② 不足部分は国家財源で負担(年伸び率8.14%) ③ テレビの受信料を年額24M\$から40M\$に値上げする。 ④ EIRRの評価期間は10年とする。 [開発効果] ① 難聴地域の改善 ② ローカル放送の拡充による地方コミュニティの発展 ③ マレーシア全体の文化の向上						
12. 経費実績	総額 54,324 (千円) コンサルタント経費 6,837	5. 技術移転		① OJT: 現地調査期間中、プロジェクト計画、調査技法等についてOJTを実施した。② 研修員の受け入れ: カウンターパート2名に対し約1ヶ月F/S技法の研修を実施した。③ 共同で報告書作成: 日本での研修期間中、共同作業を実施した。④ 教材提供及び指導: 電測局、ウォークトーカー等調査に使用した機材を提供し、⑤ その他: 現地で同行したカウンターパートに調査を行いながらF/S技法の研修を実施した。				
						2. 主要理由		
						① 主要な理由は、できる限り広範な地域をカバーする音声放送を確保することが政府の社会的義務であると認識されたことである。 ② 広告収入の増加が、案件の全てを実施するインセンティブとなった。 ③ 国民の生活水準が向上するにつれ、ラジオ放送に対する需要が増加した(特に、第2工期工事の終了後の増加が顕著)。		
						3. 主要情報源		
						①、② RE Research Bhd/Jabatan Telekom Malaysia		

外国語名 VIII/FM Broadcast Coverage for Peninsular Malaysia

{F/S, D/D}

案件要約表 (M/P)

作成 1986 年 3 月
改訂 1996 年 3 月

ASE MYS/S 101/82

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 調査結果の活用の現状	
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	全国 (半島部、サバ、サラワク)			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 進行・活用 <input type="checkbox"/> 遅延 <input type="checkbox"/> 中止・消滅
2. 調査名	全国水資源開発計画	2. 提案プロジェクト/計画予算 (US\$1,000) US\$1=M\$2.5	1) 16,500,000	内貨分	1) 7,500,000 2)		
3. 分野分類	社会基盤/水資源開発	3. 主な提案プロジェクト	2) 外貨分	9,000,000			(状況) 全国、全水資源セクターをカバーする調査であったため、本報告書に基づき実施された流域水資源開発M/P調査、単一プロジェクトF/S調査の数は多い。代表的な例は、 (1) PKP地域水資源開発計画調査 (M/P) (2) 南ジョホール地域水資源開発計画調査 (M/P) (3) ペリスダム開発計画調査 (F/S) (4) クラン川流域洪水防衛計画調査 (F/S) (5) ペナン島洪水防衛計画調査 (F/S) (6) クランタン川洪水防衛計画調査 (F/S) などである。 この全国調査はマ国水資源開発の方向づけを行った点で、有意義であった。以来約10年を経て、マ国は目を見張る成長を遂げてきており、水開発/利用事情にも変化が起きている。前回調査のアップデートを行う必要があろう。 (平成6年度国内調査) 調査終了後、既に10年以上が経過している為、マレーシア政府は調査見直しの必要性を認識し、「新全国水資源マスタープラン」調査を実施する意向がある。 (平成7年度国内調査) 総理府経済企画庁 (EPU) インフラ部及び灌漑排水局 (DID) 河川部で「新全国水資源管理計画」としてJICA開発調査をするべくTORを作成し、来年度の要請案件となっている。
4. 分類番号		2000年を目途としてマレーシア全国水資源政策の目標を設定し、それを実現するための事業実施計画を策定する。					
5. 調査の種類	M/P	主要な提案事業： ①多目的ダム建設 ②流域間導水、州際導水 ③水力発電ポテンシャルの活用 ④ダム工場、オイルパーム持油工場の排水処理施設改善 ⑤31都市下水道整備 ⑥洪水防衛のための河道改修、放流路、輪中堤、洪水調節ダム					
6. 相手国の担当機関	経済企画庁、排水かんがい局、公共事業局、環境局、国家電力公団、法制局						
7. 調査の目的	2000年を目途とした全国の水資源開発M/Pの作成						
8. S/W締結年月	1979年 2月	4. 条件又は開発効果					
9. コンサルタント	日本工営 (株)	西暦2000年を目標に、国家的見地から整合性のとれた水資源の開発、管理を促進する。 ①公共水道施設の拡充により上水、上水の供給の増大 ②灌漑施設の拡充により米の自給率の向上 ③電力需要に対処するため水力開発を促進 ④河川の水質保全を図るため公共下水道の整備を図る。 ⑤洪水防衛施設の拡充により洪水被害の低下を図る。					
10. 調査団	10. 団員数	29					
	10. 調査期間	1979.10-1982.10(24ヶ月)					
	10. 延べ人月 国内 現地	402.97 151.83 251.14					
11. 付帯調査・現地再委託	なし	このため、以下の法制度、組織の整備を図る。 (1) 現在の水資源関連諸法を統一した国家水資源法の制定 (2) 国及び州レベルでそれぞれ水資源委員会、水資源局、また事業実施機関としての水資源公団を設立する。					
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	863,961 (千円) 750,000	5. 技術移転			①研修員受け入れ ②カウンターパートに対するOJT ③調査団員のほか、コロンボ・プラン専門家2名、短期専門家派遣された。		
						2. 主な理由	
						3. 主な情報源	①

外国語名 National Water Resources Study

[M/P, 基礎調査, その他]

案件要約表 (M/P+F/S)

作成1990年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 204B/82

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状	
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	1) ペナン州首都圏ジョージタウン市の周囲 2) ペナン州首都圏バタワース市の周囲			I. プロジェクト の現況(区分)	<input type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input checked="" type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="checkbox"/> 具体化進行中
2. 調査名	ジョージタウン・バタワース 道路計画 (7I-S-II・ステーション1 及び7I-S-II・ステーション2)	2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=M\$2.5	M/P	1) 434,000 内貨分 2) 外貨分	F/S		
3. 分野分類	運輸・交通/道路	3. 主提案プロジェクト/事業内容				(状況) (平成4年度在外事務所調査) <M/P> マスタープラン調査の結果の大半は、ペナン島の都市交通計画造りのために利用された。 <F/S> 1. ペナン外環状道路、及びバタワース環状道路についての詳細設計調査のため、連邦政府は1992年にコンサルタント2社を決定した。第6次開発計画において、ペナン外環状道路1,000万RM、バタワース環状道路に4170万RMの調査費が計上されている。 2. 上記調査のTORは、JICA調査のレビュー、詳細設計、及び入札・建設スケジュール作成を提示している。更に、ペナンについては、入札図書を作成、バタワースについては、一部セグメントの建設工事が含まれている。 3. 2環状道路の建設は合計2億RMと推定されている。連邦政府予算で実施することになり、一部区間については民間の参入の可能性を検討している。 (平成5年度在外事務所調査) ・JICAの調査に基づき ペナン環状道路2工区 (16km、8km) 推定工事費 400百万RM バタワース環状道路4工区 推定工事費 440百万RM の実施を計画し、3社のコンサルタントを選定した。 ・資金調達が出来次第、1996年までの着工を目標に努力中。 (平成6年度国内調査) (平成7年度国内調査) 追加情報なし。	
4. 分類番号		<M/P> 長期計画：(プロジェクト費用総額：1,085百万M\$) ①25路線新設 (110.6km)、②21路線改良 (80.6km)、③立体交差インターチェンジ建設 (8カ所)、④立体交差改良 (33カ所)、⑤交通ターミナル建設 優先度の高いプロジェクト：①CBDからアヤール・イタム間の外環状道路建設、②アヤール・イタムから北海岸までの外環状道路、③西海岸道路及びフライ橋ブルマタンボー道路改良、④既存フェデラル・ルート1の拡幅					
5. 調査の種類	M/P+F/S	<F/S> ①ペナン島ジョージタウン外環状道路 (延長23.8km、4車線) ②ウェルスリー島バタワースの既存交通システム改善・再構築のための環状道路 (ルート4の有料高速道路からプライ交差点までの区間6車線、及びその他の区間4車線) 計画事業期間の1) は、ペナン島ジョージタウン外環状道路、2) は、バタワースの環状道路					
6. 相手国の 担当機関	公共事業省道路計画局						
7. 調査の 目的	優先区間のF/S実施						
8. S/W締結年月	1978年 11月						
9. コンサルタント	セントラルコンサルタント (株)	計画事業期間	1) 1984. -1991. 2) 1982. -1990. 3)				
		4. フィージビリティ とその前提条件	有	EIRR 1) 18.20 2) 17.40 3)	FIRR 1) 1) 17.40 2) 17.40 3)		
10. 調査団	団員数 24 調査期間 1979.7-1982.5(34ヶ月) 延べ人月 109.94 国内 7.80 現地 102.14	条件又は開発効果 <M/P> 本計画を実施することにより、急速な都市化・工業化と自家用車の急増のため深刻な都市交通問題に直面するペナン都市圏、特にジョージタウンとバタワースのCBD地区の交通混雑が軽減される。これとともに、低所得層に対する低コストの交通手段の確保、及び短期改善計画 (主に交通管理諸施策) の実施によって、道路交通の安全が確保される。 また、本計画の対象地域全体のあらゆる人々がアクセスでき、モビリティの高い交通体系が確立される。 <F/S> 1) ペナン島ジョージタウン外環状道路 (EIRR18.2~19.1%) プロジェクト耐用年数=25年 供用開始年=1987年 機会費用=12% 2) バタワース環状道路 (EIRR17.4~17.5%) プロジェクト耐用年数=25年 機会費用=12%					
11. 付帯調査・ 現地再委託	なし						
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	497,100 (千円) 470,259	5. 技術移転 道路計画手法、道路・構造物設計技術					
		2. 主な理由 (平成4年度在外事務所調査) <M/P> Penangの都市化の加速状況に照らして、本調査は有意義かつ必要な調査であった。交通量調査も入念に実施され、その結果は信頼性があるものであった。 <F/S> この10年間の急速な開発と工業化により、ペナンとバタワースの交通量は著しく増加し、更に、市北道路、東西道路の開通により一層増加することが予想される。従って、交通量の分散のため、本道路案件の実施が必要となる。					
		3. 主な情報源 ①、② Highway Planning Unit, Ministry of Public Works					

外国語名 Urban Transport in Greater Metropolitan Areas of George Town, Butterworth and Bukit Mertajam

[M/P+F/S]

案件要約表 (M/P+F/S)

作成1986年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 205B/82

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状	
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	<small><M/P>クランノース、クランサウス、ポートクラン、カパール、メル <F/S>クランノース、ポートクラン</small>			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input checked="" type="checkbox"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 具体化進行中
2. 調査名	クラン地域下水道・排水計画	2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=M\$2.5	M/P	1) 116,800 内貨分 2) 204,400	外貨分		
3. 分野分類	公益事業/下水道	3. 主提案プロジェクト/事業内容	F/S	1) 7,200 内貨分 2) 22,400 3)	外貨分 15,600 6,800	(状況) (平成4年度在外事務所調査) 1. 排水事業：排水灌漑局 (DID) 所轄 DIDは、JICA調査の提案を承認した。州の要請に基づき、連邦政府は予算を配分して いるが、JICA提案の全てを実現するには不十分である。実現した事業は以下の通り。 - 防潮ゲート1カ所 (ポートクランのJalan Kem) - 幹線排水路の一部 2. 下水事業：Kelang Town Council所轄 JICA調査報告書のデータ、地図、設計積算基準等は参考として活用されている。Town Councilは現在事業実施に必要な土地の確保に取り掛かっている。資金不足のため、提案 事業の多くが「保留 (Keep in view)」とされている。 マレーシア政府の公共事業省は、1992年に全国の下水道システムの現状に関する調査 を開始し、この調査の結果が出るまで、主要な下水道整備事業の実施を停止するよう指 示した。 (平成5年度在外事務所調査) - 前回調査に比べ大きな変化はない。 - 資金不足によりM/P実施の大部分は遅れたり懸案となったりしている。 - 下水道システムの整備事業は、1993年以降、国から私企業に移管されることになっ て、もはやDIDの管轄下にはない。 (平成6年度国内調査) 開発調査実施後、クラン市役所は上位機関と協議調整を継続してきたが、資金手当て がつかないまま現在に至っている。しかし、F/S対象区域の下水道整備は緊急度が高いた め、クラン市は独自予算で中間対策事業を実施したが、市当局は、引き続きプロジェ クト実施を切望している。 (平成7年度国内調査) 追加情報なし。 (平成7年度現地調査) 下水は、1991年より施設建設のための土地の購入を開始したが、1993年の民営化政策 によりストップした。民間企業のIWKが一部を1998/99年に、一部を1999/2000年に実施 を計画している。 排水に関しては、D/Dと建設が小規模にゆっくりと進んでいる。F/Sの排水路延長 107kmという計画に対し、これまでに建設された排水路はわずか9kmで8.4%が実施され	
4. 分類番号		<M/P> 2000年を目標とし、クラン市の排水と下水施設の整備を行うもので、それぞれ3期間 に分け実施する。 排水は107kmの幹線排水路、11,530mの堤防、6排水区のための5滯水池、26の防潮ゲート の取り替え、ゲートの監視施設。下水道は、幹線及び枝線下水管、ポンプ場、下水処理施設 プロジェクト費用： 排水関連 292百万M\$ 下水関連 511百万M\$ <F/S> 第1期分事業 排水事業： クランノースの一部、ポートクランの一部地域を対象として、幹線排水路 (7,460mの既存開渠の拡幅、ライニング)、防潮ゲート (4既存ゲートの取替え) 堤防 (1,980m)、テレメーターシステム (26監視センター等) 下水道事業： 幹線管渠 (11径375~1,200mm、総延長6,660m)、枝線管渠 (11径225~450mm、 総延長56,985m)、カンポン・カンタン中継ポンプ場、コンノード下水処理場 3系列の酸化池 プロジェクト費用総額：排水18百万M\$、下水56百万M\$ (外貨17百万) 上記予算の1) は排水関係、2) は下水関係					
5. 調査の種類	M/P+F/S						
6. 相手国の 担当機関	保健省、住宅・自治省 排水灌漑局 (DID) Kelang Town Council	計画事業期間	1) 1983. -1990.	2)			
7. 調査の 目的	<M/P>市街地 (現況、将来) の下水道 および排水施設の計画 <F/S>M/Pで選定された下水、排水事業 計画のうち第1期分のF/S	4. フィージビリティ とその前提条件	有/無	EIRR 1) 2) 3)	FIRR 1) 2) 3)		
8. S/W締結年月	1980年 12月	条件又は開発効果	<M/P> [開発効果] 浸水被害の減少、汚濁堆積による悪臭、衛生等環境改善及び土地価格上昇による市財政への 貢献等が期待される。 <F/S> [開発効果] クラン市の中心地が対象となっており、同地域の衛生環境改善等に資する。				
9. コンサルタント	(株) 東京設計事務所 セントラルコンサルタント (株)	10. 調査団					団員数
		調査期間	1981.3-1982.12(21ヶ月)				
		延べ人月	103.85				
		国内	50.69				
		現地	53.16				
11. 付帯調査・ 現地再委託	地形および水準測量	11. 付帯調査・ 現地再委託					
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	240,305 (千円) 231,199	12. 経費実績 総額 コンサルタント経費					
		5. 技術移転	住宅・自治省およびクラン市からそれぞれ1名のカウンターパート研修を日本で行 った。				
		2. 主な理由	排水事業：案件実施の遅れは、資金調達の困難、総事業費の過大さ (特に土地取得費 用) が主な原因である。また、排水設備の改善には現在高い優先度があたえられていな いことも寄与している。 下水事業：提案された中央管理システムは、事業費が大きすぎる。プロジェクトが復活 する可能性は高いが、連邦政府の予算配分を確保するためには、規模の縮小と事業費の 削減が必要である。				
		3. 主な情報源	①、② DID、③				

状況 (要約表添付文書)

ASE MYS/S 205B/82	(M/P+F/S)
調査名 クラン地域下水道・排水計画	
国名	マレーシア
調査種類	M/P+F/S
分野	公益事業/下水道
現在の状況	実施中
状況	
(平成4年度在外事務所調査) 1. 排水事業：排水施設局 (DID) 所轄 DIDは、JICA調査の提案を承認した。州の要請に基づき、連邦政府は予算を配分しているが、JICA提案の全てを実現するには不十分である。実現した事業は以下の通り。 ・防潮ゲート1カ所 (ボートクランのJalan Kem) ・幹線排水路の一部 2. 下水事業：Kelang Town Council所轄 JICA調査報告書のデータ、地図、設計積算基準等は参考として活用されている。Town Councilは現在事業実施に必要な土地の確保に取り掛かっている。資金不足のため、提案事業の多くが「保留 (Keep in view)」とされている。 マレーシア政府の公共事業省は、1992年に全国の下水道システムの現状に関する調査を開始し、この調査の結果が出るまで、主要な下水道整備事業の実施を停止するよう指示した。	
(平成5年度在外事務所調査) ・前回調査に比べ大きな変化はない。 ・資金不足によりM/P実施の大部分は遅れたり懸案となったりしている。 ・下水道システムの整備事業は、1993年以降、国から私企業に移管されることになったので、もはやDIDの管轄下にはない。	
(平成6年度国内調査) 開発調査実施後、クラン市役所は上位機関と協議調整を継続してきたが、資金手当てがつかないまま現在に至っている。しかし、F/S対象区域の下水道整備は緊急度が高いため、クラン市は独自予算で中間対策事業を実施したが、市当局は、引き続きプロジェクト実施を切望している。	
(平成7年度国内調査) 追加情報なし。	
(平成7年度現地調査) 下水は、1991年より施設建設のための土地の購入を開始したが、1993年の民営化政策によりストップした。民間企業のIWKの一部を1998/99年に、一部を1999/2000年に実施を計画している。 排水に関しては、D/Dと建設が小規模にゆっくりと進んでいる。F/Sの排水路延長107kmという計画に対し、これまでに建設された排水路はわずか9kmで8.4%が実施されたに過ぎない。予算的にも、JICA調査の見積が2億9300万M\$であるが、これまでの費用はか1600M\$と5%をやや上回る規模である。1996年度予算は400万M\$である。防潮ゲートや一部の排水路は農業省灌溉排水局(DID)が建設したが、現在の本プロジェクトに対するDID予算は少なく、クラン市が細々と実施している状況である。	

案件要約表 (F/S)

作成 1986 年 3 月
改訂 1996 年 3 月

ASE MYS/S 306/82

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状		
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	サバ州東部、キナバタンガン河流域 (16,800km ²)			1. プロジェクト の現況(区分)	<input type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 具体化進行中 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input checked="" type="checkbox"/> 中止・消滅	
2. 調査名	キナバタンガン河流域開発計画	2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=¥230=MS\$2.3	1) 1,050,300 2) 428,600 3) 621,700	内貨分	1) 2) 3)			外貨分
3. 分野分類	社会基盤/水資源開発	3. 主要事業内容	当流域には現在種々の開発計画が予定されているが、順序正しい開発のためには洪水防衛計画と水資源開発計画が不可欠の要素である。このためにはキナバタンガン河の上流あるいは中流にダムを建設することが必要であり、その結果洪水防衛によって従来の洪水氾濫区域が利用可能となり、この区域に対する農業開発と、ダム貯水位を利用した水力発電によってサバ州東部地域に増大する電力需要に対して電力供給を行うことができる。 このことから、本調査では計画対象地域での洪水防衛、農業開発および発電計画からなる開発計画を実施するために、キナバタンガン河の中流のバラット地点に以下の規模の立目的ダム建設、農地造成、送電網の設立を計画した。 内容 規模 ダム建設 (中流部) 堤体積 5.32×10m ³ 、ダム高約 50m 農地造成 48,700ha (造成面積) 発電機及び送電線 10.5MW 3基、100kmの送電線 このバラットダムの貯水池容量は、洪水防衛および利水目的に利用する。 また将来の電力需要をまかなうために、ダム貯水位によって生ずる水位差を利用して水力発電を行う。					
4. 分類番号		8. S/W 締結年月	1979 年 10 月		計画事業期間	1) 1983.7-1992.12 2) 3)		
5. 調査の種類	F/S	9. コンサルタント	(株) 建設技術研究所 中央開発		4. フィージビリティ とその前提条件	無 EIRR 1) 7.10 FIRR 1) 2) 2) 3) 3)		
6. 相手国の 担当機関	サバ州経済計画局 Sabah Economic Planning Unit 農業省灌漑排水局 Dept. of Irrigation and Drainage	10. 調査団	団員数 9 調査期間 1980.12-1982.3(15ヶ月) 延べ入月 68.70 国内 35.15 現地 33.55		条件又は開発効果 「洪水調節」 サイトの洪水調節規模は20年確率を採用し、ダムによって洪水調節を行う。河道へ流下流域は現況河道疎通能力と合致しているため、河道改修の必要性はない。そしてダム完成によって、20年確率以上の洪水に対して洪水氾濫が生じなくなる区域は107千haでありこの地域の著しい生産性の向上が期待できる。 「農業開発」 洪水調節によって洪水被害のなくなる107千haのうち農業開発区域の対象となるのは55千haであるが、このうち実際に森林伐採、抜根、農地造成等の工事を行う区域は48.7千haで、最終的な作付け面積は44千haである。栽培作物は水稻の2期作 (オフシーズン、メインシーズン) とし、大規模機械化農業方式を導入する。 「水力発電」 水力発電所の出力は31,500KWで年間総発電電力量は168×10百万 KWHである。送電線は、バラットダムからサンダカンまでの100km区間をサンダカン-コタキナバルを結ぶ既設道路とバラットダムへの取付け道路に沿って設置し、132kV、3相3線の送電線で消費地への供給を行う。目的としてはダム建設による洪水防衛が第一目的であり、それに伴って利用可能となる地域には農業開発として米作を導入する。開発効果として洪水被害をうけるため放置されていた未利用地107千haが農業開発の利用可能地となる。稲作により従来米を輸入していた国が輸出に転じる。またダム貯留水による発生電力はサバ州第2の都市サンダカンの工業開発に利用される。			
7. 調査の 目的	洪水氾濫区域における洪水調整、水資源開発可能性および農業開発可能性の検討	11. 付帯調査・ 現地再委託	調査 地質調査		2. 主要理由 ①資金調達：外貨 600百万ドルを調達するのは困難である。 ②その他：現在の流域土地利用状況からみて早急な実施が困難である。			
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	148,759 (千円) 138,406	5. 技術移転	①研修員受け入れ：Asst Director Chief Engineer を日本で約3週間流域開発計画に関して研修 ②共同で報告書作成：主に発電計画、農業開発計画立案面でのカウンターパートと協力し スタディを実務報告者にまとめた。				3. 主要情報源 ①	

外国語名 Kinabatangan River Basin Development Project

[F/S, D/D]

案件要約表 (F/S)

作成1990年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 305/82

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状	
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	クアラルンプール首都圏全域			1. プロジェクト の現況(区分)	<input type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 具体化進行中 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input checked="" type="checkbox"/> 中止・消滅
2. 調査名	錫鉱埋立跡地住宅開発計画	2. 提案プロジェクト予算 (US\$1,000) US\$1=M\$2.2	1) 内貨分	2) 外貨分	3)		
3. 分野分類	社会基盤/建築・住宅	3. 主要事業内容				(状況) (平成4年度在外事務所調査) 開発政策の変更により、案件の実施は中止・消滅した。調査のカウンターパート機関であった首都圏庁も1985年に廃止された。埋立跡地の一部では民間部門の住宅造成が実施されている。 (平成6年度国内調査) 情報なし。	
4. 分類番号		より多くの土地を住宅開発用地として供給するために、首都クアラルンプールにおける低価格住宅開発に錫鉱跡地を利用。フェデラルテリトリー内で当面必要とされる住宅は、主として1980年のテリトリー人口のほぼ25%を占め、約233,000人と推定されるスコッター（公有地に無断居住している人々）に対する低価格住宅である。以下の項目の早急な実施が望まれる。					
5. 調査の種類	F/S	① 錫鉱跡地を調査し、その地盤を分類し、分布図を作成すること。 ② 土地利用と住宅開発計画を確立し、それによって軟弱地盤を改良すること。					
6. 相手国の担当機関	マレーシア国首都圏庁 Ministry of Federal Territory (1985年に廃止)	費用は1戸当たりM\$10,800~18,300 (US\$4,900~8,320)					
7. 調査の目的	錫鉱跡地の地盤状況を明らかにし、住宅開発用地として利用できる可能性を検討する						
8. S/W締結年月	1979年 3月	計画事業期間	1) 2) 3)				
9. コンサルタント	(株) 基礎地盤コンサルタンツ	4. フィージビリティとその前提条件	有	EIRR ¹⁾ ₂₎ ₃₎	FIRR ¹⁾ ₂₎ ₃₎		
10. 調査団	団員数 7 調査期間 1979.12-1981.3(16ヶ月) 延べ人月 国内 17.99 現地 9.12 8.87	条件又は開発効果 首都圏全面積の14%以上を占める錫鉱跡地の住宅用地開発により、深刻な住宅不足問題の解消が図れるばかりでなく、下水処理場、公園、緑地、道路網の整備等がスムーズに行なえる。跡地については地盤分類図を作成し、利用についてもマスタープランを作成する。利用は良好の地盤地域から開始し、同時に悪い地盤の改良を余剰工法を主として適用し実施する。また跡地利用を前提として稼行中の錫鉱ズリを処理する。 商業ベース価格での販売・賃貸は、全て収益率良好。低コスト政策価格では、良好地盤・低層住宅の場合、良好。					
11. 付帯調査・現地再委託	なし						
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	135,700 (千円) 85,954	5. 技術移転 ① 研修員受け入れ：地盤調査法、試験法、改良工法、プレハブ住宅工法等について研修した。② その他：自社の現地事務所を通じて、当プロジェクトに関係した現地政府のエンジニアからの個々のプロジェクトに関する問合せ等に対応している。当プロジェクトで実施した試験工場の観測はプロジェクト終了後も長期間に渡ってCity Hallによって継続された。					
						2. 主な理由	埋立跡地の開発を民間化するなどの開発政策の変更のため。
						3. 主な情報源	①、②

案件要約表 (M/P)

作成1990年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 102/83

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 調査結果の活用の現状			
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	Butterworth - Johor Bahru (西海岸線) 及び Kuala Lumpur - Kuantan - Kota Bharu (東西新線) の沿線			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 進行・活用 <input type="checkbox"/> 遅延 <input type="checkbox"/> 中止・消滅		
2. 調査名	鉄道整備計画	2. 提案プロジェクト/計画予算 (US\$1,000) US\$1=MS\$2.5	1)	4,635,600	内貨分			1)	2)
3. 分野分類	運輸・交通/鉄道	3. 主要提案プロジェクト	2)		外貨分	(状況) 本調査に引き続き1984-85年にこのM/Pにて提案されたケースA-Aに係るF/Sを実施。 マスタープランはその後の鉄道施策に係わる判断資料として活用されている。OECFローンにより西海岸の複線化(Rawang-Seremban間)を実施中。 (平成6年度国内調査) (平成7年度国内調査) 追加情報なし。			
4. 分類番号		鉄道整備計画検討の代替案としてケースA-A、B-B、C-B、D-Cの4案が設定されたが、2005年を目標年次とするマスタープランとしてA-A案が提案された。							
5. 調査の種類	M/P	ケースA-A	西海岸線 標準軌 電化 複線	東西新線 標準軌 電化 複線	建設費 11,589百万MS			保守運営費 354百万MS/年	
6. 相手国の 担当機関	マレーシア国鉄 Malaysian Railway Administration								
7. 調査の 目的	国鉄の鉄道整備に関する既存路線の改修、複線化、電化及び新規各路線計画等も含めたM/Pの作成								
8. S/W締結年月	1982年 4月	4. 条件又は開発効果							
9. コンサルタント	(社) 海外鉄道技術協力協会	ケースA-A 【条件】	EIRR(%) 13.8	FIRR(%) 9.4	2. 主な理由				
10. 調査団		①今後の世界経済の動向とその影響 ②技術的(特に地質学的)に精度の高い検討 ③段階的実施の方法 ④技術レベル向上のための職員養成 ⑤建設費の削減と政府援助方式 ⑥事業範囲の拡張と効率化							
団員数	28	【開発効果】							
調査期間	1982.9-1983.10(13ヶ月)	①地方振興：人口及び産業の適正配置が可能となる。 ②北のPenang、南のJohor、東のKota Bharu、Kuala Trengganu、Kuantan等の諸都市は、Kuala Lumpurより300-500kmの距離にあり、鉄道の特性を充分活かす位置にあり、今後各地域のリージョナルセンターとしての発展が期待される。 ③エネルギー削減策が可能である。 ④物質面でも鉄道は鉄、セメント、石油等大量定型の拠点輸送に適しており有効な交通機関として期待される。							
延べ人月	119.63					3. 主な情報源 ①			
国内	79.48								
現地	40.15								
11. 付帯調査・ 現地再委託	なし								
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	585,109 (千円) 294,421	5. 技術移転	カウンターパートと共同調査(調査手法の技術移転)						

外国語名 Railway Development Plan

(M/P, 基礎調査, その他)

案件要約表 (M/P+F/S)

作成1988年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 308/84

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状	
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	ペルリス州			1. プロジェクト の現況(区分)	<input type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input checked="" type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="checkbox"/> 具体化進行中
2. 調査名	ペルリス港開発計画	2. 提案プロジェクト予算 (US\$1,000) US\$1=MS\$2.3	M/P	1) 29,536 内貨分 外貨分	2) 22,290 内貨分 11,227 外貨分 11,063		
3. 分野分類	運輸・交通/港湾	3. 主提案プロジェクト/事業内容	ペルリス港を沿岸漁業の基地、カーフェリーのターミナル、貨物輸送の基地として整備する。短期整備計画は、現在の港湾における問題の解決を図るとともに、将来の港湾需要に対応するための次のような港湾施設の建設を行う。				
4. 分類番号		内容	規模				
5. 調査の種類	M/P+F/S	岸壁 (-4.0m)	410 m				
6. 相手国の 担当機関	経済計画局 Economic Planning Unit, 公共事業局 Public Works Dept.	岸壁 (-3.5m)	550 m				
7. 調査の 目的	2000年を目標年次とするペルリス州に おける港湾開発のM/P 1990年を目標とする短期整備計画	波濤	1,414 Tm ³				
8. S/W締結年月	1983年 3月	埋立	1,086 Tm ³				
9. コンサルタント	(財) 国際臨海開発研究センター	護岸	1,000 m				
		道路	51,950 m ²				
		計画事業期間	1) 1985.1-1989.12	2)			
		4. フィージビリティ とその前提条件	有	EIRR 1) 9.90 2) 3)	FIRR 1) 4.10 2) 3)		
10. 団員数	9	条件又は開発効果	[前提条件] 需要予測の目標年次を1990年、2000年と設定し、取扱貨物量を500千トン、835千トンと推計した。 [開発効果] クマラ・ペルリス港周辺には、セメント、製糖等の鉱工業が有在し、工業団地の造成が進行中であるので、漁港、フェリーターミナルとしての機能拡充はもとより商港としての整備を図ることによって同港周辺、ひいてはペルリス州の地域開発にも貢献することが期待される。				
調査団	調査期間	1983.6-1984.3(9ヶ月)					
	延べ人月	46.83					
	国内	29.00					
	現地	17.83					
11. 付帯調査・ 現地再委託	自然条件調査費						
12. 経費実績 総額	145,809 (千円)	5. 技術移転	職員受け入れ: カウンターパート1名にE/S手法等の研修を実施した。			2. 主な理由	政府の財源が制約されており、プロジェクト費用が大き過ぎたため。
コンサルト経費	142,594					3. 主な情報源	①、② Economic Planning Unit, Public Works Dept.

外国語名 Perlis Port Development Project

[M/P+F/S]

案件要約表 (M/P+F/S)

作成1988年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 206B/84

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状	
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	<M/P> 半島部マレーシア南東部のジョホールバル都市圏 <F/S> ジョホールバル市及びその周辺地域			1. プロジェクトの現状(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 具体化進行中 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 中止・消滅
2. 調査名	ジョホールバル道路交通計画	2. 提案プロジェクト予算 (US\$1,000) US\$1=M\$2.5	M/P	1) 内貨分 2) 外貨分	F/S		
3. 分野分類	運輸・交通/道路	3. 主提案プロジェクト/事業内容		(状況) <M/P> 本M/Pはジョホールバル ストラクチュアプランの運輸・交通計画部門として採用された。 <F/S> (平成4年度在外事務所調査) ①内環状道路とトロリールートの詳細設計を実施中(1992~93)。建設予定期間: 1993年8月~1999年末 ②ジョホールバル-パシールグダン南部道路(第6次開発計画にリストアップ)、及びジョホールバル有料高速道路アクセス道路の2案件は、資金面の制約により停止状態にある。 ③コースウェイ交通分散計画(道路改良)については、D/D実施済み。マレーシア政府は、第2コースウェイの建設を検討中。 ④ジョホールバルの交通事情改善のための短期的対策の一部も実施されている。 例えばCBD内のJalan Wong Ah Fook 及びJalan Tun Razak の一方通行道路化など。 (平成5年度在外事務所調査) ・M/P、F/Sに大きな変更はない。 ・公共輸送計画及び交通ターミナル計画は市議会で再検討中。 ・コースウェイ関係については国の道路局に移管した。なおシンガポール側出口の改修建設が終了段階になっている。 ・いくつかの主要道路の一方交通化を実施。 ・内環状道路工事は 第1期 1994年3月~1996年7月、20百万RMの予算で実施中。 第2期 1995年中に入札の予定 第3期 1996年以降、第7次開発計画の中で行う予定である。 (平成6年度国内調査) <F/S> ①内環状道路とトラック道路事業: 内環状道路の東側区間については、マレーシア政府の予算により1994年に事業開始され、1996年中に完成する予定。 ②ジョホールバル-パシールグダン南部道路/高速道路アクセス道路事業: ジョホールバル政府は上記事業をBOT方式によって実施することを決定している。現在、民間企業からのプロポーザルをジョホールバル州政府は検討中。 ③コースウェイ交通分散事業: コースウェイ交通分散事業は実施され、完了。			
4. 分類番号		3. 主提案プロジェクト/事業内容					
5. 調査の種類	M/P+F/S	<M/P> 1. 道路整備計画 2. 公共輸送計画 3. 交通ターミナル計画 4. 交通管理計画 5. ジョホールバル水道橋断道改善計画 <F/S>					
6. 相手国の担当機関	経済企画局 ジョホール州公共事業局	内容 ジョホールバル-パシールグダン南部道路(新設) コースウェイ交通分散計画(現道改良) ジョホールバル有料高速道路アクセス道路(新設) 内環状道路とトロリールート(新設、現道改良)		規模 20km 都市部310ha 4km 8km			
7. 調査の目的	2000年を目標とした総合交通体系の作成と2000年までのM/Pに基づき、優先プロジェクトのF/Sの実施	プロジェクト費用: 388,642千M\$ (外貨137,012千M\$)					
8. S/W締結年月	1982年 6月	9. コンサルタント					
	(株) マカサト・インターナショナル (株) 長大	計画事業期間		1) 1985. -2000. 2)			
		4. フィージビリティとその前提条件		有 EIRR 1) 28.20 FIRR 1) 2) 3) 43.50 10.60 21.60			
10. 調査団	団員数 11	条件又は開発効果					
	調査期間 1981.5-1983.12(19ヶ月)	<M/P> 西暦2000年を計画目標として、ジョホール都市圏における総合交通体系を作成した。 <F/S> [IRR算出の前提条件] カーオーナーのインタビュー調査を基にしたマスタープランの自動車OD交通量をベースにした。将来交通量は、1990年、2000年について予測し、また、道路規格は公共事業省の基準に依った。 [開発効果] 新興の工業、港湾地域の開発促進、都市部の交通混雑緩和、自動車の走行費用の短縮、旅行時間の短縮、交通事故の減少等が期待される。					
	延べ人員 国内 72.63 現地 9.27 63.36	上記EIRRは 1) 28.2%、2) 43.5%、3) 10.6%、4) 21.6%の範囲					
11. 付帯調査・現地再委託	地質調査 測量	5. 技術移転		①OJT: セミナーの開催 ②研修員受け入れ: カウンターパート2名にF/S技法の研修 ③共同で報告書作成: 技術移転効果を狙ったテクニカルレポートの作成			
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	443,511(千円) 290,469	3. 主な情報源		①、② Economic Planning Unit, Public Works Dept., Johor			

外国語名 JB-Transplan: Road Construction and Improvement Project in Johor Bahru and its Conurbation

別紙有り [M/P+F/S]

状況 (要約表添付文書)

ASE MYS/S 206B/84

(M/P+F/S)

調査名 ジョホールバル道路交通計画

国名 マレーシア

調査種類 M/P+F/S

分野 運輸・交通/道路

現在の状況 一部実施済

状況

<M/P>

本M/Pはジョホールバル ストラクチュアプランの運輸・交通計画部門として採用された。

<F/S>

(平成4年度在外事務所調査)

- ①内環状道路とトロリールートの詳細設計を実施中(1992~93)。建設予定期間：1993年8月~1999年末
- ②ジョホールバル-パシールグタン南部道路(第6次開発計画にリストアップ)、及びジョホールバル有料高速道路アクセス道路の2案件は、資金面の制約により停止状態にある。
- ③コースウェイ交通分散計画(道路改良)については、D/D実施済み。マレーシア政府は、第2コースウェイの建設を検討中。
- ④ジョホールバルの交通事情改善のための短期的対策の一部も実施されている。
例えばCBD内のJalan Wong Ah Fook 及びJalan Tun Razak の一方通行道路化など。

(平成5年度在外事務所調査)

- ・M/P、F/Sに大きな変更はない。
- ・公共輸送計画及び交通ターミナル計画は市議会でも再検討中。
- ・コースウェイ関係については国の道路局に移管した。なおシンガポール側出入口の改修建設が終了段階になっている。
- ・いくつかの主要道路の一方交通化を実施。
- ・内環状道路工事は
 - 第1期 1993年3月~1996年7月、20百万RMの予算で実施中。
 - 第2期 1995年中に入札の予定
 - 第3期 1996年以降、第7次国家計画の中で行う予定である。

(平成6年度国内調査)

<F/S>

- ①内環状道路とトラック道路事業：内環状道路の東側区間については、マレーシア政府の予算により1994年に事業開始され、1996年中に完成する予定。
- ②ジョホールバル-パシールグタン南部道路/高速道路アクセス道路事業：ジョホール州政府は上記事業をBOT方式によって実施することを決定している。現在、民間企業からのプロポーザルをジョホール州政府は検討中。
- ③コースウェイ交通分散事業：コースウェイ交通分散事業は実施され、完了。
- ④ジョホールバル中心部の交通改善事業：ジョホールバル中心部の交通改善事業は既に実施され、完了。

(平成7年度国内調査) 追加情報なし。

案件要約表 (F/S)

作成1990年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/A 301/84

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状	
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	サバ州ベンコカ地区 36,000ha			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input checked="" type="checkbox"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 具体化進行中
2. 調査名	サバ州ベンコカ地区造林・入植計画	2. 提案プロジェクト予算 (US\$1,000)	1) 90,783	内貨分	1) 76,087		
3. 分野分類	林業/林業・森林保全	3. 主要事業内容	2) 14,696	外貨分	14,696	3)	
4. 分類番号		植栽樹種: Acacia mangium, 9,000ha インフラ整備: 管線 46km, 支線 135 km 配電、給水施設 計画地目に入植者 400世帯、3,000人を定住させる	(状況) (平成4年度在外事務所調査) ①ベンコカ造林入植プロジェクト (BASP) は、36,000haの造林、2,000世帯の入植を目的とし、1979年に開始された。現在までに、区画IからIIIまでの約20千haが自国資金、世銀融資 (1985~89) によって開発された。区画IVには、育苗圃場が整備されている。 ②サバ州林業開発公社 (SAFODA) は、区画Vの実施に熱心であり、1984年11月以降に実施計画も作成した。しかし、円高の進行により円借申請を見送り、以後プロジェクト実施は中断したままである。 ③林業開発公社は、1989年に新たなM/P調査を日本の企業と共同で実施した。この調査は、チップボード工場建設を含む50千haの造林計画で、総事業費は5千万USドルと推定されている。 ④林業開発公社は、ベンコカ地区で商業ベースの造林計画 (紙パルプ様樹木) を開始すべく、現在日本の共同事業者と交渉中である。また、アカシア・マンギウムの研究を実施している。 (平成5年度在外事務所調査) ・SAFODAと日本企業の共同調査はもうすぐ終了を予定している。しかし、日本の景気後退のため、この事業の先行きは暗くなっている。 ・現状は、遅延・中断の状況にある。これは円高の影響で日本からの資金調達が困難になったことによるもので、政府資金または他からのJ/V投資を待っている。 ・パイロット・プラントの造成に当面集中したい。				
5. 調査の種類	F/S	上記予算は、50年間の金額					
6. 相手国の担当機関	サバ州森林開発局 サバ州林業開発公社 (SAFODA)	計画事業期間	1) 1984. -2034.	2)			
7. 調査の目的	焼畑等で荒廃した林地へ定着農を入植させ、併せて人工造林の推進を図る	4. フィージビリティとその前提条件	有	EIRR 1) 16.10	FIRR 1) 11.50		
8. S/W締結年月	1983年 9月	条件又は開発効果	3)	2) 3)			
9. コンサルタント	(社) 海外林業コンサルタント協会	・焼畑移動耕作民の定住化、地域住民の所得の向上。さらに森林資源の培養等 ・FIRRは造林部分のみ ・毎年の現金収入は伐採の始まる17年目に黒字となり22年目に累積債務は解消する。					
10. 調査団	団員数	9					
	調査期間	1984.2-1984.9(8ヶ月)					
	延べ人月						
	国内						
	現地						
11. 付帯調査・現地再委託	なし	5. 技術移転	C/F研修員1名の受け入れ (1992年~94年の間、毎年1名)				
12. 経費実績		総額	122,966 (千円)				
		コンサルタント経費	111,470				
		3. 主要情報源	①、② SAFODA、③				

外国語名 Afforestation and Settlement Project in Division V of the Bengkoka Area of the State of Sabah

別紙有り [F/S, D/D]

状況 (要約表添付文書)

ASE MYS/A 301/84

(F/S)

調査名 サバ州ベンコカ地区造林・入植計画

国名 マレーシア

調査種類 F/S

分野 林業/林業・森林保全

現在の状況 実施中

状況

(平成4年度在外事務所調査)

①ベンコカ造林入植プロジェクト (BASP) は、36,000haの造林、2,000世帯の入植を目的とし、1979年に開始された。現在までに、区画IからIIIまでの約20千haが自国資金、世銀融資 (1985~89) によって開発された。区画IVには、植苗圃場が整備されている。

②サバ州林業開発公社 (SAFODA) は、区画Vの実施に熱心であり、1984年11月以降に実施計画も作成した。しかし、円高の進行により円借申請を見送り、以後プロジェクト実施は中断したままである。

③林業開発公社は、1989年に新たなM/P調査を日本の企業と共同で実施した。この調査は、チップボード工場建設を含む50千haの造林計画で、総事業費は5千万USドルと推定されている。

④林業開発公社は、ベンコカ地区で商業ベースの造林計画 (紙パルプ様樹為) を開始すべく、現在日本の共同事業体と交渉中である。また、アカシア・マンギウムの研究を実施している。

(平成5年度在外事務所調査)

・SAFODAと日本企業の共同調査はもうすぐ終了を予定している。しかし、日本の景気後退のため、この事業の先行きは暗くなっている。

・現状は、遅延・中断の状況にある。これは円高の影響で日本からの資金調達が増えなくなったことによるもので、政府資金または他からのJ/V投資を待っている。

・パイロット・プラントの造成に当面集中したい。

(平成6年度国内調査)

1992年~94年の間に、JICAの開発調査として北部サバ州造林計画調査 (M/P調査) が実施された。ただし、F/Sが終了していたベンコカ地区については直接の調査の対象外とされ、F/Sの結果はM/P策定に反映されるとの位置づけとなっている。

(平成7年度現地調査)

1. 本計画の対象地区画Vは、円借款の導入を予定していたが、円高の急騰により要請を見送り、他の材関からの借款導入も利息が高くなり行われなかった。外国企業とのジョイント・ベンチャー (J/V) をはかり1988年から日本企業とJ/Vを組み、調査の見直しを1993年まで行ったが、日本の不況を反映し全ての企業が後退した。現在もその企業と連絡をとっている。

2. 1994年より政府が民営化及び企業化政策を打ち出し、財政的なインセンティブを与えており、SAFODAは現在もJ/Vの相手を捜している。

3. 一方、SAFODAはV区画以外で独自または他の資金でベンコカ地域の植林・入植を進めてきており、現在までI~IV区画の合計で13,000haの造林を実施した。

4. これらの区画I~IVの植林・入植の実施に際し、F/Sで提案されたコンセプトが多く採用されており、F/S結果は技術的に活用されている。

案件要約表 (F/S)

作成1988年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 309/84

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状			
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	ケダ州、ムダ川水系、プリス川			1. プロジェクト の現況(区分)	<input type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 具体化進行中 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input checked="" type="checkbox"/> 中止・消滅		
2. 調査名	ペルリス・ケダ・プ라우ピナン地域水資源開発計画	2. 提案プロジェクト予算 (US\$1,000) US\$1=M\$2.312	1) 41,800	内貨分	1) 32,950			2) 3)	
3. 分野分類	社会基盤/水資源開発	3. 主な事業内容	2) 外貨分	8,850	(状況) F/Sの終了後、資金調達の見込みもなく、中断したままである。 (平成6年度国内調査) ムダ川河川管理計画として、現在JICAにより当該計画を包括してReview Work実施中。				
4. 分類番号		内容	規模						
5. 調査の種類	F/S	コンクリート重力式ダム 貯水池	高さ 41m 有効貯水量 102万m ³ 開発水量 66万m ³ /年						
6. 相手国の 担当機関	総理府経済企画庁 Economic Planning Unit 農業省灌漑排水局 Dept. of Irrigation and Drainage	放流施設	0.2~15m ³ /s						
7. 調査の 目的	水資源開発	上記の予算は、1984年価格ベース							
8. S/W締結年月	1982年 9月	計画事業期間	1) 1987.6-1989.12	2)					
9. コンサルタント	日本工営(株) (株)オオバ	4. フィージビリティ とその前提条件	有	EIRR ¹⁾ 2) 14.80 3)				FIRR ¹⁾ 2) 3)	
10. 調査団	団員数	20							
	調査期間	1982.12-1985.3(28ヶ月)							
	延べ人月 国内 現地	174.56 113.44 61.12							
11. 付帯調査・ 現地再委託	地形図作成、ボーリング調査、 弾性波探査、材料調査、材料試験	条件又は開発効果 [前提条件] 本ダムはPKP地域全体の給水システムの1つとして扱われ、開発水量は全体の水分配計画に基づき、灌漑、上水、河川維持用水に配分されることから、同ダムの便益は、目的別単位開発水量当たりの便益を基に推計した。 [開発効果] 本プロジェクトの開発水量6,600万m ³ が同地域の水不足に対し供給されることになる。							
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	471,245 (千円) 166,915	5. 技術移転	① 研修員受け入れ ② 現地コンサルタントの活用：土質・地質調査			3. 主な情報源 ①			
11. 付帯調査・ 現地再委託		2. 主な理由				① 政策変更：1983年以降の国家予算緊縮のため新規事業が凍結された。 ② ケダ州とペナン州との間で、州際導水に係わる諸事項について合意が形成されていないため(1989年)。			

外国語名 Perlis-Kedah-Pulau Pinang Regional Water Resources(National Water Resources Study)

{F/S,D/D}

案件要約表 (M/P)

作成1990年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 104/85

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 調査結果の活用の現状	
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	サヨングム (コタ・ティンギ地区) Kota Tinggi			1. プロジェクト の現況(区分)	
2. 調査名	南ジョホール地域水資源開発計画	2. 提案プロジェクト/計画予算 (US\$1,000) US\$1=MS\$2.41	1) 168,000	内貨分	1) 2)	<input type="checkbox"/> 進行・活用 <input type="checkbox"/> 遅延 <input checked="" type="checkbox"/> 中止・消滅	
3. 分野分類	社会基盤/水資源開発	3. 主な提案プロジェクト	2) 外貨分			(状況)	
4. 分類番号		マスタープラン：計画目標年2005年				(平成4年度在外事務所調査)	
5. 調査の種類	M/P	(1) 水資源開発計画 サヨングム貯水容量 : 176百万m ³ 有効貯水量 : 128百万m ³ ダム高及び天端標高 : 31m及びEL25.5m 堤頂長 : 1,140m 築堤体積 : 810万m ³				JICA調査終了後、その勧告に基づき州政府はサヨングム建設の方向で検討を開始した。しかし、マレーシア政府・シンガポール政府の合同委託調査の結果、貯水量のより大きいリンギウダムの建設が勧告され、採用された。リンギウダムはJICA調査では、サヨングムに次ぐ順位を与えられたサイトである。従って、サヨングムの建設はほぼ中止されたことになるが、マレーシア政府は、サヨングムに取水堰を建設することは検討している。	
6. 相手国の担当機関	Economic Planning Unit (EPU) Drainage and Irrigation Department (DID)	(2) 洪水防衛計画 コタ・ティンギ近辺ジョホール川本流の河川改修 (計画規模30年、改修区間延長6.7km) 及びスクダイ川の河川改修 (計画規模20年、改修区間延長15.0km)				(平成6年度国内調査) 情報なし。	
7. 調査の目的	ダム建設による水源確保と洪水防衛計画の実施	(3) 水質汚濁削減計画 ボンティアンクチール (ボンティアンクチール川流域) 及びコンテインキバンダルテンガラ (ジョホール川流域) における公共下水道施設の建設					
8. S/W締結年月	1984年 3月	4. 条件又は開発効果					
9. コンサルタント	日本工営(株) (株)建設技術研究所 システム科学コンサルタンツ(株)	[前提条件] ①スクダイ川とテブラウ川の開発についてはシンガポールに独自の権利が与えられており、水資源開発の検討対象から外した。 ②利水完全度の目標を1963年から1984年までの22年間の水交現象に対して完全に給水することとした。 ③ジュホール川とシンガポールとの間のジュホール川の水利用に関する協定の内容に留意して開発流量を設定した。					
10. 調査団	団員数	20					
	調査期間	1984.7-1985.12(18ヶ月)					
	延べ人月 国内 現地	107.31 65.22 42.09					
11. 付帯調査・現地再委託	ボーリング調査 (financed by the GVHT)	[開発効果] ①州都ジュホール・パルー市及びシンガポールの目標年2005年に至るまでの水供給 ②上水供給に伴う生活水準の向上及び水消費型産業の発展 ③洪水防衛計画実施に伴う生活及び経済活動の安定 ④水質汚濁削減計画実施による、ジュホール川中下流部及びボンティアンクチール川の水質改善				2. 主な理由	連邦政府及び州政府による他の勧告案の採択
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	294,504 (千円) 235,835	5. 技術移転				3. 主な情報源	①、②
		①研修員受け入れ：1名がJICA研修に参加 ②共同の報告書作成：地質ボーリングの解析・報告書作成指導					

外国語名 Regional Water Resources of South Johor (National Water Resources Study)

[M/P, 基礎調査, その他]

案件要約表 (M/P)

作成 1990年 3月
改訂 1996年 3月

ASE MYS/S 103/85

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 調査結果の活用の現状	
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	半島部マレーシア東岸のトレンガヌ州の南部地域 (5,370km ² , 州全体の3分の1)			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 進行・活用 <input type="checkbox"/> 遅延 <input type="checkbox"/> 中止・消滅
2. 調査名	トレンガヌ南部地域総合開発計画	2. 提案プロジェクト/計画予算 (US\$1,000)	1)	内貨分	1) 2)		
3. 分野分類	開発計画/総合・地域開発計画	3. 主な提案プロジェクト	2)	外貨分		(状況) (平成4年度在外事務所調査) ・本件調査の実施時には、工業化の地方分放がマレーシア連邦政府の開発方針であったが、1986年以降、都市集中を重視する方向に変化した。また、トレンガヌ州は、天然ガス・石油資源等に恵まれた州であるため、地域開発は他の貧しい州を優先する傾向が生じた。 ・本計画は、州政府によって開発計画のガイドラインとして用いられている。本計画の勧告に基づき、これまでに、下記の2件の調査が実施された。 ①沿岸部Dungun地区の構造計画 ②南部トレンガヌ地域開発の管理体制改善 ・本計画の勧告に基づき、下記の州上位レベルの委員会が事業計画を策定している。 ①石油産業・人的資源委員会 ②農業水産委員会 ③州計画委員会 (平成6年度国内調査) (平成7年度国内調査) 追加情報なし。	
4. 分類番号		(1) 工業部門：石油、天然ガスを利用した工業開発 (2) 農業部門：内陸部 (Ketengah) の開発 (3) 交通部門：道路、空港、港湾等の整備 (4) 洪水対策：主要河川、沿岸部での対策 (5) 観光部門：沿岸及び内陸部の開発 (6) 都市整備：沿岸部工業立地に伴う総合的都市整備 (7) 人的資源：技術系大学、研究開発機構、職業訓練センター等					
5. 調査の種類	M/P						
6. 相手国の担当機関	トレンガヌ州政府経済企画部 Terengganu State Economic Planning Unit						
7. 調査の目的	2000年を想定した地域総合開発計画の作成及び優先プロジェクトのブレフS						
8. S/W締結年月	1982年 4月	4. 条件又は開発効果					
9. コンサルタント	(株) パシフィックコンサルタンツ(マレーシア) (株) 三菱総合研究所	【開発効果】 州および連邦政府の開発戦略と総合しつつ次のような開発効果がある。 ・当地域に賦存する資源の最大利用 ・労働力確保と定住に視点を置いた村落と都市の望ましい体系づくり					
10. 調査団	団員数	22					
	調査期間	1984.1-1985.8(19ヶ月)					
	延べ人月 国内 現地						
11. 付帯調査・現地再委託					2. 主な理由 連邦政府、州政府の政策方針		
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	295,164 (千円)	5. 技術移転 ①研修員の受け入れ ②共同作業を通じたカウンターパートへのOJT			3. 主な情報源 ①、②		

外国語名 Integrated Development of South Trengganu

[M/P, 基礎調査, その他]

案件要約表 (F/S)

作成1988年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 310/85

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状			
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	サラワク州のタタウーカピト間			1. プロジェクト の現状(区分)	<input type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 具体化進行中 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input checked="" type="checkbox"/> 中止・消滅		
2. 調査名	タタウ・カピト幹線道路計画	2. 提案プロジェクト予算 (US\$1,000) US\$1=¥240	1) 643	内貨分	1) 381 2) 3) 外貨分			262	
3. 分野分類	運輸・交通/道路	3. 主な事業内容				(状況) (平成4年度在外事務所調査) 第6次5ヵ年計画(1991~95)において200万RMの予算が計上されているが、本案件(138.8km)の実施に足る金額ではない。詳細設計の実施はこれまで検討されたこともなく、また、サラワク州政府は、上記の計上予算を他の用途にあてられるように連邦政府に要請している。従って、本案件はほぼ消滅したと判断される。			
4. 分類番号		サラワク州北部、Miri/Bintulu Rd. - Limbang約237.3kmの二車線道路改良プロジェクト(橋長240mの鋼橋新設工事、平面線形、道路施設、表面処理等の改良工事を含む)である。既設道路は、主に木材の切り出し道路として利用されている砂利舗装の道路である。この道路建設に当たっては、次の3ルートに分けての施工実施が提案されている。							
5. 調査の種類	F/S								
6. 相手国の担当機関	サラワク州政府経済計画局 Economic Planning Unit, Sarawak State Gov. 公共事業省道路計画局	①Miri/Bintulu Rd. - Long Lama間 (80.9km) 1985年に供用開始 ②Long Lama - G. Mulu Junc.間 (56.7km) 1990年迄に建設完了 ③G. Mulu Junc. - Limbang間 (99.7km) 1995年迄に建設完了							
7. 調査の目的	経済技術上の Merit の分析評価 技術移転	当該道路は、Road Note 31の基準に従って、現道の表面処理を行い、将来交通量が一定の水準に達した後、アスファルト舗装を行う。アスファルト舗装の時期は、区間により異なり1985年以降1年から18年目と予想される。							
8. S/W締結年月	1982年 2月	計画事業期間	1) 1982. -1984.	2)					
9. コンサルタント	三井共同建設コンサルタント(株) (株) パスコインターナショナル	4. フィージビリティとその前提条件	有	EIRR 1) 5.89 2) 3)	FIRR 1) 2) 3)				
10. 調査団	団員数 16 調査期間 1982.7-1982.12(10ヶ月) 1984.5-1984.8 延べ入月 26.38 国内 15.50 現地 10.88	条件又は開発効果 ①インフレーション：考慮しない ②為替レート：US\$1=MS\$2.25 (1979年3月) ③分析期間：西暦2015年迄(供用開始後20年) ④ADTの年平均増加率：1985年以降の10年間は7~8.6%、それ以降の10年間は4~6.7%とする。 ⑤交通需要予測に際しては、通常交通量、転換交通量、誘発交通量、周発交通量に分類して解析した。 [開発効果] 当該プロジェクトによってもたらされる便益は、地域内の輸送費用の削減、輸送時間の短縮、農業生産高の増大、観光収入の増大、産業活動機会の増大、地域住民の社会福祉水準の向上、政府行政活動の効率化がある。 しかし、現在材木運搬量の増大、ダム建設に伴う資材運搬などの確保等に資し、現地政府は一部当該道路の改良工事を実施中であり、プロジェクト実施に際しては、スコープオブワークの設定には細心の注意を払う必要がある。						2. 主な理由 州政府によるプライオリティーが低い。	
11. 付帯調査・現地再委託								3. 主な情報源 ①、②	
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	241,601 (千円) 134,850	5. 技術移転 ①研修員受け入れ：道路建設に関する研修で研究機関、工事現場を視察 ②現地コンサルタントの活用：設計・測量全般							

外国語名 Tatau-Kapit Trunk Road Project in Sarawak

[F/S, D/D]

案件要約表 (F/S)

作成 1988年 3月
改訂 1996年 3月

ASE MYS/S 311/85

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状	
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	半島東西側/西海岸沿			1. プロジェクト の現況(区分)	<input type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 具体化進行中 <input checked="" type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 中止・消滅
2. 調査名	鉄道整備計画 (東西線・西線)	2. 提案プロジェクト予算 (US\$1,000) M\$1=US\$0.4	1) 1,231,000	内貨分	1) 355,000 2) 2,039,000		
3. 分野分類	運輸・交通/鉄道	3. 主な事業内容	2) 4,010,000	外貨分	3) 876,000 1,971,000		
4. 分類番号		本プロジェクトは、産業の発展と国民生活活性化のためのインフラストラクチャとして、近代的高速鉄道網をつくりあげることが目的としている。すなわち、近代旅客輸送サービスにより、半島マレーシアの主要都市を首都から1日行動圏におくこと、旅客ならびに貨物輸送サービスの改善により、現在急速に開発の進められているトレンガヌ州南部地区を含む東海岸地方の産業振興に寄与することを目的としている。 このため1982年9月より行った半島マレーシア全体の鉄道整備計画 (MYS/S 102/83) に係るM/P調査において「より詳細な検討が必要」とされたCASE A-Aについて、技術的・経済的・財務的事業化可能性を評価するものである。 CASE A-Aは、M/Pにおいて検討された代替案の一つであるが、その内容はButter-worth・Kuala Lumpur・Singapore間 (約750km) を結ぶ西海岸線 (在来線、全線単線、メートル軌) の改良及びPort Kelang・Kuala Lumpur・Kuantan・Kota Bharu (約550km) を結ぶ東西新線の建設 (全線複線、標準軌、電化) を実施するというものであり、具体的には下記の着手順位条件により実施する場合の事業化可能性評価を行った。 第1段階 Port Kelang・Kuala Lumpur・Janda Baik (Kg. Bukit Tinggi)・Kuantan・Paka間 (340km) の東西線建設 (ただし、Janda Baik-Paka間は単線とする) 第2段階 Kuala Lumpur・Singapore間 (380km) の西海岸線改良					
5. 調査の種類	F/S						6. 相手国の 担当機関
7. 調査の 目的	東海岸と首都クアラルンプールを結ぶ東西線 (新線) 及び西海岸に沿った西線 (既在線に沿った新線) 建設計画の策定とそのF/S		8. S/W締結年月 1984年 2月 9. コンサルタント (社) 海外鉄道技術協力協会 4. フィージビリティとその前提条件 有 EIRR 1) 13.30 FIRR 1) 5.90 2) 3) 2) 3) 条件又は開発効果 【前提条件】 1991年、1996年、2001年、2005年の4時点ですべて調査。旅客関係はインタビュー調査 (サンプル2700件) を基に関連変数と併せて予測。貨物に関しては品目別 (9品目) に各々のモード特性を勘案し、開発計画も踏まえ予測。 【開発効果】 時間節約、費用削減、雇用機会促進、産業構造転換促進、旅行消費誘発、地域開発、技術波及、公害減少等が期待される。 EIRRは、14.1~13.3の範囲、FIRRは11.5~5.9の範囲				
8. S/W締結年月	1984年 2月	10. 調査 団員数	16				
9. コンサルタント	(社) 海外鉄道技術協力協会	調査期間	1984.6-1985.12(18ヶ月)				
11. 付帯調査・ 現地再委託	なし	延べ人月 国内 現地	72.73 49.59 23.14				
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	241,488 (千円) 235,765	11. 付帯調査・ 現地再委託	なし				
		12. 経費実績	5. 技術移転 研修員受け入れ：カウンターパート1名に対しF/S技法を研修				2. 主な理由
		総額	241,488 (千円)				3. 主な情報源
		コンサルタント経費	235,765				①、② KTM Bhd

外国語名 New East-West Railway Project and the West Coast Railway Project

{F/S, D/D}

案件要約表 (M/P)

作成1990年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 105/86

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 調査結果の活用の現状		
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	マレーシア半島の中央に位置するクランバレー地域2,842㎡			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 進行・活用 <input type="checkbox"/> 遅延 <input type="checkbox"/> 中止・消滅	
2. 調査名	クランバレー交通計画	2. 提案プロジェクト/計画予算 (US\$1,000)	1) 316,000	内貨分	1) 2)			
3. 分野分類	運輸・交通/都市交通	3. 主な提案プロジェクト	2) 757,000	外貨分	(状況) (平成4年度在外事務所調査) 本調査の提案に基づき、下記のE/Sが実施された。 (1) JICAによるクランバレー地域都市交通施設計画調査(1987~1989年7月) シャーアラム道路(47.7km)について、マレーシア道路公団がD/Dを実施した。民間のPLUS社による建設が予定されている。 クラン物流ターミナルについて、Klang Port AuthorityがD/Dを実施した。民間企業(KCT Berhad)による建設が予定されている。 (2) JICAによるクランバレー地域鉄道改良計画調査(1990年1月~1991年2月) 本調査は、マレーシア政府によるマラヤ鉄道複線化に関する調査と並行して実施された。適当と判断される予測値や提案事業等は統合され、対象としたラワン-セレンバン鉄道区間も含めて複線化プロジェクト(DIP)として実施中である。 資金源はOECD*、英国のODA、自国資金であり、1995年7月に完了が予定されている。 *OECD融資(1/A 1990年3月、194.44億円)の対象: ①KL-クラン港間43km、KL-センツール間2km、スパン空港への支線7kmの複線化 ②ラワン-セレンバン間105kmの複線化 ③上記①②に係わる信号・通信システム近代化 ④アイ-ゼルカー18編成 (平成5年度在外事務所調査) ・道路建設は現在進行中。交通管理計画は、設備と資金が不足しておりまだ実現していない。交通ターミナル施設の建設は未着手。 ・なお、ネグリセンビラン州政府よりPort Dicksonの開発がクラン港の混雑緩和のために提起されている。 (平成6年度国内調査) 平成4年度調査以降、下記のような事業が実施された。 (1) シャーアラム道路(47.7km)については、マレーシア道路公団がBOT方式で建設する方針をとり、民間企業であるガム-タ社が1994年に落札し事業を開始した。この事業は1996年中に完成を目指して、事業を実施中である。 (2) クランバレー地域鉄道改良事業 クランバレー地域鉄道改良事業とラワン-セレンバン間複線化プロジェクトと統合し、OECD、英国のODA、自己資金により事業を実施中である。フェーズ1(ラワン-KL-クラン港間)は1994年中に完成が予定されており、引続きフェーズ2(KL-セレンバン間)の事業にはいる予定。 2. 主な理由 マレーシアは、2020年を目標に先進国レベルの経済発展を遂げるべく努力しており、その一環として首都クアラルンプール周辺における有効な都市交通機関の運営を挙げている。この目標に沿って、首都周辺の路面交通の混雑と環境改善のため、国鉄の複線化、首都近郊及び都市内交通機関の整備に力を入れている。			
4. 分類番号		首都クアラルンプールを中心とするクランバレー地域の開発戦略を支えるマスタープランを作成し、第5次5ヵ年計画(1986~90)に盛り込むべき短期計画を提案した。						
5. 調査の種類	M/P	・道路建設と改善計画の提案 ・交通管理計画の実施 ・交通ターミナル施設の建設 ・大量輸送機関の導入 5路線、137km						
6. 相手国の担当機関	総理府クランバレー計画事務局 Klang Valley Planning Secretariat, Prime Minister's Department	上記予算の1)はフェーズ1、2)はフェーズ2の工費						
7. 調査の目的	クランバレー地域の都市交通M/Pと短期計画							
8. S/W締結年月	1984年 8月	4. 条件又は開発効果	西暦2005年を計画目標とするマレーシアの首都圏地域クランバレーにおける交通体系のマスタープランを作成するとともに、第5次5ヵ年計画に盛り込むべき短期計画を作成した。					
9. コンサルタント	(株)フクワコンサルタント・インターナショナル (株)パシフィックコンサルタンツインターナショナル							
10. 調査団	団員数	12						
	調査期間	1984.11-1987.3(29ヶ月)						
	延べ人月	101.79	国内	3.10				現地
11. 付帯調査・現地再委託	なし							
12. 経費実績	総額 356,832 (千円) コンサルタント経費 360,840	5. 技術移転	①OJT:セミナー、実習実施 ②研修員受け入れ:都市交通施設計画の研修を3名に対して実施 ③カウンターパートと共同で報告書作成			3. 主な情報源	①、②、④ Klang Valley Planning Secretariat, Prime Minister's Dept.	

外国語名 Klang Valley Transportation Study

別紙有り [M/P, 基礎調査, その他]

状況（要約表添付文書）

ASE MYS/S 105/86 調査名 クランバレー交通計画	(M/P)
国名 マレーシア 調査種類 M/P 分野 運輸・交通/都市交通 現在の状況 進行・活用	
状況 (平成4年度在外事務所調査) 本調査の提案に基づき、下記のF/Sが実施された。 (1) JICAによるクランバレー地域都市交通施設計画調査(1987～1989年7月) シャーアラム道路(47.7km)について、マレーシア道路公団がD/Dを実施した。 民間のPLUS社による建設が予定されている。 クラン物流ターミナルについて、Klang Port AuthorityがD/Dを実施した。民間企業 (KCT Berhad) による建設が予定されている。 (2) JICAによるクランバレー地域鉄道改良計画調査(1990年1月～1991年2月) 本調査は、マレーシア政府によるマラヤ鉄道複線化に関する調査と並行して実施された。適当と判断される予測値や提案事業等は統合され、対象としたラワン-セレンバン鉄道区間も含めて複線化プロジェクト(DTP)として実施中である。 資金源はOECS*、英国のODA、自己資金であり、1995年7月に完了が予定されている。 *OECS融資(1/A 1990年3月、194.44億円)の対象: ①KL-クラン港間43km、KL-センソール間2km、スパン空港への支線7kmの複線化 ②ラワン-セレンバン間105kmの複線化 ③上記①②に係わる信号・通信システム近代化 ④ディーゼルカー18編成 (平成5年度在外事務所調査) ・道路建設は現在進行中。交通管理計画は、設備と資金が不足しておりまだ実現していない。交通ターミナル施設の建設は未着手。 ・なお、ネグリセンピラン州政府よりPort Dicksonの開発がクラン港の視線緩和のために提起されている。 (平成6年度国内調査) 平成4年度調査以降、下記のような事業が実施された。 (1) シャーアラム道路(47.7km)については、マレーシア道路公団がBOT方式で建設する方針をとり、民間企業であるガム-ダ社が1994年に落札し事業を開始した。この事業は1996年中に完成を目指して、事業を実施中である。 (2) クランバレー地域鉄道改良事業 クランバレー地域鉄道改良事業とラワン-セレンバン間複線化プロジェクトと統合し、OECS、英国のODA、自己資金により事業を実施中である。フェーズ1(ラワン-KL-クラン港間)は1994年中に完成が予定されており、引き続きフェーズ2(KL-セレンバン間)の事業にはいる予定。 (平成7年度国内調査) (1) シャーアラム道路(47.7km) マレーシア道路公団がBOT方式で1997年の完成を目指して実施中。 (2) クランバレー地域鉄道改良事業 フェーズ2(KL-セレンバン間の複線化)はフェーズ1に引き続き実施する予定。	

案件要約表 (F/S)

作成1990年 3月

改訂1996年 3月

ASE MYS/S 312/86

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状	
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	マレー半島クアantanと東マレーシアコタキナバル間海洋部分、並びにクアantan、コタキナバル間海底ケーブル陸揚地点付近陸上部分・沿岸部分			1. プロジェクトの現状(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input checked="" type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 具体化進行中 <input type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 中止・消滅
2. 調査名	クアantan～コタキナバル海底ケーブル建設計画	2. 提案プロジェクト予算 (US\$1,000)	1) 85,000	内貨分	1) 2) 3)		
3. 分野分類	通信・放送/電気通信	3. 主要事業内容	マレーシア政府は、東マレーシアと半島部の西マレーシア間の通信需要の著しい伸びに対処するため、東西マレーシア間に大容量の光海底ケーブルを敷設し接続することとした。調査は第1次現地調査と第2次現地調査に分けて実施した。			(状況) (平成4年度在外事務所調査) 1989.4.7 電気通信総局 (STMB) は、I/Iを公示 1989年6月、日本の企業体 (NEC、三井物産等) とサプライヤーズ・クレジット (日本輸出入銀行) の契約署名。受注額は約68億円 (1億4,500万RM相当) プロジェクトは、需要予測値の増加、インドネシア当局の要請により採用システムの大容量化、並びに一部ルートの変更を行った。 電気通信システムは、1990.12.31から運用開始。 (平成6年度国内調査) 運用開始以来、電気通信システムは順調に利用されている。	
4. 分類番号		第1次調査: クアantan (チエラチン)、コタキナバル (タンジュン・アル) の現地踏査、基準点測量および需要・トラフィック調査の実施。	第2次調査: 調査船 (約500トン) を使用して、クアantanとコタキナバル間の海洋部調査 (測深、海底面探査、音波探査、採泥、測温・測流、埋設調査等)、および両ケーブル陸揚地点付近陸上部分・沿岸部調査、並びに需要・トラフィック調査結果および海洋調査結果を基に、西暦2014年までの需要予測に見合う光海底ケーブルシステムの概略基本設計の実施。 なお、経済・財務分析 (EIRR, FIRR算出等) は、本調査の作業範囲から除外された。				
5. 調査の種類	F/S	第2次調査: 調査船 (約500トン) を使用して、クアantanとコタキナバル間の海洋部調査 (測深、海底面探査、音波探査、採泥、測温・測流、埋設調査等)、および両ケーブル陸揚地点付近陸上部分・沿岸部調査、並びに需要・トラフィック調査結果および海洋調査結果を基に、西暦2014年までの需要予測に見合う光海底ケーブルシステムの概略基本設計の実施。					
6. 相手国の担当機関	マレーシア電気通信総局 Syarikat Telekom Malaysia Berhad (前Jabatan Telekom Malaysia)	計画事業期間	1) 1986.5-1987.3	2)			
7. 調査の目的	クアantan～コタキナバル間海底ケーブルの最適ルートを選定並びに海底ケーブルシステム設計を行う	4. フィージビリティとその前提条件	有	EIRR ¹⁾ 2) 3)	FIRR ¹⁾ 2) 3)		
8. S/W締結年月	1986年 2月	条件又は開発効果	【条件】 ①半島部の西マレーシア (11州) の東側クアantanとカリマンタン島北部サラワク・サバ州の東マレーシア側コタキナバル間を光海底ケーブルで結ぶ建設計画を実施するために必要な両陸揚地点の調査・選定および海底ケーブル敷設ルート選定のための海洋調査の実施 ②西暦2014年までの東西マレーシア間の需要予測と必要回線数の算出 ③①と②を基にした海底ケーブルシステムの基本設計 【開発効果】 クアantan～カリマンタン島北部東マレーシアコタキナバル間を大容量伝送路の光海底ケーブルシステムで結ぶことによる東西マレーシア間の通信事情の好転と、東西地域の融和による政治的安定の促進				
9. コンサルタント	洋テクノマリン (株)	10. 調査団	団員数 20 調査期間 1986.6-1987.1 (7ヶ月) 延べ人月 国内 7.00 現地 20.00				
11. 付帯調査・現地再委託		11. 付帯調査・現地再委託	2. 主な理由 半島部西マレーシアと東マレーシア2州間の通信需要の増大に伴う東西マレーシア間の電気通信事情改善の必要性のため。				
12. 経費実績	総額 284,940 (千円) コンサルタント経費 277,347	5. 技術移転	研修員受け入れ: カウンターパート2名に光海底ケーブルシステムおよび各装置並びに海ケーブル敷設方法を研修。				
		12. 経費実績	3. 主な情報源 ①、②				

外国語名 Kuantan-Kota Kinabalu Submarine Cable Project

{F/S, D/D}

案件要約表 (F/S)

作成1990年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/A 302/87

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状	
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	セランゴール州北西部の海岸地帯 (調査地区面積 20,000ha, 地区内農家戸数 19,500戸)			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 具体化準備中 <input checked="" type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 具体化進行中 <input type="checkbox"/> 具体化進行中
2. 調査名	タンジョンカララン灌漑計画	2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=M\$2.6	1) 10,384	内貨分	1) 10,384 2) 3)		
3. 分野分類	農業/農業一般	3. 主要事業内容	1) 灌漑面積 : 18,980ha 2) 既存水利施設の部分改修・改善 ① ベルナム頭首工: 調節水門高の嵩上げ、水門操作の電動化、等 ② 幹線水路 : 水路断面の拡幅、水位制御施設の建設、等 ③ 支線水路 : d-d線の建設、c-c線の天盤の嵩上げ ④ 3次水路 : コンクリート水路化、チェックゲート及び堰板の改修等 ⑤ 農道 : 農道の増設 (457km) 3) 維持管理用機材の購入			(状況) (平成4年度在外事務所調査) 詳細設計は、1986～92年にDIDが実施した。JICA調査提案内容はほぼ踏襲された。マレーシア政府は、1986年に4,848万RMの子算を配分し、同年10月から建設工事開始、1995年1月に竣工予定。 ① 自動水位制御施設をスガイルマン及びスガイルハジドライニの2カ所に設置したが、設計によるためか、水供給不足のためか、うまく機能していない。 ② クアラ・セランゴールの水不足問題は、6割～7割が解決した。 (平成5年度在外事務所調査) 水源調査のための人札を行った他は、大きな変化はない。 DIDは農道の耐圧荷重を3トンから7トンに改善するための資金を第7次開発計画予算に組み込むよう要求している。 (平成6年度国内調査) マレーシア政府が独自で実施中。 (平成7年度国内調査) 建設工事は予定通り竣工した。幹線水路に設置した水位調節水門の稼働に問題が生じ、フランスのメーカーが必要な措置を講じた。 (平成7年度現地調査) 1. 1995年、調査助言通り工事が完了した。 2. この結果対象地域の100%が灌漑され、作付強度は170～200%、収量は3.2t/haから4.5t/haとなり、機械化もすすみ、農民の収入は大きく増大した。現在2年間で3件のパイロットプロジェクトを行っている。 3. 工事は連邦政府のDIDが行い、その後運営・管理は州政府のDIDに移管された。対象地域は2つの地区を含んでおり、2人の管理責任者がいたが、調査助言の通り1人の管理責任者となり、運営・管理が向上した。 4. 2つの地区の水管理グループの代表が、水供給スケジュールを決めているが、適正に守られていないために、自動水位制御装置の水位を設定できず、マニュアルで水位制御を行っている。	
4. 分類番号		5. 調査の種類	F/S				
6. 相手国の 担当機関	農業省排水灌漑局 Department of Irrigation and Drainage (DID) Ministry of Agriculture	8. S/W締結年月	1986年 3月				
7. 調査の 目的	タンジョンカララン灌漑計画地区の適切な水管理に関する諸問題を明らかにし、解決策を検討する	9. コンサルタント	日本工営(株) (株)協和コンサルタンツ				
8. S/W締結年月	1986年 3月	4. フィージビリティ とその前提条件	有	EIRR 1) 2) 3)	FIRR 1) 2) 3)		
9. コンサルタント	日本工営(株) (株)協和コンサルタンツ	条件又は開発効果	[前提条件] ① 施設改善計画の実施 ② 施設維持管理用機材の調達 ③ 組織制度の改善 ④ 専用通信網の新設 ⑤ 3次水路の水管理手法の普及 ⑥ 訓練計画 ⑦ フォローアッププログラム [開発効果] ① 二期作の達成 ② 作付率の向上 (1.77から2.0) ③ 稲収量の増加 (6.3 t/ha から9.1 t/ha) ④ 米生産量の増加 (99,600 t から167,000 t)				
10. 調査団	団員数 11 調査期間 1986.5-1987.6(14ヶ月) 延べ人月 80.37 国内 32.80 現地 47.57	11. 付帯調査・ 現地再委託					
12. 経費実績	総額 221,818 (千円) コンサルタント経費 142,972	5. 技術移転	①C/P研修員受け入れ(2名) ②OIT				
		11. 付帯調査・ 現地再委託	2. 主要理由 ① 経済・社会的効果 (農村部貧困問題の緩和) ② 水稲適地での集約的米作実施という農業政策のため				
		12. 経費実績	3. 主要情報源 ①、② DID、③				

外国語名 Tanjong Karang Irrigation Development Management Project

[F/S, D/D]

案件要約表 (F/S)

作成1990年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 313/87

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状	
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	ペナン市			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input checked="" type="checkbox"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 具体化進行中 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 中止・消滅
2. 調査名	ペナン市都市交通コンピューター制御システム	2. 提案プロジェクト予算 (US\$1,000) US\$1=Rgt2.71	1) 106,553	内貨分	1) 2) 3)		
3. 分野分類	運輸・交通/都市交通	3. 主要事業内容	マレーシアの第2番目の都市であるペナン(ジョージタウン)における目標年次200年の交通管理システムを作成するとともに、広域交通管制システムの拡張計画を策定した。			(状況) (平成4年度在外事務所調査) 第1期事業分として16交差点の信号機等が設置された(事業費230万RM、一部JICAの機材供与)。JICA調査では、16交差点のすべてにCCIVを設置するよう提案されていたが、実際は2カ所(Dato Keramat及びKOMTAR)のみとなった。 第2期、第3期事業分は、資金面の制約により実施していない。ペナン市庁としては、主要道路(沿岸道路及び外環状道路)が建設中のため、残りの事業を実施するためには、新たな調査が必要であると考えている。南北道路との連結(Sungei Petani-Peraï間、Peraï-Taiping間)、さらには東西道路との連結により市内交通のパターンが大きく変化することが予想される。これらの事情にかんがみ、沿岸道路、外環状道路の完成を待って新たに調査をする必要があり、従って残りの事業は実施されない可能性が高い。 (平成5年度在外事務所調査) 追加情報なし。 (平成6年度国内調査) (平成7年度国内調査) 追加情報なし。	
4. 分類番号		交通管理システム計画: ・交通網の新設と改良 25.1km ・バス交通改善計画 140両のバスの購入 ・歩道ネットワークの整備 10.8km ・駐車場ビル 4カ所					
5. 調査の種類	F/S	広域交通管制システムの拡張計画: ・信号機 149交差点 ・CCTVカメラ 18カ所 ・サインボード 7カ所					
6. 相手国の担当機関	経済企画局Economic Planning Unit ペナン市庁土木局Engineering Dept., Municipal Council of Penang Island	計画事業期間	1) 1986.1-2000.12		2)		
7. 調査の目的	都市交通改善計画の策定と広域交通管制システムの設計	4. フィージビリティとその前提条件	有	EIRR ¹⁾ 22.70 2) 3)	FIRR ¹⁾ 2) 3)		
8. S/W締結年月	1986年 2月	条件又は開発効果	[条件] ①プロジェクトライフ: 15年(1986-2000) ②信号機 149機を第1期~第4期の4段階で導入する。				
9. コンサルタント	(株) マカマコシマ・インターナショナル セントラルコンサルタント(株)	[開発効果]	①交通渋滞を緩和する。 ②機器の動作不良を監視する。 ③緊急車両利用者を援護する。 ④車両の速度を向上させる。 ⑤特定交差点での交通量を増加させる。 ⑥騒音と大気汚染の低減。				
10. 調査団	団員数 8 調査期間 1986.7-1988.1(19ヶ月) 延べ人月 国内 43.87 現地 2.40 41.47	5. 技術移転	①カウンターパートの日本における研修 ②カウンターパートと共同で交通調査、報告者とりまとめを行った。				
11. 付帯調査・現地再委託		12. 経費実績	総額 164,764 (千円) コンサルタント経費 155,803		3. 主要情報源		①、② MPPP
2. 主要理由							資金面の制約により、第2期以降の事業の実施は遅れている。更に、建設中の道路等の完成を待って、新たに調査を行い、計画を立て直す必要があるとされている。

外国語名 Computerised Area Traffic Control System in Penang

{F/S, D/D}

案件要約表 (M/P+F/S)

作成1990年 3月

改訂1996年 3月

ASE MYS/S 207B/88

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状	
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	マレーシア国クアラランポール市他 クラン川流域1,288 km ²			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="checkbox"/> 具体化進行中
2. 調査名	クラン川流域治水計画	2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=¥130= M\$2.55	M/F	1) 238,000 内貨分 外貨分			
3. 分野分類	社会基盤/河川・砂防		F/S	1) 75,729 内貨分 60,332 外貨分 15,397			
4. 分類番号		3. 主提案プロジェクト/事業内容				(状況) (平成4年度在外事務所調査) <M/P> マスタープランによって提案された構造的な事業はDIDによって承認され、その多くが第6次開発計画に組み込まれた。 <F/S> JICA調査の提案事業の大半は、段階的に実施に移されている。 ・バツー調節池及びゴンバック分水路については、詳細設計が完了し、段階的に実施に移される運びとなっている。調節池については、既に建設業者が決定しており、また、分水路については、近々入札が実施される予定である。 ・クラン、ゴンバック及びバツー3河川の河道改修は、DIDの直営事業として段階的に実施されている。 ・事業費は連邦政府予算であるが、事業の一部についてADBの融資を交渉中である。 (平成5年度在外事務所調査) M/Pに従って、一部門沿に実施しつつある。資金は政府より予算配分を受け、さらにADBに申請中。 (平成6年度国内調査) ・ゴンバック分水路については、1994年から約2年間の工期で工事が開始されている。 ・ADBローンの融資申請に当たっては、事業の完成を2000年に設定している。 (平成7年度国内調査) 追加情報なし。	
5. 調査の種類	M/P+F/S	①フェーズI (緊急プロジェクト) : 市内の木川ネック部及び、2支川の中流区間、計10.4kmの改修、容量270万m ³ の調節池の建設、長さ3.25kmの分水路の建設、市内低地の排水施設(ポンプ場Q=2m ³ /s、地下貯留槽32,700m ³)の建設。 ②フェーズII (中期計画) : クラン川中流部及び、主として下流部の河川改修(計55.2km)を行う。洪水防御レベルはクラン川中流域で30年確率、下流域では100年確率となる。 ③フェーズIII (長期計画) : クラン川及び、支川ゴンバック及びバツーの改修(計60.1km)を行う。全区間、100年確率の洪水防御レベルとなる。 <F/S>①河道改修: クラン川の市内1.3km、ゴンバック川の中流分水路付近の2.5km、及びバツー川の中流6.6km区間の掘削削り及び築堤。 ②分水路: ゴンバック川とバツー川の調節池を結ぶ長さ3.25km、計画流量60m ³ /s、のゴンバック分水路の建設。 ③バツー調節池: 未利用地を利用した容量270万m ³ の多目的調節池で周辺の公園区域を含め、面積は113.4ha ④内水排除: 市内の低地カンポン・バルー (35ha) 地区の排水施設でQ=2m ³ /sのポンプ場と地下貯水槽 (V=32,700m ³) の建設。					
6. 相手国の担当機関	経済企画庁 (EPU) 灌漑排水局 (DID)						
7. 調査の目的	クラン川上流域の洪水調節計画						
8. S/W締結年月	1987年 3月						
9. コンサルタント	(株) パシフィックコンサルタンツ株式会社 日本工営 (株)	計画事業期間	1) 1993. -1997.	2)			
		4. フィージビリティ とその前提条件	有	EIRR 1) 15.70 2) 3)	FIRR 1) 2) 3)		
10. 調査団	団員数 12	条件又は開発効果					
	調査期間 1987.9-1989.1(17ヶ月)	<M/P> 【条件】 経済評価は、IRR=19.5%、B/C=1.66、NPV=75.7百万US\$ ①流域の土地利用状況は2005年を想定 ②事業の便益は1988年の事業実施5年後から発生する。③資本の機会費用は、13.0%とする ④評価の期間は50年間とする。 【開発効果】 事業の完了に伴い、100年確率洪水に対し、約100km ² の洪水氾濫区域が救われ、かつ土地の高度化利用が可能となる。また、調節池は多目的とし、公園、スポーツランドに利用可能となる。 <F/S> 【条件】 ①流域の土地利用状況は2005年を想定 ②事業の便益は1988年の事業実施5年後から発生する ③資本の機会費用は13%とする ④評価の期間は50年間とする 【経済評価】 IRR=15.7% B/C=1.24 NPV=13百万US\$ 【開発効果】 事業の完了に伴い、100年確率洪水に対し、約100km ² の洪水氾濫区域が救われ、かつ土地利用の転換が可能になる。					
	延べ人員 国内 89.56 現地 43.39 46.17						
11. 付帯調査・現地再委託	測量、水位計の設置						
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	272,978 (千円) 264,888	5. 技術移転	①カウンターパートに対するOJTトレーニング ②研修員(2名)に対する技術指導 ③建設者、監理委員、調査員による大規模セミナー開催				
		2. 主な理由					
		クラン川流域の低地は、頻りに洪水の被害を受けており、その対策のニーズが高い。					
		3. 主な情報源					
		①、② DID					

外国語名 Flood Mitigation of the Klang River Basin

[M/P+F/S]

案件要約表 (F/S)

作成1990年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 314/88

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状	
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	マレー半島南東部・アサル地区を中心とする国際海浜リゾート地区			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 一部実施済 <input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 具体化進行中 <input type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 中止・消滅
2. 調査名	地域総合開発計画	2. 提案プロジェクト予算 (US\$1,000)	1) 453,400	内貨分	1) 453,400		
3. 分野分類	観光/観光一般	3. 主要事業内容	2) 2)	外貨分	2) 2)	(状況) (平成4年度在外事務所調査) 文化・観光省は全国を6つの観光地域 (Central Peninsula, West Peninsula, South Peninsula, Sabah及びSarawak) に分ける政策を現在も維持している。 JICA調査は、半島南部地域 (South Peninsula Tourism Region; South PTR) を優先地域とした。 JICAの提案内容は原則としてジョホール州政府によって承認され、段階的に実施に移されている。インフラ関係の詳細設計は、公共事業局、排水局等の担当機関により順次実施され、第5次、第6次開発計画における政府予算で整備されている。 ホテル、レクリエーション施設等の整備は民間部門が実施している。当初アサル地区の開発契約を得た民間企業は、1992年に資金難のため撤退したが、他の企業が契約し、事業を実施しつつある。例えば、各々600室のホテル2棟が現在建設中で、"Visit Malaysia Year II" に合わせて、1994年に完工する予定である。州政府は、この再開発プロジェクト (事業費約3億ドル) に資本参加している。 (平成6年度国内調査) (平成7年度国内調査) 追加情報なし。	
4. 分類番号		アサル・ニュー・ツーリズム・コアの建設	3) 3)		3) 3)		
5. 調査の種類	F/S	1) インフラストラクチャー建設 道路: 339m 栈橋: 5カ所 上水道施設: 31,021m ³ /日 下水道施設: 11,028m ³ /日 ゴミ処理施設: 56.8トン 送電施設: 31,530kVA 電話回線数: 584回線 (1995年5月迄)					
6. 相手国の 担当機関	文化・観光省、観光開発公社	2) 約180室の中・高級リゾートホテル群の建設					
7. 調査の 目的	中間・観光開発拠点の整備計画作成	3) スポーツレクリエーション施設等の観光関連施設の建設					
8. S/W締結年月	1986年 11月	計画事業期間	1) 1989. -1995.		2) 2)		
9. コンサルタント	(株) パシフィックコンサルティンク・マレーシア	4. フィージビリティ とその前提条件	有	EIRR 1) 18.80 2) 20.70 3) 19.30	FIRR 1) 16.10 2) 20.70 3) 19.30		
10. 調査団	団員数 20 調査期間 1987.3-1989.2(24ヶ月) 延べ人月 国内 93.00 現地 38.00 55.00	条件又は開発効果	建設総コストは、地域住民が受益者負担に基づき負担する部分を除いて計上している。便益計算は1987/88年時点の旅行者支出ホテル収入構造をもとに設定された数字を採用し、方観光入込客予測については現行旅行先の構成比を基本とし、アサル・ニュー・ツーリズム・コア設立後のインパクトで調整して推計している。目標年度を1996年としている。				
11. 付帯調査・ 現地再委託	海洋資源調査	1. 記のEIRR1) は事業全体、またFIRRの1) はホテル業者、2) は開発事業主体 3) は共同事業体					2. 主な理由 ・土地は州政府が所有している。 ・既存のインフラは国の機関であるKEJORAが管理している。 ・ホテルや交通機関は民間で運営する方向に動いている。 ・半島南部地域は、シンガポールに接し、その活発な観光マーケット (シンガポール国民及び他国からの観光旅行者) を開発できる。 ・雇用創出、経済活動の活性化等の効果大きい。
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	295,306 (千円) 283,884	5. 技術移転	OJTを中心とし、カウンターパートスタッフと共同で調査を行なった。テクニカル・コミッティメンバーに対しては、各専門分野の専門家が調査内容についての説明会や討論の場を持ち技術的内容の理解を深めてもらった。				
						3. 主な情報源 ①、②	

案件要約表 (M/P+F/S)

作成1991年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 208B/89

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状			
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	クランタン川流域 (流域面積13,100km ² 人口約1.1百万 (1988年現在))			1. プロジェクト の現況(区分)	<input type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 具体化進行中 <input checked="" type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 中止・消滅		
2. 調査名	クランタン川流域治水計画	2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000)	M/P	1) 内貨分 2) 外貨分	1) 482,220 内貨分 2) 324,810 外貨分 3) 157,410				
3. 分野分類	社会基盤/河川・砂防	3. 主提案プロジェクト/事業内容				(状況) (平成4年度在外事務所調査) <M/P> 本調査の提案は、1993年央～1995年末(第6次開発計画)の期間に実施される予定のF/Sのためのガイドラインとして用いられた。 <F/S> ・DIDの要請に基づき、第6次開発計画(1991～95)に組み入れられる様に河川改修事業を策定した。 ・F/Sの応札が1993.1.22に行なわれ、同年4月には決定される。 ・F/Sは1993年中頃から1995年末までの期間(18ヵ月)に実施予定。 ・建設工事は、第7次開発計画期間に予定されており、推定事業総額は13億RM。うち6億RMが2ヵ所のダム建設費。 クランタン川流域の洪水制御計画は、①スンガイゴロク・プロジェクト(クランタン北部) ②ADB融資によるクマシンスマラク・プロジェクト(クランタン東部)及び③本案件であるクランタン川改修の3事業からなっている。 (平成5年度在外事務所調査) 追加情報なし。 (平成6年度国内調査) 河川改修のF/Sはマレーシア政府の自己資金により実施されているようである。 (平成7年度国内調査) 追加情報なし。			
4. 分類番号		<M/P> クランタン川河口より約100km区間の地域を50年確率相当の洪水より防御するものとする。このためクランタン川支流のレピル川にレピルダム(高さ約70m)、ガラス川にクムブダム(高さ約45m)を建設し洪水調節を行ない、さらに河口より100km区間の河川改修により、河道の通水容量を増加させ対象洪水を安全に流下させるものである。							
5. 調査の種類	M/P+F/S	<F/S> 1. 対象地域 クランタン川流域 2. 治水方式 レピルダム・クムブダム及び河川修繕 3. 洪水規模 洪水管理規模 8,600万m ³ ロックフィル型 高さ70m 4. レピルダム 洪水管理規模 3,070万m ³ コンクリート重力型 高さ45m ダム規模 150,000m ³ 5. クムブダム 堤防総計 164km 範囲 1,320万m ³ 堤防境界高さ 4m							
6. 相手国の 担当機関	農業省、灌漑排水局(DID)								
7. 調査の 目的	クランタン川流域の治水計画の立案								
8. S/W締結年月	1987年 11月								
9. コンサルタント	日本工営(株)	計画事業期間	1) 1993. -2010. 2) 3)						
		4. フィージビリティ とその前提条件	有/無	EIRR 1) 2.20 2) 3)	FIRR 1) 2) 3)				
10. 調査団	団員数 14 調査期間 1988.3-1989.11(20ヶ月) 延べ人月 100.74 国内 44.07 現地 56.67	条件又は開発効果 <M/P, F/S> 【条件】 両ダムの予定水没地区内の補償が必要。補償物件としてレピルダムは約200戸の家屋移転、約9,000haのプランテーションの移転用地確保及び約5,000haの森林に対する補償が必要。一方、クムブダムに対し1,000戸の家屋移転、約500haのプランテーションの移転用地確保、約800haの森林補償さらに延長26kmの鉄道建設が必要。 【開発効果】 ダムによる治水効果以外に乾期流量増による農業用水の増加、工事実施に伴う雇用機会増加、治水対象地区の土地利用の高度化、及び農地利用の高度化による農業生産高の増加があげられる。						2. 主な理由 クランタン川流域の洪水対策のニーズが高いため。	
11. 付帯調査・ 現地再委託	クランタン川河川地形調査 ダオン及びクムブダム地点地質調査								
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	475,807 (千円) 247,426	5. 技術移転	各作業分野でのカウンターパートに対し現地作業を通じて、解析、設計及び計画の各段階において、技術移転を行なった。			3. 主な情報源 ①、② DID			

案件要約表 (M/P+F/S)

作成1991年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 209B/89

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状		
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	ペナン市及びスランプライ市 (面積1,030km ² 人口1,090,600人)			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input checked="" type="checkbox"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 具体化進行中 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 中止・消滅	
2. 調査名	ペナン廃棄物処理計画	2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=MY\$2.59	M/P	1) 42,240 内貨分 2) 42,240 外貨分	F/S			1) 9,730 内貨分 2) 9,730 外貨分 3)
3. 分野分類	公益事業/都市衛生	3. 主提案プロジェクト/事業内容				(状況) (平成4年度在外事務所調査) JICA調査の提案事業は以下の通り、一部が採用されている。 ・提案された衛生埋立地3カ所の内、1カ所 (Pulau Burong) のみが採用され、連邦政府は、120万RMの予算を配分している。 ・廃棄物をバージで運ぶ提案は、水域の波の状況に関する詳細調査がないこと、積み降ろす場所が不適当であること、バージ輸送費が高いことなどの理由により、不採用となった。JICA調査をレビューした専門家は、ペナン橋を使ってトラック輸送する方法を提案した。 (平成5年度在外事務所調査) 追加情報なし。 (平成6年度国内調査) (平成7年度国内調査) 追加情報なし。 (平成7年度現地調査) ブラウプランは現在供用されているが、衛生埋立にはなっていない。 1991~94年まで、ブラウプランの埋立地開発のための準備と一部建設が行われた。準備には、土壌調査、EIA、建設はアクセス道路、フェンス、ウェイトブリッジについて行われた。住宅自治省がインフラ整備を中心に行い (約M\$106万)、州政府が土地の購入及びアクセス道路も建設した (計M\$1,280万)。JICA調査では、埋立地1ヶ所にと決定された。州政府は更にブラウプランに131haの追加の土地を購入しようとしている。ペナン島の廃棄物も近い将来ペナン橋を使って、ブラウプランまでトラック輸送する計画である。 ブラウプランは埋立状況がレベル2であるが、将来的にはレベル4に改善する計画である。民営化される予定で9社が名乗りをあげているが、業者はまだ決定していない。		
4. 分類番号		<M/P> (~2005) フェーズ						
5. 調査の種類	M/P+F/S	I 収集車両大型化 道路清掃 頻度見直し 最終処分 事業費 (US\$1,000) 頻度改善 民間委託促進 第1期処分場整備 9,730 民間委託促進						
6. 相手国の 担当機関	住宅地方省地方政府局、ペナン市環境衛生部、スランプライ市環境衛生部	II ステーション収集 第2期処分場整備 17,761 方式一部導入 衛生埋立への移行 III 全域をステーション 第2期処分場整備 14,749 収集						
7. 調査の 目的	ペナン市及びスランプライ市の廃棄物処理計画の策定 ペナン廃棄物処理計画に基づく優先事業のF/S	<F/S> (1) 収集改善 ①住宅地週3回収集 ②プラスチック袋採用 ③サイドローダからコンパクト車 (10m ³)へ転換 ④ステーション収集へ移行 (1ステーション20F) (2) 衛生埋立実施 (浸出水循環型衛生処分場整備: 3カ所) (3) 事業運営管理体制強化 ①都市サービス部創設 ②スタッフ技術専門化 ③事業のスムーズな地域的拡大 (4) ごみ事業財源の確保 ①固定資産税からの税収確保 ②料金制度見直し						
8. S/W締結年月	1987年 10月	計画事業期間						
9. コンサルタント	八千代エンジニアリング (株) (社) 国際農林業協力協会	1) 1991. -1995.		2)				
10. 団員数	13	4. フィージビリティ とその前提条件		有/無	EIRR 1) 2) 3)			FIRR 1) 2) 3)
調査期間	1988.1-1989.8(20ヶ月)	条件又は開発効果						
延べ人員 国内 現地	84.30 32.10 52.20	【条件】 ①アセスメント税率の見直しやごみ収集料金制度の導入によるごみ事業財政基盤の確立。 ②収集車両の更新や最終処分場の整備に要する投資コストは中央政府よりグラントまたは低利のローンによる財政支援を前提。 ③F/Sによる上記ローンの条件は次の通り。 長期: 3年据置き、20年償還、7% 中期: 2年据置き、10年償還、9% 短期: 次年度償還、13.5% 【開発効果】 ①提案したごみ収集及び道路清掃方式の採用により、コストの大幅な節約がごみ収集及び道路清掃について可能となる。ただし、余剰人員が生じるので、その対策が必要となる。 ②衛生埋立の実施により、最終処分場周辺の環境保全に資する。 ③料金体制の整備により清掃事業の独自財源を強化できる。 ④F/Sによれば、従来方式と比べた2005年までの費用削減はペナン市9,530万M\$, スランプライ市で、1,650万M\$。						
11. 付帯調査・ 現地再委託	土地利用図作成 行財政政策調査 測量・地質調査	2. 主な理由 JICA調査では、連邦政府ないし州政府からのローンを前提にしているが、近年、連邦政府はインフラ投資を増加させないため民営化政策を強調している。地方自治体レベルの財政事情は脆弱であり、JICA調査の提案事業全てを実施し、運営する資金力が欠如している。						
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	267,199 (千円) 235,971	5. 技術移転				3. 主な情報源		
		①カウンターパート研修 4名 ②セミナー・ワークショップの開催 1週間				①、② Penang State Economic Planning Unit, ③		

案件要約表 (F/S)

作成1991年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 315/89

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状	
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	クランバレー地域			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 一部実施済 <input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 具体化進行中 <input type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 中止・消滅
2. 調査名	クランバレー地域都市交通施設計画	2. 提案プロジェクト予算 (US\$1,000)	1) 382,250	内貨分	1) 2) 3)		
3. 分野分類	運輸・交通/都市交通	3. 主要事業内容				(状況) (平成4年度在外事務所調査) 民間事業とされたプロジェクトコンポーネントのみが実施中、ないし進展をみせている。資金不足のため、政府が実施する事業は遅延している。 1) 道路プロジェクト ・シャーアラムハイウェイはマレーシア道路公団 (MHA) が詳細設計 (D/D) を実施。建設は民間のPLUS社が担当する予定である。 ・南北道路についてもPLUS社の実施を予定。 2) 交通管制システムプロジェクト ・まだ検討段階にあり、具体的な行動はとられていない。 3) 物流ターミナルプロジェクト ・クランターミナルについては、Klang Port Authority が詳細設計を実施。工事は民間事業として、KCT社が実施中。 ・KLの南北両ターミナルはまだ検討段階にあり、具体的な行動はとられていない。 (平成5年度在外事務所調査) 政府資金で、当初計画に若干の変更を加えつつ実施中。必要に応じてTransmartなるコンサルタントに諮問を行う。 (平成6年度国内調査) 1) 道路プロジェクト シャーアラム道路 (47.7km) については、マレーシア道路公団がBOT方式で建設する方針をとり、民間企業であるガムータ社が1994年に落札し事業を開始した。1997年完成を目指して、事業を実施中。 2) 交通管制システムプロジェクト クアラランブルのATCシステムプロジェクトについては、クアラランブル市の独自予算により、事業実施がなされた。 3) 物流ターミナルプロジェクト ・クランターミナルについては、Port Klang Authorityが詳細設計を実施。工事は民間事業としてKCT社が実施済。 ・KLの南北両ターミナルはまだ検討中であり、具体的な行動はとられていない。 (平成7年度国内調査) シャーアラム道路はマレーシア道路公団がBOT方式で、1997年の完成を目指して実施中。	
4. 分類番号		1) 道路プロジェクト	予算	EIRR	FIRR		
5. 調査の種類	F/S	①シャーアラム道路 (47.7km)	249,440	25.7	—		
6. 相手国の担当機関	総理府クランバレー計画事務局	②南北高速道路連絡道 (33.7km)	132,810	28.5	—		
7. 調査の目的	都市交通施設のF/S	2) 交通管制プロジェクト					
8. S/W締結年月	1987年 3月	①KL ATCシステム	22,260	69.1	—		
9. コンサルタント	(株) マカオ・インターナショナル (株) パシフィック・インターナショナル	②PJ ATCシステム	5,110	84.6	—		
10. 調査団	団員数 18 調査期間 1987. -1989.7(18ヶ月) 延べ人月 国内 112.20 現地 7.81 104.39	③JKRIITSシステム	15,700	—	—		
11. 付帯調査・現地再委託	調査	3) 物流ターミナルプロジェクト					
12. 経費実績	総額 431,735 (千円) コンサルタント経費 420,480	①KL北ターミナル	4,120	32	14.5		
		②KL南ターミナル	3,410	22	13.7		
		③Klangターミナル	3,880	22	14.9		
		計画事業期間	1) 1991. -1999.	2)			
		4. フィージビリティとその前提条件	有	EIRR 1) 21.30 2) FIRR 1) 14.40 3)	2) FIRR 2) 3)		
		条件又は開発効果	[開発効果] 道路プロジェクト ・既存道路の混雑緩和 ・沿道開発効果 ・走行時間と走行経費の短縮 交通管制プロジェクト ・交通混雑の緩和 ・交通監視と管理 ・交通情報の提供 物流ターミナルプロジェクト ・物流経費の削減 ・物流産業の近代化 ・交通混雑の緩和 ・都市環境の保全				
		5. 技術移転	①カウンターパートと共同で調査を実施した。 ②セミナーを行ない、技術移転した。 ③カウンターパートの日本における研修				
		2. 主要理由	民間プロジェクトとなった部分は、物流需要の増大 (ターミナルプロジェクト)、あるいは、成長極点間の交通改善という政策方針 (道路プロジェクト) により進展をみせている。				
		3. 主要情報源	①、② Klang Valley Planning Secretariat, Prime Ministers Dept.				

外題語名 Transportation Facilities Projects in Klang Valley

[F/S, D/D]

案件要約表 (F/S)

作成1991年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 316/89

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状	
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	マレーシア高速道路公団の管理する高速道路、有料道路・総延長926km			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 具体化進行中
2. 調査名	高速道路交通管理計画	2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000)	1) 139,540	内貨分	1) 2) 3)		
3. 分野分類	運輸・交通/道路	3. 主要事業内容	1. マレーシアで現在建設中の915kmに及ぶ高速道路の交通管理システムの建設 1) 交通情報収集システム a. 非常電話 b. 車両感知器 c. 気象観測装置 d. 交通監視用テレビ (CCTV) 2) 情報分析システム a. 交通管制センター b. サブセンター 3) 情報提供システム a. 可変表示板 b. 可変速度規制標識 c. ハイウェイラジオ 2. 交通管理を実施するための組織の整備 上記プロジェクト予算のステージ別ブレイクダウンは、以下の通り。 ステージ1 48,154 (US\$1,000) ステージ2 83,977 ステージ3 7,409 計画事業期間の1) は交通情報収集システム、2) は情報分析システム、3) は情報提供システム			(状況) (平成4年度在外事務所調査) この調査を実施している段階で、マレーシア高速道路公団 (MHA) の管理する高速道路のうち、シャーラム高速道路、ペナン橋及びカラク道路以外のものが民間のPLUS社に移管された。 現在実施中ないし進行中の事業のほとんどはPLUS社による。第6次開発計画では、ある程度の子算がMHA担当部分について配分されているが、事業についてはまだ検討段階である。 1. 交通情報収集システム 南北道路について非常電話、車両感知器の設置を実施中。気象観測装置、CCTVは、資金面の制約のため、まだ検討中。 2. 情報分析システム 交通管制センター及びサブセンターの実施は決定しており、近い将来に建設される可能性が高い。 3. 情報提供システム 実施に向けての具体的行動はとられていない。 (平成5年度在外事務所調査) 追加情報なし。 (平成6年度国内調査) マレーシア高速道路の民営化会社PLUS社は現在高速道路沿いに光ファイバーを敷設中である。この光ファイバーが敷設された段階で、提案した交通管理システムは順次実施されるものと考えられる。 (平成7年度国内調査) 追加情報なし。	
4. 分類番号		4. フィージビリティ とその前提条件	有	EIRR 1) 2) 3)	FIRR 1) 2) 3)		
5. 調査の種類	F/S	条件又は開発効果	道路本体の一部は建設中であり、建設された区間から暫定建設の計画である。 本プロジェクトは、高速道路の管理と保守を意図するもので、管理・保守の効率化のために必要なものである。 [開発効果] ① 事故災害時の緊急適切な対応 ② 保守の効率化 ③ 安全円滑な交通の確保				
6. 相手国の 担当機関	マレーシア道路公団	8. S/W締結年月	1) 1990. -1995. 2) 1990. -1995. 3) 1990. -2005.				
7. 調査の 目的	高速道路の長期交通管理計画の策定 交通管理システムの運用マニュアルの 作成	9. コンサルタント	(株) フォクソン・インターナショナル				
10. 調査団	団員数 9 調査期間 1988.11-1989.11(12ヶ月) 延べ人月 44.90 国内 6.00 現地 38.90	11. 付帯調査・ 現地再委託	データ収集・路線図作成				
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	188,346 (千円) 174,020	5. 技術移転	カウンターパート2名に現地及び日本に於て、実務研修を行った。更に、運用マニュアルは具体的な実務研修の資料となる。マレーシア交通管理者を対象として、技術セミナーもマレーシアで開催された。				
		11. 付帯調査・ 現地再委託	2. 主要理由				
		12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	1995年完成目標で、高速道路を建設中であることから、その進展にあわせて交通管理システムは段階的に導入していくことになろう。				
		12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	3. 主要情報源				
		12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	①、② MHA				

外国語名 Traffic Control and Management System of Malaysian Expressways and Toll Highways

[F/S, D/D]

案件要約表 (M/P)

作成1992年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/A 101/90

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 調査結果の活用の現状	
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	マレーシア全域			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 進行・活用 <input type="checkbox"/> 遅延 <input type="checkbox"/> 中止・消滅
2. 調査名	水産物流通システム総合計画	2. 提案プロジェクト/計画予算 (US\$1,000)	1)	内貨分	1) 2)		
3. 分野分類	水産/水産	3. 主な提案プロジェクト	2)	外貨分		(状況) M/Pの結論と提言を受け、マレーシア政府は東ジョホール地域のパイロットプロジェクトに関するF/Sの実施をJICAに要請し、当該調査は1992年4月～5月に実施された。 (平成4年度在外事務所調査) 漁業開発公社は、東ジョホール・パイロットプロジェクトの実施を公共事業局に要請した。資金は、EPU及びおそらく農業省の予算になる模様であり、検討中である。プロジェクト費用は、3,500万RMと推定されているが、まだ承認されていない。詳細設計は公共事業局の担当となっており、建設は1993年3月～1995年12月の予定である。 (平成5年度在外事務所調査) ・資金調達が遅れたが、漸くその手当てが出来、若干の土地収容問題が未解決のまま残っている。 ・まず東ジョホールにLKIMコンプレックスをM/Pに沿って作り(23.9百万RM)、さらにペナン(21.5百万RM)、トレンガヌ(19.5百万RM)、パハン(22.0百万RM)の既存施設の改善を実施する。1995年末に完成予定。 ・品質管理に留意し、海水冷凍で漁獲物の鮮度を保ち、漁業者組合の所得向上を狙う。 (平成7年度国内調査) 追加情報なし。 (平成7年度現地調査) 6ヶ所(Batu Manung, Chendering, Kuantan, Mersing, Sedili, Endau)の各サイトで港湾整備等の建設の準備(土地収用、水利調査、入札)や建設が行われている。BatuMaung, P.Pinangの港湾整備が、マクロの国際港という重要性のため新たに追加された。	
4. 分類番号		本調査では、水産物流通システム改善のための戦略、水産物流通システム改善のための全国レベル代替案、地域レベルの水産物流通改善システムの代替案を数多く提案した。ケダ、ペラ、トレンガヌ(北部)、ジョホール(東部)、サラワク及びサバの6州のモデル地域、その他6ヶ所の流通拠点で調査が実施された。改善代替案は、州により多少異なるが大要は以下の通り。 ①既存民間棧橋より公共施設(LKIMコンプレックス)への水揚げを集中すること。 ②水産物流通施設及び運営 施設：公共水揚・準備棧橋・荷捌場の拡張、泊地整備、燃料供給ポンプ大型化 荷役設備整備、水産物貯蔵、加工施設整備 運営：漁船入港前、船上での水産物選別・規格化の実行と取扱いの改善 公共施設の一部民営化 ③品質管理：漁獲物鮮度保持のため水揚げまでの低温管理強化 ④流通機構：LKIMコンプレックスの産地卸売市場としての機能強化 ⑤漁業者組合：既存事業の改善(組合員利用率向上、信用事業導入、水産物販売事業の拡大、管理・運営者の教育) 新規経済事業の振興(販売先の開拓、加工業振興、大型漁船漁業の強化) また、パイロットプロジェクトを実施すべき最も効果的な地域として東ジョホール地域をとりあげた。					
5. 調査の種類	M/P						
6. 相手国の担当機関	農業省 漁業開発公社(LKIM)						
7. 調査の目的	国及び地域レベルでの水産物流通システム改善代替案の作成						
8. S/W締結年月	1989年 7月						
9. コンサルタント	システム科学コンサルタンツ(株)						
10. 調査団	団員数						9
	調査期間						1989.11-1991.3(17ヶ月)
	延べ人月 国内 現地						64.32 28.62 35.70
11. 付帯調査・現地再委託	水産物流通消費調査 品質検査						4. 条件又は開発効果
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	217,875(千円) 209,606	5. 技術移転	①日本における研修(1990年) ②現地調査及びセミナーを通じOR				
11. 付帯調査・現地再委託						2. 主な理由	①漁民及び漁業への経済社会的インパクト ②漁業関連インフラ整備のニーズがある。
12. 経費実績						3. 主な情報源	①、② LKIM、③

外国語名 Fish Marketing and Distribution System

[M/P, 基礎調査, その他]

案件要約表 (M/P+F/S)

作成1992年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/A 202B/90

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状			
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	<M/P> マレーシア全国924カ所の非穀倉灌漑地区 <F/S> ペナン、ネグリセンビラン、クランタンの3州の非穀倉灌漑地区12カ所			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 一部実施済 <input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 具体化進行中 <input type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 中止・消滅		
2. 調査名	非穀倉灌漑地区合理化・作付 多様化計画	2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=MY\$2.54	M/P D) 2)	内貨分	外貨分				
3. 分野分類	農業/農業一般	3. 主提案プロジェクト/事業内容				(状況) (平成4年度在外事務所調査) M/Pの主要な報告は、第5次開発計画に組み込まれた。本プロジェクトの対象となる非穀倉地域は半島全体に分布し、その費用も多額となるため、ゆっくりとしたペースで実施に移されつつある。第6次開発計画では、本プロジェクトの実施を促進するため、350万RMの予算が配分されている。 (DID)は3州での計画サイト3カ所を選定し、1992年に各々の地区のモデル・ファーム (Kedah州のKulim、Kelantan州のRapek、Negri Sembilan州のMampung) の詳細設計を完了した。うち、Kulimのモデル・ファームは、建設中である。 DIDは、土壌/灌漑排水分野の専門家の派遣とミニプロジェクト方式の技術協力をJICAに要請した。 (平成5年度在外事務所調査) M/Pに従って、第6次開発計画の中で計画を具体化する。即ち、個別に詳細設計を行い、全国各地で多数のプロジェクトを実施中である。 作付の多様化をはかり、稲作に不適な耕地の用途を他の高付荷価値のある作物に転換するようにはかる。 (平成6年度国内調査) マレーシア政府が独自で実施中。 (平成7年度国内調査) 2010年を目標とするNAP (国家農業大綱改訂版)において、非穀倉地域の米作集約地区と作付多様化地区における事業展開が明確に位置づけられた。現在、第6次5カ年計画の配分子算により事業実施中。 (平成7年度現地調査) Kulim地区はスイートコーン及びスターフルーツのパイロットファームが整備され実証が行われているが、調査当時の対象地以外のところで行われている。Rapek地区では詳細設計中、Mampung地区では農民を説得中である。			
4. 分類番号									
5. 調査の種類	M/P+F/S								
6. 相手国の 担当機関	総理府経済企画庁 排水灌漑局 (DID)								
7. 調査の 目的	<M/P> 全国924カ所の非穀倉灌漑地区の インベントリー調査 <F/S> 代表地区の作付多様化実施計画策定								
8. S/W締結年月	1988年 7月								
9. コンサルタント	日本工営 (株) 北海道開発コンサルタント (株)	計画事業期間	1) 3)	2)					
		4. フィージビリティ とその前提条件	有	EIRR 1) 2) 3)	FIRR 1) 2) 3)			27.20 12.50 22.90	
10. 調査団	団員数	20						2. 主な理由 資金面の制約のため、プロジェクト実施のペースは遅い。 非穀倉地区合理化・作付多様化プロジェクトの今後の進捗は、対象農家の積極性、インフラ施設や営業・流通技術へのアクセス、詳細な実施戦略の作成などに依存することになる。	
	調査期間	1989.2-1990.10(20ヶ月)							
	延べ人月 国内 現地	70.73 30.17 40.56							
11. 付帯調査・ 現地再委託	農民意向詳細調査を現地コンサルタントに再委託					3. 主な情報源 ①、② DID、③			
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	231,375 (千円) 227,613	5. 技術移転 本調査の結果のPRを政策担当者に行うための全国セミナー開催会期3日、参加者170名 総括講演、討論会を本調査のコーディネーター18名に対し3日開催。							

案件要約表 (M/P+F/S)

作成1992年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 210B/90

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状	
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	<small><M/P>ペナン島 <F/S>ジョージタウン、ペナン川水、クルアン川水系</small>			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="checkbox"/> 具体化進行中
2. 調査名	ペナン島洪水緩和排水計画	2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=Y140= M\$2.70	M/P	1) 102,235 内貨分 外貨分	2)		
3. 分野分類	社会基盤/河川・砂防	3. 主提案プロジェクト/事業内容	F/S	1) 79,120 内貨分 56,926 外貨分 22,194	2)	(状況) (平成5年度在外事務所調査) 詳細設計は連邦政府の資金で、地元コンサルタントが実施することになり、2社を選定した。建設工事は1994年7月から2010年までを予定している。 (平成6年度国内調査) 1) D/A調査は1994年完了。 2) 第1次工事(フェーズ1)が1994年より現地政府資金を用いて開始された。 3) フェーズ2及びフェーズ3については、未だ実施見込みは立っていない。 (平成7年度国内調査)追加情報なし。	
4. 分類番号							
5. 調査の種類	M/P+F/S						
6. 相手国の 担当機関	農業省灌漑排水局						
7. 調査の 目的	優先2河川の洪水対策 ジョージタウン3地区の排水計画						
8. S/W締結年月	1989年 月						
9. コンサルタント	(株)パシフィックコンサルタンツ(株) 日本E営(株)	計画事業期間	1) 1991. -1995.	2)			
		4. フィージビリティ とその前提条件	有/無	EIRR 1) 14.60 2)	FIRR 1) 2)		
10. 調査団	団員数 13 調査期間 1990.6-1991.3(10ヶ月) 延べ入月 国内 44.17 現地 16.17 28.00	条件又は開発効果	<small><M/P> ①開発の進行に伴い頻発している洪水の被害を緩和する ②埋立計画により悪化すると予想される排水条件を改善する ③都市部の高潮による浸水を改善する ④都市部の衛生状態を改善する。 【条件】 ①運転、維持コストは、エコノミック建設コストの1%と仮定 ②事業の便益は、事業実施の5年後から発生 ③社会的割引率は8.0% ④資本の機会費用は8.0% 【評価】 ペナン川のEIRRは、15.1%、B/C 1.9、クルアン川のEIRRは、14.6%、B/C 2.15、その他の河川はEIRR10%以下 <small><F/S> ①浸水区域の土地利用価値が向上する面積は、50年確率洪水に対しジョージタウンで14.8km²、クルアン川水系で3.8km²と想定される。 ②公衆衛生あるいは住環境が改善される。市内受益人口は2010年で28万人と推定される。</small> </small>				
11. 付帯調査・ 現地再委託	測量、水質・土質調査、環境影響評価					2. 主な理由 洪水被害の軽減は急務とされている。	
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	343,426 (千円) 167,604	5. 技術移転	<small><M/P>①研修生の受け入れ(1名) ②職員(測量士、水理士) 供与とその活用法の指導 ③資料収集、解読に係る共同作業 <small><F/S>①研修生受け入れ(2名) ②電算プログラムワークショップ/トレーニング ③「都市域における河川管理と排水」に関するセミナーの開催(2日半)</small> </small>				
						3. 主な情報源 ①、② DID	

外国語名 Flood Mitigation and Drainage in Penang Island

[M/P+F/S]

案件要約表 (F/S)

作成 1992年 3月
改訂 1996年 3月

ASE MYS/S 317/90

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状	
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	マレーシア国の首都クアラルンプール市周辺 クランバレー地域 (ラワン駅-クアラルンプール駅-セレンバン駅の間、約106 km)			1. プロジェクト の現状(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 一部実施済 <input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 具体化進行中 <input type="checkbox"/> 延延・中断 <input type="checkbox"/> 中止・消滅
2. 調査名	クランバレー地域鉄道改良計画	2. 提案プロジェクト予算 (US\$1,000) US\$1=MS\$2.6949	1) 228,461 2) 3)	内貨分 58,158	1) 2) 3) 外貨分 170,303		
3. 分野分類	運輸・交通/鉄道	3. 主要事業内容				(状況) (平成4年度在外事務所調査) 本調査と並行してマレーシア政府の複線化に関する調査がマレーシア政府によって実施された。適当と判断される予測値や提案事業等は統合され、複線化プロジェクト (DIP) として実施中。 複線化プロジェクトには、本調査が対象としたラワン-セレンバン鉄道区間も含まれており、当初入札手続き等の遅れがあったが、OECS*、英国のODA、自国資金によって建設中である。マレーシアの鉄道改良計画の中で、複線化プロジェクトは最も重要なフェーズ1事業であり、1995年7月に完了が予定されている。その他の事業計画は、この完了後に実施に移されることになる。 マレーシア政府は、複線化プロジェクトの実施開始後に全区間を電化することを追加決定した。現在まで、借入債の変更は行われていないが、プロジェクトは電化を前提として進行中であり、1995年4月には電気運転の初列車が運行される見込みである。 都市近郊及び都市内交通機関に関して、現在幾つかの計画が計画中ないし進行中である。 ①KL都心から25km圏における都市近郊鉄道 (5方向の放射線と2つの分岐線) のうち、都心-東部郊外のアンバン間12kmの民間企業体による建設承認 (1992年1月) 工期3年 ②都心のDowntown People Mover計画について、1991年にモノレールに限らず中量輸送軌道システムとして、民間部門による実施が決定された。 *OECS融資 (1/A 1990年3月、194.44億円) の対象: ①KL-クラン港間 43km、KL-セレンバン間 2km、スパン空港への支線 7kmの複線化 ②ラワン-セレンバン間 105kmの複線化 ③①②に係わる信号・通信システム近代化 ④ディーゼルカー18編成 (平成5年度在外事務所調査) プロジェクトは実施中である。 (平成6年度国内調査) (平成7年度国内調査) 追加情報なし。	
4. 分類番号		1. ラワン駅-クアラルンプール駅-セレンバン間の約106kmの鉄道施設の改良 1) 3つの停留所の新設と駅建物や旅客設備の新増設 2) 新しい信号・通信システムの導入 (自動信号、自動列車防護システム等) 3) 気動車 (約170両) による通勤列車の運転と検査設備、留置設備の整備 2. ツーデーパス (約860台) 導入によるバスストップと駅の結合輸送					
5. 調査の種類	F/S	・前提条件 JICAは1987年に2005年を目標年とするこの地域の輸送マスタープランを策定した。この中で高い優先度を持つものとして提案されたプロジェクトの一つに、大量高速鉄道システムがある。これは、現在必ずしも十分に活用されているとはいえない鉄道をこの地域の通勤輸送に活用しようとするものである。また、この地域の鉄道の貨物ならびに旅客輸送力を増強する目的で、マレーシア政府は複線化プロジェクト (DIP) の実施を決定した。このプロジェクトでは、複線化、信号通信設備の近代化、ディーゼル気動車 (DMU) の導入等が計画されており、1993年までの完成が見込まれた。この他、KL市及びその周辺地域の道路混雑緩和のためにモノレールとLRTプロジェクトも着手されようとしている。本案件は以上のようなマレーシア側の計画が所定年次に完成することを前提にRawang-K.L.-Serembanの鉄道線区間のRBCS (軌道系通勤サービスシステム) 計画の策定を行ったものである。					
6. 相手国の担当機関	EPU (Economic Planning Unit)	計画事業期間 1) 1993. -2005. 2) 3)					
7. 調査の目的	マレーシア国の要請及びSAVIに基づきクランバレー地域における鉄道による通勤輸送サービスの導入計画に関するF/S調査	4. フィージビリティとその前提条件 有 BIRR 1) 28.81 FIRR 1) 2.84 2) 3) 2) 3)					
8. S/W締結年月	1989年 5月	条件又は開発効果					
9. コンサルタント	(社) 海外鉄道技術協力協会 (株) パシフィックコンサルタンツインターナショナル	【前提条件】 ①経済価格: 投資や維持運営管理費は市場価格より関税や税金を取り除いた費用とする。市場価格より経済費用を算出するための換算率は、EPUが設定した比率を用いた。外国から輸入する資材については、CIF価格を用いた。 ②再投資: 耐用年数が経過したものについては、初期投資と同額の費用を再投資額とした。 ③プロジェクトライフ: 30年間 (1993~2022年) ④インフレーション: 考慮しない。 ⑤外貨換算率: 1990年9月を基準とした。MS1=Y51.5 ⑥残存価格: 償却資産の残存価格は、プロジェクトライフ終了時における残存年数の価値をマイナスの投資として計上した。 【開発効果】 ①2005年の450万人・キロ/日の輸送力とピーク時間帯10分毎の列車運転により、道路混雑を抑制 ②鉄道沿線の衛生都市の発展、関連産業の育成や雇用機会の増大 ③道路混雑の抑制による大気汚染の改善					
10. 調査団	団員数 11 調査期間 1990.1-1991.2(12ヶ月) 延べ人月 国内 64.44 現地 31.97 32.47	①現地調査期間を通じ、鉄道技術の他、需要予測及び地域開発計画の手法等の技術移転。 ②1990年11月需要予測に関するの研修を日本において実施 (1名: 16日間)					
11. 付帯調査・現地再委託	なし	5. 技術移転					
12. 経費実績	総額 214,295 (千円) コンサルタント経費 206,389	3. 主要情報源 ①、② EPU					

外国語名 Rail-Based Commuter Services in Klang Valley

[F/S, D/D]

案件要約表 (M/P)

作成1994年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 106/92

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 調査結果の活用の現状	
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	マレーシア全国 (人口11,501万人、面積330,000km ²)			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 進行・活用 <input type="checkbox"/> 遅延 <input type="checkbox"/> 中止・消滅
2. 調査名	全国道路網整備計画	2. 提案プロジェクト/計画予算 (US\$1,000) M\$1=US\$0.394	1) 20,884	内貨分	1) 2)		
3. 分野分類	運輸・交通/道路	3. 主な提案プロジェクト	2) 138,329	外貨分		(状況) 本M/P調査で提案した優先プロジェクトのうち、次の2路線はJICAにF/Sの要請があった。 ①首都圏外環状道路 ②サバ・サラワクランゲージ道路 (平成5年度在外事務所調査) ・すでに出した要請に応じてJICA技協による首都圏外環道及びサバ・サラワク連絡道のF/Sが実施されるのを待っている。 ・M/Pによる勧告の一部、すなわち東海岸沿道路と東西両岸を結ぶハイウェイのF/Sは実施中。セランゴール以南の西海岸沿道路は、sebang国際空港の位置が確定次第、促進される見込み。 (平成6年度国内調査) 本M/P調査で提案した実施プログラムは、第6次5ヵ年計画の中間見直し(1994~95)に組み込まれた。また、第7次5ヵ年計画(1996~2000)の道路整備計画は、本M/Pで提案されたプロジェクトが対象となっている。 (平成7年度国内調査) JICAによる首都圏外環状道路のF/Sを実施中。	
4. 分類番号							
5. 調査の種類	M/P						
6. 相手国の担当機関	総理府経済計画局 (EPU)						
7. 調査の目的	マレーシア全国を対象とした都市間幹線道路網整備のM/Pの発足						
8. S/W締結年月	1990年 3月						
9. コンサルタント	(株) マヤコンストラクティブ・インターナショナル (株) パシフィック・コンストラクティブ・インターナショナル	4. 条件又は開発効果					
10. 調査団	団員数	13					
	調査期間	1991.3-1993.3(25ヶ月)					
	延べ人月 国内 現地	92.10 4.90 87.20					
11. 付帯調査・現地再委託	交通調査 オーナーインタビュー調査 路線インタビュー調査 交通量調査						
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	430,210 (千円) 412,714	5. 技術移転		最終報告書の作成を除き、すべて現地調査を行い、現地調査期間中はカウンターパートと共同で調査を実施し、技術移転を目的とした2度のカウンターパート研修を実施するとともに、KLIにて技術移転のワークショップを開催した。		3. 主な情報源 ①、② EPU, Prime Minister's Department	

外国語名 Highway Network Development Plan

[M/P, 基礎調査, その他]

案件要約表 (M/P)

作成1994年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 212B/92

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 調査結果の活用の現状	
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	マレーシア全国 (人口11,800万人、面積330,000km ²)			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 進行・活用 <input type="checkbox"/> 遅延 <input type="checkbox"/> 中止・消滅
2. 調査名	全国橋梁維持・修理計画	2. 提案プロジェクト /計画予算 (US\$1,000) MS\$1=US\$0.366= ¥45.86	1)	21,282	内貨分		
3. 分野分類	運輸・交通/道路	3. 主な提案プロジェクト					
4. 分類番号		<M/P> 調査を実施した216橋の内、203橋を対象にした、橋梁維持・修繕をプロジェクトと定義し、下記提案に基づき、早期に実施する。 ・203橋を対象とするプロジェクトを5つのパッケージに分割する。 ・第1パッケージの建設事業を1994年に開始する。 ・各パッケージはマレーシアの会計年度内に完了する。					
5. 調査の種類	M/P						
6. 相手国の 担当機関	公共事業省 道路局 橋梁課	(状況) 事業の実施：203橋を対象とした橋梁・維持・修繕事業の実施はJKRより上位機関であるEPUへ事業費要請書の出状が遅れている為、その実施も遅れている。 しかし、JKRはこれ以上の既設橋の劣化進行を防ぐ為、早期実施の必要性は十分認識している。 マニュアルの活用：マニュアルはサバ・サラワクを含む、全てのJKR郡事務所に配付され、橋梁管理者によって使用されている。 ・調査結果に基づく提案 ①橋梁新設時における設計・施工上の欠陥防止 この提案に対して、マレーシア国は日本政府へ橋梁設計標準化計画調査として要請した。 ②過積載車両の厳しい取り締まりの必要性 この問題に対して、現在トラックスケールを設置中で1994年末に終了する予定。 ③橋梁管理の為の組織作り 組織改正が終了し、橋梁点検・維持がスムーズに実施されている。					
7. 調査の 目的	重要度、緊急度の高い既設橋梁に関して体系的な維持・修繕に関わるM/Pの策定 代表的な橋梁を対象にした点検・維持・修繕マニュアルの作成						
8. S/W締結年月	1990年 2月	4. 条件又は開発効果	<M/P> 【条件】 ・連邦JKR橋梁課が詳細設計を実施し、プロジェクトの実施機関とする。 ・州JKRは事業の管理・監督し、郡JKRは施工管理を行う。 【開発効果】 ・交通の安全性や橋梁の構造安全性の向上 ・橋梁点検・維持・修繕に関わる自助努力の向上 ・橋梁架換による政府の財政支出の増大の回避				
9. コンサルタント	日本エ管 (株)						
10. 調査団	団員数	9	2. 主な理由 3. 主な情報源 ①、② Public Works Dept., Ministry of Works				
	調査期間	1990.8-1992.11(27ヶ月)					
	延べ人月 国内 現地	71.19 15.70 55.49					
11. 付帯調査・ 現地再委託	ボーリング、土質試験、地形測量、 検測調査、足場工仮設、載荷試験	5. 技術移転 ①橋梁調査、載荷試験等に関わる手法の技術移転 ②C/P3名を対象に日本にて研修を実施 ③橋梁点検・維持・修繕に関わるセミナーの開催					
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	149,167 (千円) 286,499						

外国語名 Maintenance and Rehabilitation of Bridges

[M/P, 基礎調査, その他]

案件要約表 (M/P)

作成1995年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 103/93

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 調査結果の活用の現状	
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	クランバレー地域			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 進行・活用 <input type="checkbox"/> 遅延 <input type="checkbox"/> 中止・消滅
2. 調査名	首都圏大気汚染対策計画調査	2. 提案プロジェクト 計画予算 (US\$1,000)	1)	内貨分	1) 2)		
3. 分野分類	行政/環境問題	3. 主な提案プロジェクト	2)	外貨分		(状況) モータサイクルの排ガス規制、大気汚染測定網の充実、その他幾つかの分科会に分けて、大気汚染対策の検討を開始した。 (平成7年度国内調査) 追加情報なし。	
4. 分類番号		1) 大気汚染測定網の充実					
5. 調査の種類	M/P	2) 大気汚染対策総合センターの設立					
6. 相手国の 担当機関	環境局 (DOE)	・熱域技術者養成センター					
7. 調査の 目的	大気汚染対策ガイドラインの策定	・大気監視技術者養成センター					
8. S/W締結年月	1990年 3月	・発生源監視センター					
9. コンサルタント	(株) 致理計画	・大気監視センター					
10. 調査団		3) シャーシダイナモの導入					
団員数	15	4) 車検制度					
調査期間	1991.12-1993.8(21ヶ月)	4. 条件又は開発効果					
延べ人月	73.57	[条件]					
国内	31.36	・天然ガスの利用					
現地	42.21	・ガソリン車の排ガス規制の導入					
11. 付帯調査・ 現地再委託	交通量調査 シャーシダイナモ試験 燃料分析	・クランバレー地域の交通・運輸					
12. 経費実績		・マスタープランの実施					
総額	559,780 (千円)	[開発効果]					
コンサルタント経費	254,152	2005年には環境基準が達成される。					
						2. 主な理由	環境保全が政府の政策の柱の一つである。
						3. 主な情報源	①

外国語名 Air Quality Management Study for Kelang Valley Region

案件要約表 (F/S)

作成1995年 3月
改訂1996年 3月

ASE MYS/A 311/93

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状				
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	ジョホール州東部地域			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> 実施中 <input checked="" type="checkbox"/> 具体化進行中 <input type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 中止・消滅			
2. 調査名	東ジョホール水産物流通システム改善計画	2. 提案プロジェクト予算 (US\$1,000)	1) 14,997	内貨分	1) 12,713			2) 2) 3)		
3. 分野分類	水産/水産	3. 主な事業内容	2) 2) 3)	外貨分	2,284	(状況) マレーシア政府は、第6次国家開発計画に本パイロットプロジェクトの準備調査費としてMS400万を計上しており、本F/Sの結果を受けて中期見直し計画で見直しを行うことになっている。 (平成7年度国内調査) JRK (公共事業省) はArab Development Bankの資金を受けて、基本設計のD/D段階までを実施中であり、今後全国展開を行うことになる。 (平成7年度現地調査) 土地収用計画は1995年8月に完成し、住民補償とサイトクリアランスに1.5百万RM予算が付き、第1回目のパッケージの入札図書が完成し、詳細設計の公示をした。資金は政府及びイスラム開発銀行より調達する。				
4. 分類番号		ジョホール州東部地域におけるパイロットプロジェクトの最適サイトとして、エンダウが選定された。提案された整備事業は次の通り。 1) 水産物資源管理 2) 水産物流通システム整備 3) 地域漁民組織改善と強化 4) 漁港施設整備 基本施設: 水場・桟橋棧橋 (計360m)、休憩棧橋、護岸 機能施設: 荷捌場、事務所、製氷冷蔵施設、加工施設、漁具修理場及び倉庫、給油施設、漁船修理ドック、汚水処理施設等								
5. 調査の種類	F/S									
6. 相手国の 担当機関	農業省漁業開発公社 (I.KIM)	8. S/W締結年月	1991年 12月		計画事業期間			1) 1993. -1995. 2)		
7. 調査の 目的	既存水産物流通システム改善のモデルケースとして、ジョホール州東部地域を対象とした組織制度改善及び流通施設整備に関するF/S	9. コンサルタント	システム科学コンサルタンツ (株)		4. フィージビリティ とその前提条件			有/無	EIRR 1) 12.00 FIRR 1) 6.30 2) 2) 2) 3) 3) 3)	
10. 調査団	団員数 11 調査期間 1992.3-1993.3(13ヶ月) 延べ人月 国内 47.80 現地 18.30 29.50	条件又は開発効果 水産物の増産、付加価値向上、水産物流通段階における時間、費用の節約、漁民の生活水準向上及び外貨の獲得等を効果として取り上げたが、政府及び各公団、漁民の組織・施設運営等の改善が前提条件となっている。 一方、東ジョホール地域は、水産資源開発余地が大きい、大消費地へのアクセスに大きな問題がない、漁業者と卸売業者との取引改善が可能である等の理由により、パイロットプロジェクト実施により顕著な効果が期待される。 また、このパイロットプロジェクトにより開発される各種流通施設の運営維持管理方法をその他の地域へ普及させる点においても有利な地域にある。現在は、漁業技術、水産物流通システムの整備により、結果的に零細漁業者の所得向上につながるパイロットプロジェクトの実施効果は高い。								
11. 付帯調査・ 現地再委託	漁民調査 自然条件調査 シンガポール水産物流通調査							12. 経費実績	総額 195,965 (千円) コンサルタント経費 191,083	
		2. 主な理由						東ジョホール地域は、資源、公共と民間の関係、市場、漁民の状況、政府組織との連携の上で好条件にあり、パイロットプロジェクト実施の上で効果的であり、マレーシア政府は他のモデル地域に適用する計画である。		
		3. 主な情報源								①、③

外国語名 The Pilot Project for Improvement of Fish Marketing and Distribution System in East Johor

[F/S, D/D]

案件要約表 (M/P)

作成1995年 9月
改訂1996年 3月

ASE MYS/A 102/94

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 調査結果の活用の現状						
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	サバ州北部 (ベンコッカ地区を除く)			1. プロジェクト の現況(区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 進行・活用 <input type="checkbox"/> 遅延 <input type="checkbox"/> 中止・消滅					
2. 調査名	北部サバ州造林計画	2. 提案プロジェクト/計画予算 (US\$1,000)	1)	379,042	内貨分			1) 375,082	2)			
3. 分野分類	林業/林業・森林保全		2)		外貨分	3,960						
4. 分類番号		3. 主な提案プロジェクト										
5. 調査の種類	M/P	サバ州北部 (ベンコッカ地区を除く) の過伐あるいは焼畑によって荒廃し、草地又は二次林となった林地236千haに対する産業造林の実施のためのマスター・プラン。施業内容は人工造林73千ha、人工補正林施業12千ha、天然林施業152千haとなっている。										
6. 相手国の 担当機関	Sabah Forestry Development Authority (SAFODA)	4. 条件又は開発効果										
7. 調査の 目的	環境面及び経済面からみた持続可能な 林業活動・地域住民の生活に配慮した 社会経済の発展・荒廃した自然環境の 回復、改善を目的とするM/Pの作成											
8. S/W締結年月	1992年 10月	【開発効果】 サバ州北部 (ベンコッカ地区を除く) には低利用のままの大面積の林地があり、これらの林地に対して人工造林又は人工補正林施業を行うことにより、林地を有効に活用することができ、これによりサバ州の経済の発展に寄与するのみならず、大面積の造林の実行により地元労働力の活用、木材加工産業の振興、関連インフラストラクチャーの整備に資することになる。										
9. コンサルタント	(社) 海外林業コンサルタンツ協会	2. 主な理由 SAFODAはE/S調査の技術的ノウハウがないため、JVの相手として日本企業を考えている。										
10. 調査団	団員数							9				
	調査期間							1993.2-1994.11(22ヶ月)				
	延べ人月	52.44										
	国内	21.43										
	現地	31.01										
11. 付帯調査・ 現地再委託	調査対象地の航空写真撮影	3. 主な情報源 ①、③										
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	207,164 (千円)											
		5. 技術移転				大規模なマスタープラン作成技術及びその手法の移転						

外国語名 Forest Plantation Development in Northern Sabah

IM/P, 基礎調査, その他)

案件要約表 (M/P+F/S)

作成1995年 9月
改訂1996年 3月

ASE MYS/S 213/94

I. 調査の概要		II. 調査結果の概要				III. 案件の現状		
1. 国名	マレーシア	1. サイト 又はエリア	マレーシア全国(00河川)			1. プロジェクト の現況(区分)	<input type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 具体化進行中 <input checked="" type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 中止・消滅	
2. 調査名	全国河口処理計画調査	2. 提案プロジェクト予算 (US\$1,000)	M/P	1) 51,383 内貨分 2) 外貨分	F/S			1) 7,747 内貨分 2) 外貨分 3)
3. 分野分類	社会基盤/河川・砂防	3. 主提案プロジェクト/事業内容				(状況) F/S対象2河川について現在相手政府予算で詳細設計を実施、続いて施工を行う予定である。		
4. 分類番号		マスタープラン対象75河川からF/S対象河川としてマレー半島の西海岸からTg. Plandang、東海岸からMarang河川を選定した。河川処理対策としてはTg. Plandangについては初期浚渫と維持浚渫の組み合わせ、Marang河川については導流堤、防波堤、河道水制、海岸水制、貯水池と初期浚渫の組み合わせを選んだ。これらの対策の効果及び影響については数値計算、水理模型実験で検討し、最終的な計画諸元を求めた。この工事数量は以下の通りである。 ・Tg. Plandang: 初期浚渫量 115,400m ³ 、維持浚渫量55,400m ³ /毎年 ・Marang: 導流堤(北側490m、南側450m)、防波堤 200m、河道水制 40m 4基、海岸水制 200m 2基、貯水池 4,100m ³ 、初期浚渫量 131,000m ³						
5. 調査の種類	M/P+F/S							
6. 相手国の 担当機関	農業省、灌漑排水局 (DID)							
7. 調査の 目的	河口処理計画M/P、F/S							
8. S/W締結年月	1989年 3月							
9. コンサルタント	(株) 建設技術研究所	計画事業期間	1) 2) 3)					
		4. フィージビリティ とその前提条件	有/無	BIRR 1) 17.00 2) 12.00 3)	FIRR 1) 2) 3)			
10. 調査団	団員数	条件又は開発効果						2. 主な理由
	調査期間	・Tg. Plandang、Marang河川とも、河口処理の恩恵を受けるのは漁船と漁民(Marang河川では観光船が加わる)であるが、これらのうち漁船については、マレーシア政府から提供された特製の船の伸び、漁民については現在の伸び率が将来も継続していくものとした。 ・この河口処理計画実施により、両河川とも潮の変動による舟運への影響が解消し、自由に河口を出入りできるようになるため、漁獲高が増大するとともに、現在の潮待ちによる船の経費が削減、魚の新鮮度が増す等大きな便益が期待できる。この便益はTg. Plandangで899,000マレーシアドル、Marangで1,748,000マレーシアドル(IMS=2.53\$)となっている。						
	延べ人月 国内 現地	上記計画事業期間は1)を全体計画30年間、2)をF/S3年間						
11. 付帯調査・ 現地再委託	河口現地調査、河川・深淺測量調査、水理模型実験、水文観測施設設置、環境調査					3. 主な情報源 ①		
12. 経費実績 総額 コンサルタント経費	457,911 (千円)	5. 技術移転 ①現地作業期間中における定期的な講習会、OJTによるカウンターパートの技術移転 ②カウンターパート3名について日本国でJICA研修 ③調査終了時にセミナー開催						