

案件要約表 (F/S)

ASE THA/S 309/82

作成 1986年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ					
2. 調査名	東部水資源開発計画					
3. 分野分類	社会基盤 / 水資源開発	4. 分類番号	203025	5. 調査の種類	F/S	
6. 相手国の 担当機関	調査時	灌漑排水局 Royal Irrigation and Drainage				
	現在					
7. 調査の目的	タイ政府による2000年までの水資源開発計画に基づき、そのステージIIを構成するラヨンプライ、チョンブリ県のバンブンにおけるプロジェクトのF/S					
8. S/W締結年月	1980年12月					
9. コンサルタント	(株)建設技術研究所 (株)三祐コンサルタンツ 野村総合研究所(株)			10. 調査団	団員数	11
					調査期間	1981.2 ~ 1982.3 (13ヶ月)
			延べ人月	61.79		
			国内	26.54		
			現地	35.25		
11. 付帯調査 現地再委託	測量					
12. 経費実績	総額	165,176 (千円)	コンサルタント経費	149,826 (千円)		

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	東部海岸(ラヨンプライ、チョンブリ県)							
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=Y230=B23	1)	241,570	内貨分	1)	103,870	外貨分	1)	137,700
	2)	0		2)	0		2)	0
	3)	0		3)	0		3)	0
	4)	0		4)	0		4)	0
3. 主な事業内容	<p>1. ノンブライ・サブプロジェクト</p> <p>①貯水池およびダム: 集積面積 426km²、総貯水容量 200,700千m³;ダム型式 カットオフレンチ付アースフィルタイプ、堤頂高 EL.49.0m、ダム高 31.0m、堤頂長 4,000m</p> <p>②導水施設 マブタブッドへの導水:パイプライン設計流量 3.63m³/秒、総延長 27.6km マブタブッド-サタヒップへの導水:パイプライン設計流量 毎秒1.09m³、総延長 21.9km ランチャバンへの導水:パイプライン設計流量 毎秒1.01m³、総延長 53.0km</p> <p>③灌漑および排水システム 灌漑面積 3,650ha、灌漑水路延長:幹線水路 46.2km、支線水路 20km、排水システム:排水面積 地区内 21.3km²、地区外 14.9km²、幹線排水路延長 6.5km</p> <p>2. バンブン・サブプロジェクト 貯水池およびダム:集積面積 53km²、総貯水容量 21,900千m³;ダム型式 カットオフレンチ付アースフィルタイプ、堤頂高 EL.86.3m、ダム高 21.5m、堤頂長 2,800m</p>							
計画事業期間	1)	1983.1 ~ 1986.11	2)	~	3)	~	4)	~
4. フィージビリティ とその前提条件 条件又は開発効果	有	EIRR	1)	10.50	2)	8.20	3)	0.00
		FIRR	1)	4.90	2)	1.80	3)	0.00
<p>[前提条件] 東部海岸地区における工業開発計画が既計画どおり推進されること</p> <p>[開発効果] 直接便益 ①都市・工業用水の確保 ②灌漑による米・グランドナッツ生産 ③洪水調節 間接便益 ①工業発展の促進(ガス分離・石油化学プラント、ソーダ灰プラント、化学肥料プラント、還元鉄プラント、工業団地、深海港等) ②生活水準の向上 ③洪水調節による土地価格の上昇</p> <p>上記EIRRは1) ノンブライ・サブプロジェクト、2) バンブン・サブプロジェクト 各セクターのEIRRは、1. ノンブライ・サブプロジェクト:都市・工業用水 10.4%、灌漑用水 12.1%、洪水調節 3.5%; 2. バンブン・サブプロジェクト:都市・工業用水 8.3%、洪水調節 2.9%</p>								
5. 技術移転	<p>①研修員受け入れ:4人×約3ヵ月 水供給システムの現地見学 ②工事管理業務についての技術移転</p>							

III. 案件の現状

(F/S)

<p>1. プロジェクトの現状 (区分)</p>	<p>■ 実施済・進行中 □ 具体化準備中 ● 実施済 □ 遅延・中断 ○ 一部実施済 □ 実施中 ○ 具体化進行中 □ 中止・消滅</p>				
<p>2. 主な理由</p>	<p>①優先度の高さ: 東部海岸工業化計画がタイ政府のプライオリティ No.1であったこと。 ②推進体制の強さ: RIDが首相から直接当プロジェクトの推進に任命されたこと。 ノンブラライグム及び導水施設事業実施済。</p>				
<p>3. 主な情報源</p>	<p>①、②、④</p>				
<p>4. フォローアップ調査終了年度及びその理由</p>	<table border="1"> <tr> <td>終了年度</td> <td>1999 年度</td> </tr> <tr> <td>理由</td> <td>実施済案件のため。</td> </tr> </table>	終了年度	1999 年度	理由	実施済案件のため。
終了年度	1999 年度				
理由	実施済案件のため。				
<p>状況 (1) ノンブラライグム 次段階調査: 1982年7月 L/A 3.2億円(E/S)(日本工営) *事業内容 灌漑開発事業(E/S)の一部、ラヨン川上流にダムを建設して東部臨海地域に工業、生活用水を供給するドクライ貯水池の既存灌漑用水供給の肩代わり洪水調節等を行う。 資金調達: 1988年9月 L/A 43.57億円(ノンブラライ建設事業I) *事業内容 タイ東部ライオン県ノンブラライに有効貯水量1億5千トンのダム及び関連施設の建設 (借款対象は資機材、土木工事及び施工監理) 工事: 1990~1993年(平成8年度在外事務所調査) 工事管理/三祐コンサルタント 工事業者/Guohua International Contracting(平成8年度在外事務所調査) 管理・運営: RID (2) 導水施設 次段階調査: 1982年9月 D/D終了 コンサルタント/建設技術研究所 資金調達: 1982年7月 L/A 65.7億円(東部臨海地域送水管計画) *事業内容 ①ドクライ貯水池・マブタブット間送水管建設(長さ26.5km、直径1,350mm) ②マブタブット・サタヒップ間送水管建設(長さ22km、直径1,000mm) (借款対象- ①の工事費、施工監理費、②のD/DのE/S費用) 1988年11月 L/A 14.59億円(マブタブット-サタヒップ送水管建設事業) *事業内容 タイ東部ライオン県マブタブット、チョンブリ県サタヒップ間に延長22.9km、口径700~900mmの送水管及び関連施設の建設。 (借款対象は資機材、土木工事及び施工監理) 工事: 1983年4月~1984年9月 ドクライ-マブタブット間パイプライン施工 1991年~1992年 マブタブット-サタヒップ間パイプライン施工 工事業者/A.S.Associated Engineering Co. Ltd.(平成8年度在外事務所調査) *JICA D/D調査「東部海岸パイプライン建設実施設計(THA/S104/82)」参照。 管理・運営: Eastern Water Resource Development and Management Co. Ltd.(平成8年度在外事務所調査) 状況: (平成9年度国内調査) 追加情報なし</p>					

案件要約表 (D/D)

ASE THA/S 403/82

作成 1988年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ				
2. 調査名	ラム6世橋梁修復計画				
3. 分野分類	運輸交通 / 鉄道	4. 分類番号	202040	5. 調査の種類	D/D
6. 相手国の 担当機関	調査時	タイ国鉄 State Railway of Thailand			
	現在				
7. 調査の目的	倒壊の危険性のあるラム6世橋の修復に係る入札図書作成のための詳細設計及びコスト積算等				
8. S/W締結年月	1981年3月				
9. コンサルタント	(社)海外鉄道技術協力協会(JARTS)			10. 調査団	18
				調査期間	1982.1 ~ 1982.12 (11ヶ月)
				延べ人月	46.54
				国内	35.50
				現地	11.04
11. 付帯調査 現地再委託	現地土質等調査、潜水夫関係、振動関係、測量関係、橋脚現況調査、河床調査(船)				
12. 経費実績	総額	87,560 (千円)	コンサルタント経費	81,093 (千円)	

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	バンコク北部ラム6世橋及びその周辺地域							
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=B26	1)	1,353	内貨分	1)	1,353	外貨分	1)	0
	2)	142		2)	0		2)	0
	3)	0		3)	0		3)	0
	4)	0		4)	0		4)	0
3. 主な事業内容	<p>1. 現況確認調査 1) 測量 2) 河床洗掘状況調査 3) 変状確認調査 4) 土質調査 5) 振動測定</p> <p>2. 変状原因の解析</p> <p>3. 補修方針の検討</p> <p>4. 基本設計</p> <p>5. 施工法の検討</p> <p>6. 概略コストの算定</p> <p>7. 詳細設計</p> <p>8. 施工計算書の作成</p> <p>9. コスト積算</p> <p>10. 特記仕様書の作成</p> <p>上記予算の1)はCD橋脚修復費、2)は咨リセット費 計画事業期間は13ヵ月</p>							
計画事業期間	1)	1983.1 ~	2)	~	3)	~	4)	~
4. フィージビリティ とその前提条件 条件又は開発効果		EIRR	1)	0.00	2)	0.00	3)	0.00
		FIRR	1)	0.00	2)	0.00	3)	0.00
短期的視野からの対策としては、現在実施している大型車の規制、列車速度制限を継続する。長期的には、橋脚の補修・咨の再セット等を実施する。								
5. 技術移転	<p>①OJT: 現地で橋梁建設の映画上映、セミナー開催及び列車運転時の線路振動測定法の現地指導等</p> <p>②研修員受け入れ: 2名 橋梁建設の実態の視察、討議</p> <p>③現地コンサルタントの活用: 橋梁周辺の地質検査、水面下の橋脚状況調査(ダイバー)</p> <p>④機材供与及び指導: 線路振動計器の供与</p>							

III. 案件の現状

(D/D)

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・中絶 <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						
2. 主な理由	工事完工。						
3. 主な情報源	①、②、③						
4. フォローアップ調査終了年度 及びその理由	<table border="1"> <tr> <td>終了年度</td> <td>1996</td> <td>年度</td> </tr> <tr> <td>理由</td> <td colspan="2">案件実施済。</td> </tr> </table>	終了年度	1996	年度	理由	案件実施済。	
終了年度	1996	年度					
理由	案件実施済。						
<p>状況</p> <p>(1)短期計画 資金調達: 自己資金 工事費 31百万バーツ 実施プロジェクト: 橋脚の補修・沓の再セットが実施され列車速度の制限は解除された。</p> <p>(2)長期計画 1)ラマ6世橋複線化 資金調達: タイ国鉄予算 工事費 4,700万バーツ (平成7年度現地調査) 工事: 1994年5月 開始 1995年7月 完了 2)バンコク側アプローチ区間 資金調達: 工事費 4,520万7,500バーツ 工事: 平行する在来線と同様の合成橋を使用するように設計されている。 3)Thonburi側アプローチ区間 完工</p> <p>* 詳細はJICA F/S「チャオピア河架橋計画(ラマ六世橋建設計画)THA/S 308/82」参照</p>							

案件要約表 (D/D)

ASE THA/S 404/82

作成 1990年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ				
2. 調査名	東部海岸パイプライン建設実施設計				
3. 分野分類	社会基盤 / 水資源開発	4. 分類番号	203025	5. 調査の種類	D/D
6. 相手国の 担当機関	調査時	王室灌漑局 Royal Irrigation Department			
	現在				
7. 調査の目的	ドッククライ貯水池からマブタブット迄のパイプライン建設のための実施設計				
8. S/W締結年月	1980年10月				
9. コンサルタント	(株)建設技術研究所 (株)三祐コンサルタンツ (株)日水コン	10. 団員数	22		
		調査期間	1981.11 ~ 1982.8 (9ヶ月)		
		延べ人月	87.00		
		国内	39.00		
		現地	48.00		
11. 付帯調査 現地再委託	測量 地質調査				
12. 経費実績	総額	223,594 (千円)	コンサルタント経費	206,221 (千円)	

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	タイ国東部ドッククライ-マブタブット間									
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=230円=23B	1)	39,214	内貨分	1)	13,026	外貨分	1)	26,188		
	2)	0		2)	0		2)	0		
	3)	0		3)	0		3)	0		
	4)	0		4)	0		4)	0		
	3. 主な事業内容									
取水施設(ドッククライ)ポンプ		6基								
パイプライン		26.5km								
ヘッドタンク		1基								
受水施設(マブタブット)		受水池、他								
計画事業期間	1)	1983.3 ~ 1984.8	2)	~	3)	~	4)	~		
4. フィージビリティ とその前提条件 条件又は開発効果	有	EIRR	1)	11.20	2)	0.00	3)	0.00	4)	0.00
		FIRR	1)	0.00	2)	0.00	3)	0.00	4)	0.00
[条件] 予備設計に基づいて積算された建設費からあらゆる税金、保険料、補助金及び補償金を差し引き社会経済的機会費用を考慮。										
[開発効果] 東部海岸地域の都市、工業用水、灌漑用水が供給され地域開発が期待される。										
5. 技術移転 研修員受け入れ: 1982年6月、王室灌漑局より土木設計、建築設計、法律、積算の各部門チーフ4人が日本へ派遣され、国内における作業を共同して行った。また、現地ではOJ形式で技術移転がなされた。										

Ⅲ. 案件の現状

<p>1. プロジェクトの現況 (区分)</p>	<p>■ 実施済・進行中 ● 実施済 ○ 一部実施済 ○ 実施中 ○ 具体化・進行中</p>	<p>□ 具体化準備中 □ 遅延・中断 □ 中止・消滅</p>
<p>2. 主な理由</p>	<p>工事完工。</p>	
<p>3. 主な情報源</p>	<p>①、②、④</p>	
<p>4. フォローアップ調査終了年度 及びその理由</p>	<p>終了年度 理由</p>	<p>1996 年度 案件実施済。</p>
<p>状況</p>		
<p>本件が実施されたのは以下の要因による。 ①優先度の高さ : タイ政府の優先度として東部海岸工業化計画が一番高かったこと。 ②推進体制の強さ: RIDが首相から直接このプロジェクトの推進に任命されたこと。</p> <p>資金調達: 1982年 7月 1/A 65.7億円(東部臨海地域送水管計画) *事業内容: ①ドッククライ貯水池・マブタブット間送水管建設(長さ26.5km、直径1,350mm) ②マブタブット・サタヒップ間送水管建設(長さ22km、直径1,000mm) 借款対象は、①の工事費、施工管理費、②の詳細設計にかかるE/S費用</p> <p>工事: 1984年11月 完工</p> <p>*「タイ東部海岸水資源開発計画 F/S (THA/S 309/82)」より派生。</p>		

案件要約表 (基礎調査)

ASE THA/S 501/82

作成 1990年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ			
2. 調査名	ラオス難民生活用水供給計画			
3. 分野分類	社会基盤 / 水資源開発	4. 分類番号	203025	
6. 相手国の 担当機関	調査時	内務省 Ministry of Interior	5. 調査の種類	基礎調査
	現在			
7. 調査の目的	地下水資源の探査			
8. S/W締結年月	1982年1月			
9. コンサルタント	日本技術開発(株)	10. 調査団	団員数	8
			調査期間	1982.2 ~ 1982.11 (9ヶ月)
			延べ人月	36.66
			国内 現地	2.96 33.70
11. 付帯調査 現地再委託	資機材購入			
12. 経費実績	総額	100,465 (千円)	コンサルタント経費	98,916 (千円)

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	タイ国東北部のラオス難民キャンプ2カ所(ナコンパノム、パクチョム)			
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000)	1)	0	内貨分	1) 0
	2)	0		2) 0
	3)	0		3) 0
				外貨分
3. 主な提案プロジェクト				
第1次調査 ナコンパノム・キャンプ地下水調査 (テストボーリング4カ所、水質等関連調査等に基づき、新規に2本の井戸を提案)				
第2次調査 パクチョム・キャンプ地下水調査 (テスト・ボーリング4カ所、水質等関連調査に基づき、新規に2本の深井戸を提案)				
4. 条件又は開発効果				
[開発効果] ラオス難民(ナコンパノム・キャンプ計画収容人員20,000人、パクチョム・キャンプ同50,000人)のための生活用水が確保される。				
5. 技術移転				
なし				

III. 調査結果の活用現状

(基礎調査)

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. 主な理由	本調査提言の活用。	
3. 主な情報源	①	
4. フォローアップ調査終了年度 及びその理由	終了年度 理由	1996 年度 提案プロジェクト実施済のため。
<p>状況</p> <p>(平成8年度国内調査) ラオス難民緊急対策のため、ボーリング調査に並行して井戸建設が実施された。</p> <p>資金調達: 1983年5月3日 E/N 4.95億円</p> <p>工事: 両キャンプに各々6本の深井戸を建設 ナコムパノム 1982年2月～4月 パクチョム 1982年5月～10月</p> <p>裨益効果: ナコムパノム 20,000人、パクチョム 50,000人のための生活用水が確保された。</p>		

案件要約表 (M/P)

ASP THA/S 102/83

作成 1990年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ		
2. 調査名	東北部道路網整備建設計画		
3. 分野分類	運輸交通 / 道路	4. 分類番号	202020
6. 相手国の 担当機関	調査時	運輸通信省道路局 Department of Highways, Ministry of Communications	
	現在		
7. 調査の目的	東北部の道路整備に係るM/Pの作成		
8. S/W締結年月	1981年11月		
9. コンサルタント	日本工営(株) (株)片平エンジニアリング・インターナショナル	10. 団員数	11
		調査期間	1982.3 ~ 1983.3 (12ヶ月)
		延べ人月	79.20
		国内	14.60
		現地	64.60
11. 付帯調査 現地再委託	なし		
12. 経費実績	総額	227,413 (千円)	コンサルタント経費 216,437 (千円)

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	東北部16県、面積169,000㎡							
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=B23	1)	55,200	内貨分	1)	55,200	外貨分	1)	0
	2)	0		2)	0		2)	0
	3)	0		3)	0		3)	0
3. 主な提案プロジェクト	<p>東北部地方道路網整備のために優先プロジェクトとして下記が提案された。</p> <p>新設・改良: 18路線 666.9km</p> <p>修 復: 25路面 468.0km</p>							
4. 条件又は開発効果	<p>[開発効果]</p> <p>①地域格差の是正 ②農業生産促進 ③貧困地域を主体とした地域開発</p> <p>一方、社会的インパクトの大きさを</p> <p>①社会・政治的孤立度の軽減 ②保健サービスの向上 ③教育サービスの向上 ④所得格差の是正</p> <p>という項目について計量化を行ない、評価の中に加えた。</p>							
5. 技術移転	<p>①OJT: 優先路線の選定手法、社会インパクトの計量化といった新分野の技術について</p> <p>②研修員受け入れ: 2名、ドラフト・ファイナル・レポートのとりまとめにおいて協議</p> <p>③共同作業: 現地踏査、M/P作成、報告書作成など重要事項について、十分協議・移転を行った。</p>							

III. 調査結果の活用の現状

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. 主な理由	次段階調査の実施、調査結果の活用。	
3. 主な情報源	①、②	
4. フォローアップ調査終了年度 及びその理由	終了年度 理由	1997 年度 調査結果の活用、提案プロジェクトの実施。
<p>状況</p> <p>次段階調査: 優先プロジェクトのうち15路線の新設・改良(502.1km)及び8路線の修復(90km)についてF/S(東北部道路網整備計画(フェーズII)(1985))が実施された。 (平成9年度在外事務所調査) 1984~1994年 F/S、B/D、D/D実施 コンサルタント/DOH</p> <p>活用状況: (平成9年度在外事務所調査) 調査結果は第5次(1982~1986)、6次(1987~1991)、7次(1992~1996)国家開発計画に組み入れられた。</p> <p>*詳細は東北部道路網整備計画(フェーズII)(1985)参照。</p>		

案件要約表 (M/P+F/S)

ASE THA/S 204B/83

作成 1986年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ			5. 調査の種類	M/P+F/S
2. 調査名	東部工業港開発計画				
3. 分野分類	運輸交通 / 港湾	4. 分類番号	202055		
6. 相手国の 担当機関	調査時	タイ工業団地振興公社及びタイ港湾管理公社 Industrial Estate Authority of Thailand, Port Authority of Thailand			
	現在				
7. 調査の目的	2000年を目標としたマブクブット湾の工業湾としてのM/Pの策定と、短期計画のF/S				
8. S/W締結年月	1982年5月				
9. コンサルタント	(財)国際臨海開発研究センター(OCDI) 国際航業(株)			10. 調査団	団員数 9 調査期間 1982.7 ~ 1983.11 (16ヶ月) 延べ人月 65.31 国内 36.60 現地 28.71
11. 付帯調査 現地再委託	なし				
12. 経費実績	総額	396,212 (千円)	コンサルタント経費	411,680 (千円)	

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	東部ラヨーン県臨海部																																					
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=239.2=B23	M/P	1)	627,360	内貨分	1)	570,800	外貨分	1)	56,560																													
		2)	0		2)	0		2)	0																													
		3)	0		3)	0		3)	0																													
	F/S	1)	1,808,940	内貨分	1)	668,491	外貨分	1)	1,140,449																													
		2)	0		2)	0		2)	0																													
		3)	0		3)	0		3)	0																													
		4)	0		4)	0		4)	0																													
3. 主な提案プロジェクト/事業内容																																						
<p><M/P> 2000年を目標に装置工業中心の工業基地、港湾、住宅都市をセットで開発する。</p> <p>1. 工業開発計画 ガス分離プラント、ソーダ灰コンプレックス、肥料コンプレックス、鉄鋼プラント、支援産業、後方関連産業</p> <p>2. 港湾開発計画 貨物量23百万トン 45バース(総延長5,750m)、防波堤</p> <p>3. 都市開発計画 ニュータウン人口 71,500人、面積 575ha、世帯数 17,340</p> <p>4. 基盤施設整備計画 道路、鉄道、チェンサオ〜サクヒップ建設、側線、路線の延長 25km、年間貨物輸送量 370万トン、上下水、排水、固型廃棄物処理、電力通信(電気需要量 1,354MW 電話回線 10,000 加入電信・電報ファックス等 23)</p> <p><F/S> 1987年目標の短期計画</p> <p>1. 工業開発計画: 石油化学コンプレックス、肥料コンプレックス、ソーダコンプレックス、各種支援産業、工業団地面積 410ha、埠頭壁 820m</p> <p>2. 公共港湾地域: 埠頭壁 850m、埠頭 280m、防波堤 3,000m、バースの延長 1,750m、年間貨物量 400万トン</p> <p>3. 都市開発: 面積 131ha 人口 18,300 世帯数 4,360</p> <p>4. 基盤施設: 道路、上下水、排水、鉄道(延長 24km、年間貨物輸送量 200万トン)、電力(総需要量 133.5MW)、電話回線 3000、必要端末数 23</p>																																						
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;">1)</td> <td style="width: 15%;">1984.1 ~ 1987.12</td> <td style="width: 15%;">2)</td> <td style="width: 15%;">~</td> <td style="width: 15%;">3)</td> <td style="width: 15%;">~</td> <td style="width: 15%;">4)</td> <td style="width: 15%;">~</td> </tr> <tr> <td>4. フィージビリティ とその前提条件 条件又は開発効果</td> <td>有</td> <td>EIRR 1)</td> <td>15.70</td> <td>2)</td> <td>0.00</td> <td>3)</td> <td>0.00</td> <td>4)</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>FIRR 1)</td> <td>19.80</td> <td>2)</td> <td>0.00</td> <td>3)</td> <td>0.00</td> <td>4)</td> <td>0.00</td> </tr> </table>											1)	1984.1 ~ 1987.12	2)	~	3)	~	4)	~	4. フィージビリティ とその前提条件 条件又は開発効果	有	EIRR 1)	15.70	2)	0.00	3)	0.00	4)	0.00			FIRR 1)	19.80	2)	0.00	3)	0.00	4)	0.00
	1)	1984.1 ~ 1987.12	2)	~	3)	~	4)	~																														
4. フィージビリティ とその前提条件 条件又は開発効果	有	EIRR 1)	15.70	2)	0.00	3)	0.00	4)	0.00																													
		FIRR 1)	19.80	2)	0.00	3)	0.00	4)	0.00																													
<p><M/P></p> <p>[開発効果] タイ国がかかわりより推進している、東部臨海地帯開発計画に関する重工業の核となるものである。</p> <p>①天然ガス資源を使用する産業の成立 ②バンコク首都圏の拡大を制限 ③当地方に於ける都市及び工業の発展への貢献 ④国民経済の浮揚と雇用促進に寄与</p> <p><F/S></p> <p>港湾貨物量推計の前提: 1986年のGDPは4,350億バーツ、2000年のGDPは11,200億バーツ。 工業開発の前提: 1981~86年のGNPの年伸び率6.6%、製造業年伸び率7.6%、輸出志向産業年伸び率15%</p> <p>[条件]</p> <p>計画している工業の生産活動により発生する付加価値を当該プロジェクトの便益とする。実施と未実施の差による便益の算出。</p> <p>[開発効果]</p> <p>①地域開発の促進(特にマブクブット地域) ②内航海運および港湾関連産業の開発 ③外貨バランスの改善</p>																																						
5. 技術移転																																						
現地においてカウンターパートに対し、港湾計画及び工業開発計画の手法を指導した。																																						

Ⅲ. 案件の現状

(M/P+F/S)

1. プロジェクトの現況 (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. M/P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
3. 主な理由	F/S 提案プロジェクト実施済のため。			
4. 主な情報源	①、②、③、④			
5. フォローアップ調査終了年度 及びその理由	終了年度	1997 年度	理由 F/S提案プロジェクト実施済のため。	
状況				
<p>次段階調査: 1983年9月 10次OECEP融資 L/A 17.20億円(東部臨海開発 E/S)*1 1985年10月 マブタブット工業港 D/D 終了 1986年1月 マブタブット工業団地 D/D 終了</p> <p>資金調達: 1984年9月 L/A 56.11億円(マブタブット工業港建設)*2 1985年10月 L/A 160.45億円(マブタブット工業港 II)*3 32.07億円(工業団地)*4 1988年9月 L/A 30.02億円(サタヒップ・マブタブット鉄道)*5 1988年11月 L/A 14.59億円(マブタブット-サタヒップ送水管)*6 1991年9月 L/A 33.95億円(マブタブット工業港III)*7</p> <p>本事業内容 *1-マブタブット地域及びレム・チャン地域における沿岸、工業団地、鉄道、送水管等のインフラストラクチャーの整備(借対象は、マブタブット工業港、工業団地、レム・チャン港及びサタヒップ-ラヨン間の鉄道整備のI/Sに要する外貨資金) *2、*3-マブタブット工業港の建設(借対象は、浚渫埋立工事及び施工監理) *4-マブタブット工業団地及び都市区域のインフラストラクチャー(道路・上下水道・送電等)建設(借対象は、建設工事及び施工監理に要する外貨資金) *5-マブタブット港とチャチャンサオ、サタヒップ本線上のカオシーチャン駅を結ぶ単線24km、操車場、通信、信号機、照明整備、管理用建物、排水設備の建設(借対象は外貨資金) *6-マブタブット、サタヒップ間に延長22.9km、口径700~900mmの送水管及び関連施設の建設。(借対象は、資機材、土木工事及び施工監理) *7-船舶、港湾機器の調達</p> <p>工事: (平成3年度在外事務所調査) 1987年12月 マブタブット工業団地工事開始 1989年 マブタブット工業港工事開始(1992年完成) 1990年 マブタブット工業団地第1期工事完成 1991年 マブタブット工業団地第2期工事開始(1992年完成)</p> <p>(平成7年度現地調査) 1995年に、レムチャン港において年間4百万トンの貨物取扱が可能となる。</p>				

案件要約表 (F/S)

ASE THA/A 308/83

作成 1990年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ					
2. 調査名	メチャンかんがい農業開発計画					
3. 分野分類	農業	農業一般	4. 分類番号	301010	5. 調査の種類	F/S
6. 相手国の 担当機関	調査時	農業協同組合省王室灌漑局(RID)				
	現在					
7. 調査の目的	メチャン川の貯水ダム建設、及び灌漑用水の不安定なメチャン地域の灌漑計画のF/S					
8. S/W締結年月	1982年11月					
9. コンサルタント	(株)三祐コンサルタンツ 太陽コンサルタンツ(株)			10. 調査団	団員数 13 調査期間 1983.1 ~ 1984.1 (12ヶ月) 延べ人月 69.11 国内 34.81 現地 34.30	
11. 付帯調査 現地再委託	土壌分析					
12. 経費実績	総額	186,106 (千円)	コンサルタント経費	141,808 (千円)		

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	タイ北部チャメン川流域							
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000)	1)	44,000	内貨分	1)	22,000	外貨分	1)	22,000
	2)	0		2)	0		2)	0
	3)	0		3)	0		3)	0
	4)	0		4)	0		4)	0
3. 主な事業内容	<p>地区は天水農業が営まれ、その農業生産性は低い。これに対して隣接するメワン地区は灌漑農業の導入により著しく農業生産性が向上し、両地区間に所得格差が生じている。この為、メワン川の支流メチャン川を水源として、地区に灌漑施設を設け、地区農村の生活水準の改善をはかるものである。</p> <p>受益面積: 8,095ha(右岸地区 6,006ha、左岸地区 2,089ha) 基幹施設: 貯水ダム 1か所(総貯水量 40MCM、堤体積 680千m³、フィルダム) 分水ダム 1か所(総貯水量 7MCM、堤体積 72千m³、複合ダム) 幹線用水路 51.3km(コンクリートライニング) 支線用水路 93.3km(一部土水路) その他: 排水路 7.0km、圃場整備 1式</p> <p>また、灌漑用水路を利用した小水力発電(164kw)を第2期工事として計画している。</p>							
4. フィージビリティ とその前提条件 条件又は開発効果	計画事業期間	1) 1984.4 ~ 1992.4	2) ~	3) ~	4) ~			
	EIRR	1) 13.60	2) 0.00	3) 0.00	4) 0.00			
	FIRR	1) 0.00	2) 0.00	3) 0.00	4) 0.00			
	[開発条件]	・全体事業費 : 44.25百万ドル(1983年現在) ・ダムによる水没面積: 1,300ha ・移転補償 : 農家 125戸、農地 224ha ・年間作物作付率 : 130%						
	[開発効果]	・灌漑農業により農業生産性の向上、農家所得の増加(2,784/年→7,501/年) ・事業地域、周辺における年間を通じての就労機会の増加 ・農村の生活環境により地域農民の生活水準の向上						
5. 技術移転	OJT							

III. 案件の現状

(F/S)

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="radio"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="radio"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="radio"/> 実施中 <input checked="" type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="radio"/> 具体化進行中						
2. 主な理由	タイ政府の農業開発政策の転換により本件の優先度が低下。						
3. 主な情報源	①、②、③						
4. フォローアップ調査終了年度 及びその理由	<table border="1"> <tr> <td>終了年度</td> <td>1996</td> <td>年度</td> </tr> <tr> <td>理由</td> <td colspan="2">中止・消滅案件のため</td> </tr> </table>	終了年度	1996	年度	理由	中止・消滅案件のため	
終了年度	1996	年度					
理由	中止・消滅案件のため						
<p>状況</p> <p>中止・消滅要因： タイ政府の農業開発政策の転換により本件の優先度が低下。 主要水源である貯水池上流に、火力発電用水のための貯水池が1985年以降に建設されたため、本計画の主要水源がなくなった。</p>							

案件要約表 (F/S)

ASE THA/S 310/83

作成 1990年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ				
2. 調査名	東部水資源開発計画(フェーズII)				
3. 分野分類	社会基盤 / 水資源開発	4. 分類番号	203025	5. 調査の種類	F/S
6. 相手国の 担当機関	調査時	灌漑排水局 (Royal Irrigation and Drainage)			
	現在				
7. 調査の目的	クロンラン、クロンヤイおよびクロンタップマーの3ダムのF/S実施				
8. S/W締結年月	1982年2月				
9. コンサルタント	日本工営(株)		10. 団員数	12	
	日本建設コンサルタント(株)			調査期間	1982.7 ~ 1983.3 (8ヶ月)
11. 付帯調査 現地再委託	地形測量、ボーリング調査、材料調査・試験		延べ人月	0.00	
			国内	0.00	
			現地	0.00	
12. 経費実績	総額	42,741 (千円)	コンサルタント経費	173,923 (千円)	

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	東部海岸(ラヨン県、チョンブリ県)									
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=B23	1)	198,260	内貨分	1)	115,652	外貨分	1)	82,608		
	2)	329,565		2)	194,783		2)	134,782		
	3)	69,130		3)	51,739		3)	17,391		
	4)	0		4)	0		4)	0		
3. 主な事業内容	1) クロンラン a) 多目的ダム(高42.5m) b) ダム-チョンブリ間導水施設 c) 灌漑排水施設(6,600ha) 2) クロンヤイ a) 多目的ダム(高50.8m) b) ノンブライダムとノンコーダムを結ぶ導水施設 c) 灌漑排水施設(7,700ha) 3) クロンタップマー a) 多目的ダム(高28.9m) b) 灌漑排水施設									
計画事業期間	1)	1984.1 ~ 1996.1	2)	~	3)	~	4)	~		
4. フィーシビリティ とその前提条件 条件又は開発効果	有	EIRR	1)	16.10	2)	15.00	3)	12.10	4)	0.00
		FIRR	1)	0.00	2)	0.00	3)	0.00	4)	0.00
[開発効果] 本プロジェクトの実施による便益は、以下の通り、1)生活用水・工業用水供給、2)農業開発、3)洪水調節から得られる(単位100万バート)										
	水需要	農業開発	洪水調節	計						
1)	423.3	180.7	49.8	653.8						
2)	793.6	198.2	57.2	1,049.0						
3)	-	81.7	19.5	101.0						
5. 技術移転	なし									

III. 案件の現状

(F/S)

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. 主な理由	送水管建設中(平成9年度在外事務所調査)。	
3. 主な情報源	①, ②, ④	
4. フォローアップ調査終了年度 及びその理由	終了年度 理由	年度
<p>状況</p> <p>(1)クロンヤイ 次段階調査: 1990年 2月 L/A 2.04(億円(ノンブライーノンコ送水管建設事業F/S) *事業内容 第14次円借款にて建設中のノンブライー貯水池から、既存のノンコ貯水池への送水管の建設のF/S。(借款対象は外貨資金) 資金調達: 1993年 1月 L/A 63.62(億円(ノンブライーノンコ送水管建設事業) *事業内容 ノンブライー貯水池からノンコ貯水池間の送水管の建設 工事: (平成3年度在外事務所調査) ノンブライー完成後着工の予定 (平成9年度在外事務所調査) 送水管建設はRIDではなく公共事業省により実施されている。</p> <p>(2)クロンルアン及びクロンタップマー (平成3年度在外事務所調査) 住民移転問題を抱えている。</p>		

案件要約表 (F/S)

ASE THA/S 311/83

作成 1986年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ				
2. 調査名	ノンコー・ラムチャバン送水パイプライン建設計画				
3. 分野分類	公益事業 / 上水道	4. 分類番号	201020	5. 調査の種類	F/S
6. 相手国の 担当機関	調査時	内務省公共事業部 Public Works Department,			
	現在				
7. 調査の目的	ノンコー・ラムチャバン送水パイプライン建設計画の作成とF/S				
8. S/W締結年月	1983年7月				
9. コンサルタント	日本工営(株) 日本建設コンサルタント(株)		10. 団員数	7	
			調査期間	1983.8 ~ 1984.3 (7ヶ月)	
			延べ人月	31.00	
			国内	13.33	
			現地	17.67	
11. 付帯調査 現地再委託					
12. 経費実績	総額	75,218 (千円)	コンサルタント経費	78,467 (千円)	

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	チョンブリ県																																																																																																														
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1= Baht23=230円	1)	16,300	内貨分 1)	7,100	外貨分 1)	9,200																																																																																																									
	2)	13,100	2)	5,300	2)	7,800																																																																																																									
	3)	0	3)	0	3)	0																																																																																																									
	4)	0	4)	0	4)	0																																																																																																									
3. 主な事業内容	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Stage 1</th> <th colspan="2">Stage 2</th> <th></th> <th></th> </tr> <tr> <th></th> <th>ノンコー-Turnout</th> <th>Turnout-着水井</th> <th>ノンコー-Turnout</th> <th>Turnout-着水井</th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 導水管</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>径(mn)</td> <td>1,000</td> <td>900</td> <td>1,000</td> <td>900</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>長さ(km)</td> <td>10.95</td> <td>3.49</td> <td>10.95</td> <td>3.49</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>目標年次</td> <td>1988</td> <td>1988</td> <td>1994</td> <td>1994</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2. ターンアウト(Turnout)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>送水パイプ</td> <td>250mm</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>仕切弁</td> <td>2</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>3. 導水管(パイプビーム型)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Net pan</td> <td>-</td> <td>27.5m</td> <td>-</td> <td>27.5m</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>径</td> <td>-</td> <td>900mm</td> <td>-</td> <td>900mm</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>4. 着水井</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>型</td> <td>-</td> <td>長方形</td> <td>-</td> <td>長方形</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>径(W×H×L)(m)</td> <td>-</td> <td>6.3×4.4×16.4</td> <td>-</td> <td>6.3×4.4×16.4</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>							Stage 1		Stage 2					ノンコー-Turnout	Turnout-着水井	ノンコー-Turnout	Turnout-着水井			1. 導水管							径(mn)	1,000	900	1,000	900			長さ(km)	10.95	3.49	10.95	3.49			目標年次	1988	1988	1994	1994			2. ターンアウト(Turnout)							送水パイプ	250mm	-	-	-			仕切弁	2	-	-	-			3. 導水管(パイプビーム型)							Net pan	-	27.5m	-	27.5m			径	-	900mm	-	900mm			4. 着水井							型	-	長方形	-	長方形			径(W×H×L)(m)	-	6.3×4.4×16.4	-	6.3×4.4×16.4		
	Stage 1		Stage 2																																																																																																												
	ノンコー-Turnout	Turnout-着水井	ノンコー-Turnout	Turnout-着水井																																																																																																											
1. 導水管																																																																																																															
径(mn)	1,000	900	1,000	900																																																																																																											
長さ(km)	10.95	3.49	10.95	3.49																																																																																																											
目標年次	1988	1988	1994	1994																																																																																																											
2. ターンアウト(Turnout)																																																																																																															
送水パイプ	250mm	-	-	-																																																																																																											
仕切弁	2	-	-	-																																																																																																											
3. 導水管(パイプビーム型)																																																																																																															
Net pan	-	27.5m	-	27.5m																																																																																																											
径	-	900mm	-	900mm																																																																																																											
4. 着水井																																																																																																															
型	-	長方形	-	長方形																																																																																																											
径(W×H×L)(m)	-	6.3×4.4×16.4	-	6.3×4.4×16.4																																																																																																											
計画事業期間	1)	1987.1 ~ 1988.1	2)	~	3)	~																																																																																																									
4. フィーシビリティ とその前提条件 条件又は開発効果	有	EIRR	1)	11.60	2)	0.00																																																																																																									
		FIRR	1)	9.60	2)	0.00																																																																																																									
			3)	0.00	4)	0.00																																																																																																									
			4)	0.00	4)	0.00																																																																																																									
<p>【前提条件】 水需要を1995年、2001年両年の目標年次で予測。既存貯水池のみでは水供給不足となるため他流域よりの供給を含める。 プロジェクトライフは40年間とする。</p> <p>【開発効果】 ①工業、都市開発 ②雇用機会の増大 ③生活水準の向上 ④貿易収支の改善 ⑤バンコック首都圏の混雑緩和</p>																																																																																																															
<p>5. 技術移転</p> <p>①OJT: 現地調査中測量員の教育訓練。 ②研修員受け入れ: 水道事業に於けるF/Sの原則と方法論。</p>																																																																																																															

III. 案件の現状

<p>1. プロジェクトの現況 (区分)</p>	<p>■ 実施済・進行中 □ 具体化準備中 ● 実施済 □ 遅延・中断 ○ 一部実施済 □ 中止・消滅 ○ 実施中 ○ 具体化進行中</p>						
<p>2. 主な理由</p>	<p>ステージI及びステージIIの事業化実現</p>						
<p>3. 主な情報源</p>	<p>①、②、③、④</p>						
<p>4. フォローアップ調査終了年度 及びその理由</p>	<table border="1"> <tr> <td>終了年度</td> <td>1999</td> <td>年度</td> </tr> <tr> <td>理由</td> <td colspan="2">実施済案件のため。</td> </tr> </table>	終了年度	1999	年度	理由	実施済案件のため。	
終了年度	1999	年度					
理由	実施済案件のため。						
<p>状況</p> <p>事業化に至った要因は以下のことによる。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 効果の大きさ: 東部臨海開発計画のLaem Chabang地区の工業開発は本計画の水供給による。 2. 他プロジェクトとの密接な関連性: 既存貯水池の供給能力不足による他流域よりの転流計画及びLaem Chabong地区開発計画。 3. 優先度の高さ 4. 推進体制の強さ: NESDB(国家経済社会開発庁)の協力をもち強力。 <p>ステージI 次段階調査: 1985年8月～1986年5月 D/D コンサルタント/TEAM、三祐 1984年9月 L/A 1.44億円(E/S)</p> <p>資金調達: 1985年10月 L/A 13.63億円(ノンコーラムチャバン送水管建設事業) * 事業内容: ①原水送水管の建設(15km) ②アオウドム分枝施設建設 ③水管理場建設 ④原水着水井建設</p> <p>工事: 1986年7月 着工 1989年1月 完工 建設業者/Italian-Thai Co., Ltd.</p> <p>運営・監理状況: East Water Company(PWA100%出資の民間会社)が実施している。</p> <p>裨益効果: ラムチャバン工業団地、港湾の開発に寄与。</p> <p>ステージII 資金調達: 政府予算(年間予算2億バーツ)(平成7年度現地調査)</p> <p>工事: 1998年6月完工予定 進捗率97%(平成9年度在外事務所調査)</p> <p>経緯: (平成7年度現地調査) 1990年に、パタヤの水不足を解消するため、タイ政府予算でラムチャバンからパタヤまでのパイプラインが敷設された。本事業は、1993年から東部水資源開発会社に移管され運営されている。同社は、地方水道公社所有の公企業であるが、将来株式が民間に売却される予定である。</p>							

案件要約表 (F/S)

ASE THA/S 312/83

作成 1986年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ						
2. 調査名	バンコック高速道路建設計画						
3. 分野分類	運輸交通 / 道路	4. 分類番号	202020	5. 調査の種類	F/S		
6. 相手国の 担当機関	調査時	高速道路・高速鉄道公社 Expressway and Rapid Transit Authority (ETA)					
	現在						
7. 調査の目的	道路計画						
8. S/W締結年月	1982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インターナショナル(PCI)			10. 調査団	団員数	16	
					調査期間	1982.5 ~ 1983.11 (18ヶ月)	
					延べ人月	60.17	
					国内 現地	8.66 51.51	
11. 付帯調査 現地再委託	測量、地質調査、交通調査						
12. 経費実績	総額	260,239 (千円)	コンサルタント経費	250,242 (千円)			

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	バンコック首都圏							
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000)	1)	0	内貨分	1)	0	外貨分	1)	0
	2)	0		2)	0		2)	0
	3)	0		3)	0		3)	0
	4)	0		4)	0		4)	0
3. 主な事業内容	<p>内容 規模</p> <p>有料高速道路 27.9km (殆ど高架)</p> <p>南北線・Cheng Wattana からBang Khlo インターチェンジまで 有料高架道路 19.2km 東西線・Phaya Thai インターチェンジからSir Nakarin Road まで " 8.7km</p> <p>建設(全長31.8km)</p> <p>提案プロジェクト予算は、262億バーツ(全額内貨)。</p>							
4. フィージビリティ とその前提条件 条件又は開発効果	計画事業期間	1) 1987.1 ~ 1995.1	2) ~	3) ~	4) ~			
	有	EIRR 1) 17.00	2) 0.00	3) 0.00	4) 0.00			
		FIRR 1) 12.00	2) 0.00	3) 0.00	4) 0.00			
	[前提条件]	将来交通量は本調査で実施したホームインタビューによるOD調査に基づき、1990、2000、2010の各年に対し予測した。						
	[開発効果]	都心部の交通混雑の緩和が期待される。						
5. 技術移転	<p>①研修員受け入れ: 2名 電算機</p> <p>②現地コンサルタントの活用: 測量、地質調査、交通量実査等</p>							

III. 案件の現状

<p>1. プロジェクトの現況 (区分)</p>	<p>■ 実施済・進行中 ● 実施済 ○ 一部実施済 ○ 実施中 ○ 具体化進行中</p>	<p>□ 具体化準備中 □ 遅延・中断 □ 中止・消滅</p>															
<p>2. 主な理由</p>	<p>①効果の大きさ: 時間短縮を認めている。 ②優先度の高さ: ステージ1の交通量が計画値を上回り、これにより料金収入も増えているのでステージ2もプライオリティが高い。 ③推進体制の強さ: ETAが内務省の組織であるために力が強い。 セクターA～C完工済、セクターD及びセクターB 2000年に完工、供用開始予定。(平成9年度在外事務所調査)。</p>																
<p>3. 主な情報源</p>	<p>①、②、③</p>																
<p>4. フォローアップ調査終了年度及びその理由</p>	<p>終了年度 理由</p>	<p>1999 年度 提案事業実現。</p>															
<p>状況 次段階調査: (平成9年度在外事務所調査) 1986年1月～1987年 D/D, EIA コンサルタント/National Engineering Co. Inc. を代表とする5社の共同企業体(含PC) 調査費用/2,380万バーツ</p> <p>JICA F/Sとの相違点: ETAは1988年9月Bangkok Expressway ConsortiumとBOTで契約することを決定、同年12月Bangkok Expressway Company Limitedと「バンコック第二高速道路事業」の契約調印。より効果的な交通量緩和のため、高速道路ルートが変更され、39km規模となった。 本開発調査(バンコック高速道路建設計画)と現バンコック第二高速道路事業との比較:</p> <table border="1" data-bbox="159 694 798 896"> <thead> <tr> <th></th> <th>バンコック高速道路建設計画</th> <th>バンコック第二高速道路事業</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 延長</td> <td>南北線 19.2km 東西線 8.7km 合計 27.9km</td> <td>南北線 24.80km 東西線 11.45km 集配線 2.80km 合計 39.05km</td> </tr> <tr> <td>2. 工費</td> <td>262億バーツ</td> <td>295億バーツ</td> </tr> <tr> <td>3. 工期</td> <td>1986～95年(階段施工方式)</td> <td>1989～95年</td> </tr> <tr> <td>4. 資金計画</td> <td>政府の出資金及び国内、国外のローンで賄う。</td> <td>民営方式を導入し、30年間で資金を回収し、ETAに施設を引き渡す。</td> </tr> </tbody> </table> <p>資金調達: (平成9年度在外事務所調査) 政府予算、1988年12月承認 用地取得コスト/313億バーツ 民間資金 建設費/約280億バーツ</p> <p>工事: (平成9年度在外事務所調査) セクターA - Ratchadapisek道路-Phaya Thai交差点-ラマ6世道路 12.4km セクターB - Phaya Thai交差点-Bang Khlo 9.4km 集配・配送用道路 2km セクターC - Ratchadapisek道路-Cheang Wattana道路 8km セクターD - ラマ6世道路-Srinakarin道路 8km</p> <p>進捗状況: セクターA - 1993年9月完工 セクターB - 1996年10月完工 セクターC - 1993年9月完工 セクターDとセクターBの集配・配送用道路が残っており、2000年10月に完工、供用予定。</p> <p>経緯: (平成8年度国内調査) プロジェクトの大部分は施工主に移管され、ほぼ順調に運営されている。現在バンコック最大の問題は交通渋滞であり、本プロジェクトの実施は一部交通緩和に寄与している。</p>				バンコック高速道路建設計画	バンコック第二高速道路事業	1. 延長	南北線 19.2km 東西線 8.7km 合計 27.9km	南北線 24.80km 東西線 11.45km 集配線 2.80km 合計 39.05km	2. 工費	262億バーツ	295億バーツ	3. 工期	1986～95年(階段施工方式)	1989～95年	4. 資金計画	政府の出資金及び国内、国外のローンで賄う。	民営方式を導入し、30年間で資金を回収し、ETAに施設を引き渡す。
	バンコック高速道路建設計画	バンコック第二高速道路事業															
1. 延長	南北線 19.2km 東西線 8.7km 合計 27.9km	南北線 24.80km 東西線 11.45km 集配線 2.80km 合計 39.05km															
2. 工費	262億バーツ	295億バーツ															
3. 工期	1986～95年(階段施工方式)	1989～95年															
4. 資金計画	政府の出資金及び国内、国外のローンで賄う。	民営方式を導入し、30年間で資金を回収し、ETAに施設を引き渡す。															

案件要約表 (M/P)

ASE THA/S 103/84

作成 1990年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ												
2. 調査名	南タイ北部地域総合開発計画												
3. 分野分類	開発計画	総合地域開発計画	4. 分類番号 101020										
6. 相手国の 担当機関	調査時	国家経済社会開発庁 National Economic and Social Development Board (NESDB)											
	現在												
7. 調査の目的	2000年までの当該地域開発のM/P作成												
8. S/W締結年月	1982年11月												
9. コンサルタント	(財)国際開発センター(IDCJ) (株)パンフィックコンサルタンツインターナショナル(PCI)		10. 調査団										
11. 付帯調査 現地再委託	なし		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">団員数</td> <td style="width: 50%; text-align: right;">26</td> </tr> <tr> <td>調査期間</td> <td style="text-align: right;">1983.3 ~ 1985.3 (24ヶ月)</td> </tr> <tr> <td>延べ人月</td> <td style="text-align: right;">157.10</td> </tr> <tr> <td>国内</td> <td style="text-align: right;">20.70</td> </tr> <tr> <td>現地</td> <td style="text-align: right;">136.40</td> </tr> </table>	団員数	26	調査期間	1983.3 ~ 1985.3 (24ヶ月)	延べ人月	157.10	国内	20.70	現地	136.40
団員数	26												
調査期間	1983.3 ~ 1985.3 (24ヶ月)												
延べ人月	157.10												
国内	20.70												
現地	136.40												
12. 経費実績	総額	431,986 (千円)	コンサルタント経費 416,274 (千円)										

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	南タイ北部地域(人口110万人)		
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000)	1) 0 2) 0 3) 0	内貨分 1) 0 2) 0 3) 0	外貨分 1) 0 2) 0 3) 0
3. 主な提案プロジェクト	優先プロジェクト: 1. スラタニ工業団地 2. プークット臨空工業団地 3. 東西リンク 4. カノム深海港 5. クラビ石油精製所およびパイプライ 6. プークット都市開発 7. スラタニ都市開発 8. 中央低地開発(オイルパーム、ゴム) 9. タビーブンドアン河管理(発電、灌漑) 10. プークット用水供給		
4. 条件又は開発効果	[開発効果] ①バンコック首都圏への経済活動集中の是正と均衡のとれた地方分散化 ②農業開発(未利用・低利用の土地の耕地化と農産物輸出の増大) ③工業開発(一次産品加工の高度化など) ④観光開発(ビーチ・リゾートなど) ⑤エネルギー開発(水力発電、褐炭ないし石炭火力発電、中東へのアクセスの点から石油精製など) ⑥スラタニおよびブケの2大中核都市の発展		
5. 技術移転	①研修員受け入れ: 2名 ②OJT		

III. 調査結果の活用現状

<p>1. プロジェクトの現況 (区分)</p>	<p>■ 進行・活用 □ 遅延 □ 中止・消滅</p>				
<p>2. 主な理由</p>	<p>本プロジェクトは、第6次国家計画(第5章:「その他新経済地域開発の準備」)と第8次国家経済社会開発計画に組み込まれている。</p>				
<p>3. 主な情報源</p>	<p>①、②、③</p>				
<p>4. フォローアップ調査終了年度 及びその理由</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="402 427 507 474">終了年度</td> <td data-bbox="507 427 655 474">1999 年度</td> </tr> <tr> <td data-bbox="402 474 507 474">理由</td> <td data-bbox="507 474 655 474">調査結果の活用が確認された。</td> </tr> </table>	終了年度	1999 年度	理由	調査結果の活用が確認された。
終了年度	1999 年度				
理由	調査結果の活用が確認された。				
<p>状況</p> <p>本報告書の提出後、ADB が左記の10大優先プロジェクトのレビュー調査を実施し、その妥当性を確認。</p> <p>①スラタニ工業団地 (平成8年度在外事務所調査) 工業団地局が既にF/S及びEIAを実施済である。内閣はプロジェクトの生活インフラの開発費用625百万バーツの提出を含めフェーズ1実施を許可している。 実施時期:1997年~2000年</p> <p>②ブーケット臨海工業団地</p> <p>③東西リンク JICAの技術協力により、1991年までに南部道路網整備計画(M/P+F/S)調査が実施された(対象は東西リンク)。 (平成8年度在外事務所調査) 現在1996年6月14日の閣議決定に従って、幅100m、総延長195kmの高速道路建設の為にD/D実施中である。 実施時期:1997年~2000年 工事費:9,000百万バーツ</p> <p>④カノム深海港 (平成8年度在外事務所調査) 深海港について環境面、施工面及び市場面等の詳細なF/Sを1年間の予定で1997年初頭から実施する事になっている。 1999年~2001年 工事予定 工事費:5,659百万バーツ</p> <p>次段階調査: (平成9年度在外事務所調査) 1997年7月~1998年3月 F/S(EIA含む)</p> <p>*調査内容 港位置、交通量予測 等 実施機関/NESDB コンサルタント/Moffatt & Nichol Int. Inc, AEC, Wilbur Smith Associates 調査費用/100万USD</p> <p>JICA提案との相違点: 西海岸はKabからPhangngaiに、東海岸はKhanomからSichonにサイトが変更された。</p> <p>⑤クラピ石油精製所及びパイプライン (平成6年度国内調査) 代替として、対岸のカノムに精製所を建設予定。パイプラインは石油製品(当初案)ではなく原油の搬送を予定</p> <p>⑥ブーケット都市開発 JICAの技術協力により、1989年までに南部地域開発計画(M/P)調査が実施された。重点対象は、本調査で提案されたブーケット島観光開発及び関連都市開発。C/Pはタイ政府観光庁。</p> <p>⑦スラタニ都市開発 (平成6年度国内調査) スラタニは地域中心都市開発プログラムの対象都市に指定される。都市インフラ投資進行中。</p> <p>⑧中央低地開発 ユリ・リーバを始めとする民間資本が推進。</p> <p>⑨クビーブントアン河管理 ケンクルンダム(発電、灌漑)の建設について、タイ国電力庁が実施準備中であるが、水没対策の問題が未解決。</p> <p>⑩ブーケット用水供給 (平成8年度在外事務所調査) RIDがF/Sを実施中である。水資源調査のフェーズ1が1997年1月に終了予定である。</p> <p>経緯: 1989年にタイ国首相を長とするSouthern Seaboard Development Committeeが設置された。</p> <p>(平成5年度現地調査) 現在の南タイ開発の基本政策に、東西リンクと石油精製・パイプラインがLand Bridge構想として引き継がれている。 (平成9年度在外事務所調査) 南部海岸港・工業団地開発のF/Sが実施される。</p> <p>資金調達: 政府予算 1,250百万バーツ 1997年6月2日 米国(USTDA) 無償資金 50万USD</p>					

案件要約表 (M/P+F/S)

ASE THA/S 205B/84

作成 1988年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ				
2. 調査名	ラムチャバン陸海部開発計画				
3. 分野分類	開発計画 / 総合地域開発計画	4. 分類番号	101020	5. 調査の種類	M/P+F/S
6. 相手国の担当機関	調査時	タイ国工業団地庁 Industrial Estate Authority of Thailand			
	現在				
7. 調査の目的	ラムチャバン地域のM/P(目標年次2000年)の作成及び短期計画(目標年次1987年)のF/S				
8. S/W締結年月	1983年9月				
9. コンサルタント	日本工営(株)			10. 団員数	0
				調査期間	1984.1 ~ 1985.3 (14ヶ月)
				延べ人月	65.31
				国内	36.60
				現地	28.71
11. 付帯調査 現地再委託					
12. 経費実績	総額	255,313 (千円)	コンサルタント経費	181,733 (千円)	

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	ラムチャバン(バンコクより南東約120km)					
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=23バーツ	M/P	1) 1,051,000	内貨分	1) 0	外貨分	1) 0
		2) 0		2) 0		2) 0
		3) 0		3) 0		3) 0
	F/S	1) 397,000	内貨分	1) 214,000	外貨分	1) 183,000
		2) 0		2) 0		2) 0
		3) 0		3) 0		3) 0
		4) 0		4) 0		4) 0
3. 主な提案プロジェクト/事業内容	<p><M/P> ラムチャバン地域に構想されている港湾、工業団地、住宅、用水等関連施設に関する長期マスタープラン作成</p> <p>①工業開発 ②港湾開発: 16バース、内貨埠頭 1,100m、埠頭用地 258ha、防波堤延長 3,070m ③都市開発: 人口 120,000人、住宅団地計画面積 930ha ④交通計画 ⑤公共基盤施設: 上下水道、排水、ごみ処理、給電(変電所 2) 通信施設(電話需要 13,764台、テレックス 61台) 造成(盛土量 300万m³)</p> <p><F/S> 短期計画の内容</p> <p>①工業開発: 工業団地 219ha ②港湾開発: 6バース、内貨埠頭 280m、埠頭用地 116ha、防波堤延長 2,400m ③都市開発: 住宅団地計画人口 24,000人、面積 130ha ④交通計画 ⑤公共基盤施設: 上下水道、排水、ごみ処理、電力(88.5MW)、電話回線 3,000、テレックス端子数 32、造成(盛土量 260万m³)</p>					
計画事業期間	1) 1985.1 ~ 1989.1	2) ~	3) ~	4) ~		
4. フィージビリティ とその前提条件 条件又は開発効果	有	EIRR 1) 19.20	2) 0.00	3) 0.00	4) 0.00	
		FIRR 1) 8.40	2) 4.80	3) 0.00	4) 0.00	
<M/P> [開発効果]	<p>①雇用創出 ②外貨収入の増加 ③バンコック首都圏の過大化の抑制と東部臨海地域経済の発展</p>					
<F/S>	<p>[前提条件] EIRR: Standard Conversion Factor 0.92をコストに適用、経済価格に修正。BenefitにはValue addedのうち工業団地の生み出す分を使用。FIRR-投資に対するFIRR及び担当機関出資分に対するFIRRを算定(担当関係に対するFIRRは、工業団地8.0%、住宅団地11%)。</p> <p>[開発効果]</p> <p>①雇用創出 ②外貨収入の増加 ③地域経済の発展 ④交通体系の改善 ⑤内航海運および港湾関連産業の発展 ⑥地域資源の活用 ⑦生産技術および経営技術の蓄積 上記EIRRとFIRR1)は、工業団地、FIRR2)は住宅団地のものである。</p>					
5. 技術移転						

III. 案件の現状

1. プロジェクトの現況 (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. M/P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
3. 主な理由	1991年完工。			
4. 主な情報源	①、②、③、④			
5. フォローアップ調査終了年度 及びその理由	終了年度 理由	1996 年度 実施済案件のため。		
状況 <M/P> 国家計画において、本プロジェクトの優先順位が高かった。 <F/S> ①効果の大きさ: 雇用増大、輸出による外貨増大、技術移転 ②優先度の高さ: 第5次5カ年計画の重要プロジェクト ③継続的要因 ④他のプロジェクトとの密接な関連性 ⑤推進体制の強さ ⑥我が国民間ベースでのバックアップ				
資金調達: 1984年9月 L/A 41.72億円(レムチャバン商業湾建設事業)*1 1985年10月 L/A 29.22億円(レムチャバン工業団地建設事業)*2 1986年11月 L/A 122.83億円(レムチャバン商業湾建設事業II)*3 1987年9月 L/A 30.03億円(レムチャバン工業団地建設事業II)*4 1988年9月 L/A 10.13億円(シラチャ・レムチャバン鉄道建設事業)*5 1990年2月 L/A 64.36億円(レムチャバン商業湾建設事業III)*6				
*事業内容: *2、*4-①土木造成、道路、橋梁、上下排水施設の建設 ②下水処理場、工場上屋の建設 借款対象は、①の全額、②の外貨分及び内貨分の一部、及び施工監理 *1、*3-レムチャバン商業湾の建設 借款対象は、浚渫、埋立及び施工監理 *6-①コンテナクレーン 6機 ②船舶 11隻 ③航行補助施設 借款対象は外貨資金 *5-レムチャバン港とチャチャンリオ・サグヒップ本線上のシラチャ駅を結ぶ単線9.3km、操車場、信号、信号機、照明設備、管理用建物、排水設備の建設 借款対象は外貨資金				
工事: 施工期間 1988年～1991年				
(平成5年度現地調査) <M/P> 都市開発の第1フェーズとして16ha(2,284戸)の住宅完成。 現在の居住人口は、11,420人。第2フェーズとして8haを準備中。 上記住宅開発に対応する上下水道が完成。 <F/S> 計画通り完成。				

案件要約表 (F/S)

ASE THA/A 309/84

作成 1990年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ					
2. 調査名	東北タイ南部中規模かんがいパッケージプロジェクト					
3. 分野分類	農業	農業一般	4. 分類番号	301010	5. 調査の種類	F/S
6. 相手国の 担当機関	調査時	農業協同組合省王室灌漑局 (RID)				
	現在					
7. 調査の目的	中規模ダム建設による灌漑用水及び飲料水の獲得による農業・農村開発計画					
8. S/W締結年月	1982年12月					
9. コンサルタント	(株)三祐コンサルタンツ 内外エンジニアリング(株) 国際航業(株)			10. 団員数	14	
				調査期間	1983.2 ~ 1984.7 (17ヶ月)	
				延べ人月	82.10	
				国内	38.31	
				現地	43.79	
11. 付帯調査 現地再委託	なし					
12. 経費実績	総額	240,466 (千円)	コンサルタント経費	223,112 (千円)		

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	タイ国東北部ナコンラチャシマ、プリラム県																																
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=B23	1)	58,874	内貨分 1)	28,131	外貨分 1)	30,743																											
	2)	0	2)	0	2)	0																											
	3)	0	3)	0	3)	0																											
	4)	0	4)	0	4)	0																											
3. 主な事業内容	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">地区</td> <td>ラムブライマット</td> <td>ノンラムブック</td> <td>ファイフル</td> </tr> <tr> <td>灌漑面積</td> <td>9,100ha</td> <td>300ha</td> <td>700ha</td> </tr> <tr> <td>ダム 高さ</td> <td>44.6m</td> <td>12.0m</td> <td>20.0m</td> </tr> <tr> <td>貯水量</td> <td>90MCM</td> <td>4MCM</td> <td>6MCM</td> </tr> <tr> <td>頭首工</td> <td>1カ所</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>水路 灌漑</td> <td>215km</td> <td>13km</td> <td>29km</td> </tr> <tr> <td>排水</td> <td>45km</td> <td>-</td> <td>1km</td> </tr> </table>					地区	ラムブライマット	ノンラムブック	ファイフル	灌漑面積	9,100ha	300ha	700ha	ダム 高さ	44.6m	12.0m	20.0m	貯水量	90MCM	4MCM	6MCM	頭首工	1カ所	-	-	水路 灌漑	215km	13km	29km	排水	45km	-	1km
地区	ラムブライマット	ノンラムブック	ファイフル																														
灌漑面積	9,100ha	300ha	700ha																														
ダム 高さ	44.6m	12.0m	20.0m																														
貯水量	90MCM	4MCM	6MCM																														
頭首工	1カ所	-	-																														
水路 灌漑	215km	13km	29km																														
排水	45km	-	1km																														
4. フィージビリティ とその前提条件 条件又は開発効果	1) 有	2) EIRR 1) 8.70 FIRR 1) 0.00	3) 2) 11.20 3) 0.00	4) 0.00	4) 0.00																												
<p>[灌漑農業開発計画] 雨期水稲100%、乾期畑作10%とし、末端施設サイズを20~30haとして、畑作は村落協力方式を提案。</p> <p>[村落水利用施設開発計画] 畑作夜間調整池を設置し、周辺浅井戸による農民飲料水、雑用水を確保するとともに養魚を可能とさせる。</p>																																	
5. 技術移転	<p>①調査方法及び各分野における開発計画手法をカウンターパートに技術移転 ②研修員受け入れ:C/P研修</p>																																

Ⅲ. 案件の現状

(F/S)

<p>1. プロジェクトの現況 (区分)</p>	<p>■ 実施済・進行中 □ 具体化準備中 ● 実施済 □ 遅延・中断 ○ 一部実施済 □ 中止・消滅 ○ 実施中 ○ 具体化進行中</p>		
<p>2. 主な理由</p>	<p>全提案事業が完工。</p>		
<p>3. 主な情報源</p>	<p>①、②、③</p>		
<p>4. フォローアップ調査終了年度 及びその理由</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="421 443 523 479"> <p>終了年度 理由</p> </td> <td data-bbox="528 443 1490 479"> <p>1997 年度 実施済案件のため。</p> </td> </tr> </table>	<p>終了年度 理由</p>	<p>1997 年度 実施済案件のため。</p>
<p>終了年度 理由</p>	<p>1997 年度 実施済案件のため。</p>		
<p>状況</p> <p>(1)ナムプライマット 1.ダム建設 次段階調査: D/D 自己資金 資金調達: 自己資金 3.25億バーツ 工事: 1987年～91年 完工 調査地区内及び周辺地区にある小規模ダム群も1990年より政府予算によって逐次実施。</p> <p>2.灌漑水路 資金調達: 1期工事(1992-93年) 90 2期工事(1994,95年) 各60 (1996年) 39.77 設計その他 40.23 計290(単位:百万バーツ) 工事: 1992年～1996年 完工 原計画では水路工事は2期に分けられて実施する予定だったが、実際は1期にまとめて実施し、63kmの水路と付帯構造物が完成。 運営・管理: RIDが担当。 周辺環境への影響: (平成9年度国内調査) ダム建設により洪水被害の軽減と安定水源が確保され、生活水準の向上が達成された。</p> <p>(2)ナムブック(Huai Bugと名称変更) 次段階調査: D/D 予算(政府予算) 工事: (平成9年度在外事務所調査) 規模を縮小して実施済。</p> <p>(3)ファイフル 次段階調査: D/D 予算(政府予算) 工事: (平成9年度在外事務所調査) 規模を縮小して実施済。</p>			

案件要約表 (F/S)

ASE THA/S 313/84

作成 1988年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ		
2. 調査名	沿岸海運整備振興計画		
3. 分野分類	運輸交通 / 海運・船舶	4. 分類番号	202050
6. 相手国の 担当機関	調査時	運輸通信省海運振興委員会 Office of the Mercantile Marine Promotion Commission, Min. of Transport & Communications	
	現在		
7. 調査の目的	タイ沿岸海運及び地方港湾の総合開発計画の策定		
8. S/W締結年月	1983年2月		
9. コンサルタント	(財)海事国際協力センター(MICC) (財)国際臨海開発研究センター(OCDI)	10. 団員数	11
		調査期間	1983.7 ~ 1984.10 (15ヶ月)
		延べ人員	39.50
		国内	37.50
		現地	2.00
11. 付帯調査 現地再委託			
12. 経費実績	総額	219,016 (千円)	コンサルタント経費 88,824 (千円)

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	国内沿岸全域		
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=251.1円	1)	528	内貨分 1) 516 外貨分 1) 12
	2)	0	2) 0 外貨分 2) 0
	3)	0	3) 0 外貨分 3) 0
	4)	0	4) 0 外貨分 4) 0
3. 主な事業内容	1) 物流の現況及び内航海運に適する主要品目の選定 2) 内航海運現況 3) 各地方港の貨物量及び港湾施設の現況 4) モード別荷動きの現況及び他の輸送モードから内航海運への転換の可能性の調査 5) タイ内航海運及び地方港の開発及び整備振興計画の策定 6) 内航海運及び港湾に関する運営体制、コスト、経済体制及び経済・財務分析		
計画事業期間	1) 1983.7 ~ 1984.10	2) ~	3) ~
4. フィージビリティ とその前提条件 条件又は開発効果	無	EIRR 1) 19.70 FIRR 1) 0.00	2) 0.00 3) 0.00 2) 0.00 3) 0.00
			4) 0.00 4) 0.00
①配船形態として、バンコック-ソンクラ間の折返し配船にて、700トン型一般貨物船7隻によるサービスが最適である。 ②内航海運政策として、1)内航海運法の制定、2)外航と内航との明確な区別、3)船舶登録制の確立、4)建造許可制度の導入、5)営業報告書の提出。 ③内航沿岸海運振興策として、1)Investment Promotion Actによる優遇策、2)税法上の優遇措置、3)船積書類の簡素化・関税法上の改善、4)低利・長期の融資により船舶建造が可能となるような金融制度の確立。 上記EIRRは、19.7~20.6%			
5. 技術移転	①2か年におたる現地調査期間中、適宜各カウンターパートに内航海運経営、港湾オペレーションを中心に現地指導を実施 ②研修員受け入れ: 海事関係の短期研修を実施。		

III. 案件の現状

(F/S)

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="radio"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="radio"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="radio"/> 実施中 <input checked="" type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="radio"/> 具体化進行中				
2. 主な理由	1) 優先性の変動: 円借款締結の事前で中断している。 2) 需要: 輸送サービスの採算性向上に問題。 3) 政府が民間円借款の保証をする制度がない。IFCTは案件の実現性に疑念あり。				
3. 主な情報源	①、②				
4. フォローアップ調査終了年度 及びその理由	<table border="1"> <tr> <td>終了年度</td> <td>1996 年度</td> </tr> <tr> <td>理由</td> <td>中止・消滅案件のため。</td> </tr> </table>	終了年度	1996 年度	理由	中止・消滅案件のため。
終了年度	1996 年度				
理由	中止・消滅案件のため。				
<p>状況</p> <p>中止要因: 景気の後退(1985-88年)。 IFCTが本プロジェクトを推進していない。 陸運に比し水運に競争力がない。 船会社の経営見直しに法制上の改善を必要とする。</p> <p>中止に至るまでの状況: (平成3年度在外事務所調査)</p> <p>海運振興委員会(OMPC)はタイ産業・金融公社(IFCT)にOECDローン申請を依頼したが、中断。再開するには、案件の再調査が必要で、運輸通信省はICAに要請済み。</p> <p>その他: 1985年及び1986年の两年度にそれぞれ2カ月間専門家を派遣し、タイ国内航海運法の制定、内航海運振興策等について、運輸・通信省をはじめ関係官庁の担当責任者を対象に現地指導を行なった。</p> <p>(平成7年度現地調査) 現在、内航沿岸の定期船サービスはないが、バンコク〜レムチャバン〜チェンボン港を結ぶ定期船サービス(RO/RO船)の新設を期待している(チェンボン港建設費10百万バーツ)。</p>					

案件要約表 (F/S)

ASE THA/S 314/84

作成 1988年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ					
2. 調査名	バンコク首都圏国鉄高架化計画					
3. 分野分類	運輸交通 / 鉄道	4. 分類番号	202040	5. 調査の種類	F/S	
6. 相手国の 担当機関	調査時	タイ国鉄 State Railway of Thailand				
	現在					
7. 調査の目的	国鉄の列車運転の効率化と安全性の確保及び都市交通問題(踏切渋滞)解消					
8. S/W締結年月	1983年6月					
9. コンサルタント	(社)海外鉄道技術協力協会(JARTS)			10. 調査団	団員数	13
					調査期間	1983.8 ~ 1984.7 (11ヶ月)
					延べ人月	53.27
					国内 現地	36.19 17.08
11. 付帯調査 現地再委託	地質調査 交通量調査					
12. 経費実績	総額	144,855 (千円)	コンサルタント経費	136,251 (千円)		

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	バンコク首都圏全域(下記区間沿線を中心に)							
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=B23	1)	148,000	内貨分	1)	100,000	外貨分	1)	48,000
	2)	0		2)	0		2)	0
	3)	0		3)	0		3)	0
	4)	0		4)	0		4)	0
3. 主な事業内容	<p>内容 規模</p> <p>土木工事 125百万USDドル</p> <p>用地取得 2,000百万USDドル</p> <p>電気設備 30.9百万USDドル</p> <p>車 輛 68.6百万USDドル</p> <p>対象区間 ・バンコク駅ーバンスー駅 ・ヨアトフ・チトラダジャンクシヨンーマカサン駅 13km ・マカサン駅ーメナム駅</p>							
計画事業期間	1)	1984.1 ~ 1997.1	2)	~	3)	~	4)	~
4. フィージビリティ とその前提条件 条件又は開発効果		EIRR	1)	16.00	2)	0.00	3)	0.00
		FIRR	1)	0.00	2)	0.00	3)	0.00
<p>[前提条件]</p> <p>①実施/未実施分析を行った。</p> <p>②プロジェクトライフは30年。</p> <p>③1Bait=10円とした。</p> <p>④転換交通量はバスからのもののみを想定。</p> <p>[開発効果]</p> <p>①鉄道の高架化により踏切部の渋滞緩和</p> <p>②鉄道の定時性・スピードアップに伴うバスから鉄道への旅客転移による道路混雑の緩和</p> <p>③高架化により地域分断の解消と都市施設整備の促進</p> <p>上記EIRRは、16~20%</p>								
5. 技術移転								
<p>①OJT: O/D表の作成等技術指導</p> <p>②研修員受け入れ: 4名 JICA研修</p> <p>③共同の報告書作成: プログレスレポートの一部</p> <p>④現地コンサルタント活用: 地質調査、交通量調査</p>								

Track Elevation Project of Existing Railway Lines in the Bangkok Metropolitan Area

III. 案件の現状

(F/S)

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="radio"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="radio"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="radio"/> 実施中 <input checked="" type="checkbox"/> 中止・消滅 <input type="radio"/> 具体化進行中				
2. 主な理由	本開発調査の提案プロジェクトとは全く異なる形で実施されることになったため(平成7年度在外事務所調査)。				
3. 主な情報源	①、②、③				
4. フォローアップ調査終了年度 及びその理由	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="411 432 507 479">終了年度</td> <td data-bbox="507 432 1498 479">1996 年度</td> </tr> <tr> <td data-bbox="411 479 507 479">理由</td> <td data-bbox="507 479 1498 479">中止・消滅案件のため。</td> </tr> </table>	終了年度	1996 年度	理由	中止・消滅案件のため。
終了年度	1996 年度				
理由	中止・消滅案件のため。				
<p>状況</p> <p>中止・消滅要因: 本開発調査の提案プロジェクトとは全く異なる形で実施されることになったため。</p> <p>中止に至るまでの状況: 円借款申請せず。 タイ国鉄及び運輸通信省は、BOTにより軌道高架化の実施を決定した。国鉄は、1988年12月に民間に対して工事請負の募集を募ったが応答しなかった。1989年10月に国鉄用地の利用をより容易にして再度募集を行ない、1990年11月に国鉄は香港のHOPEWELL社と800億バーツ(約4,000億円)の契約を締結した。1991年12月にHOPEWELL社は、このプロジェクトの継続を決定する。従ってYommaraj-Donmaung間18.8kmの第1フェーズの軌道高架化がコミュニティ列車用設備及び高速道路と共に1995年に完成することが期待できる。</p> <p>(平成3年度在外事務所調査) プロジェクト規模が拡大され、南北線・東西線総延長60.1km、予算規模600億バーツ、予定工期1993～96年となった。HOPEWELL(タイ)社のプロポーザルによる。</p> <p>(平成6年度国内調査) HOPEWELLプロジェクトのYommaratから北及び東に向うL形のルートは着工しており、場所の打杭の施行が実施されている。現在約2年半の遅れである。西及びメクロン方面に向うチャオプラヤ川を渡るルートについては未着工である。</p> <p>(平成7年度現地調査) ホープウェルプロジェクトは、本開発調査と規模、コンセプト等全く異なるものであり、本開発調査は事実上消滅と考えられる。 国鉄とHopewell社との契約の骨子は、建設期間8年間、コンセッション期間30年間(建設期間は、コンセッションに含まない)。総コストは800億バーツを予定。国鉄の土地は、中心線から両側に40メートルずつであり、土地取得の必要はない。建設は1992年に始まっている。工事は遅延する傾向が強い。</p>					

案件要約表 (その他)

ASE THA/S 601/84

作成 1988年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ		
2. 調査名	道路交通安全計画		
3. 分野分類	運輸交通 / 運輸交通一般	4. 分類番号	202010
6. 相手国の 担当機関	調査時	運輸通信省道路局 Department of Highway.	
	現在		
7. 調査の目的	道路交通安全計画立案の基礎資料作成及び交通安全技術の移転		
8. S/W締結年月	1983年2月		
9. コンサルタント	セントラルコンサルtant(株) (社)国際建設技術協会 (株)長大 (株)オリエンタルコンサルtant	10. 調査団	団員数 11 調査期間 1983.5 ~ 1984.12 (19ヶ月) ~ 延べ人月 54.50 国内 10.50 現地 44.00
11. 付帯調査 現地再委託	なし		
12. 経費実績	総額	328,570 (千円)	コンサルタント経費 142,810 (千円)

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	国内全域							
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000)	1)	0	内貨分	1)	0	外貨分	1)	0
	2)	0		2)	0		2)	0
	3)	0		3)	0		3)	0
3. 主な提案プロジェクト	本プロジェクトは当国道路交通安全を促進する目的で、以下を実施した。 ①データ収集・分析 ②危険区域の判別 ③安全施設の設置指針 ④安全施設計画 ⑤安全施設整備中長期計画の作成方法の調査							
4. 条件又は開発効果	上記の本調査の内容から、プロジェクトの直接効果よりも同国技術者への技術移転効果の方が期待される。							
5. 技術移転	①研修員受け入れ: 2名 交通安全全般 ②機材供与及び指導: マイクロコンピュータ2台を供与し、調査団の作成したソフトウェアについて利用マニュアルを作成し、技術指導を行った。							

III. 調査結果の活用の現状

(その他)

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. 主な理由	国家開発計画策定等に活用されている(平成7年度国内調査)。	
3. 主な情報源	①, ②, ③	
4. フォローアップ調査終了年度及びその理由	終了年度理由	1997 年度 成果の活用が確認されたため。
<p>状況</p> <p>タイ側カウンターパートは、調査団作成ソフトウェアを利用し、具体的にタイ国道路局の交通安全関連予算を増やし、交通安全施設の整備を行っている。</p> <p>(平成3年度在外事務所調査) 調査結果が第6次国家経済社会開発計画のため、世界銀行融資申請に活用され、承認された。</p> <p>(平成5年度在外事務所調査) DOHは1987年以降、交通安全マスタープランの実施のために、本調査の提言を活用している。また、交通安全プログラムに関する対策ガイドラインも効果的に活用されている。</p> <p>(平成7年度現地調査) 提案されたプロジェクトは第7次5ヵ年計画中に実施されている。とくにコンピュータの活用によるデータの収集、解析に進歩があった。</p> <p>(平成9年度国内調査) 特にバンコクでは高速道路の延伸、軌道系輸送手段の建設が進行中であり、これらの完成後の新たな交通体系のもとでのプロジェクトの見直しは必要である。</p>		

案件要約表 (M/P+F/S)

ASE THA/S 206B/85

作成 1988年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ				
2. 調査名	バンコク市都市排水対策計画				
3. 分野分類	社会基盤 / 河川・砂防	4. 分類番号	203020	5. 調査の種類	M/P+F/S
6. 相手国の 担当機関	調査時	バンコク首都圏排水下水道局 Bangkok Metropolitan Adm., Dept. of Drainage and Sewerage			
	現在				
7. 調査の目的	排水計画の策定				
8. S/W締結年月	1982年11月				
9. コンサルタント	(株)ハシフイックコンサルタンツインターナショナル(PCI)			10. 団員数	12
	(株)東京設計事務所				調査期間
11. 付帯調査 現地再委託	測量 地質調査	調査団		延べ人月	115.00
		国内		国内	60.50
		現地		現地	54.50
12. 経費実績	総額	488,677 (千円)	コンサルタント経費	331,729 (千円)	

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	<M/P>バンコク市東部郊外地区260km ² <F/S>バンコク市東部郊外地区100km ²																								
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=B27	M/P	1)	233,333	内貨分	1)	140,740	外貨分	1)	92,593																
		2)	0		2)	0		2)	0																
	F/S	3)	0		3)	0		3)	0																
		1)	98,333	内貨分	1)	51,630	外貨分	1)	46,703																
		2)	0		2)	0		2)	0																
		3)	0		3)	0		3)	0																
		4)	0		4)	0		4)	0																
3. 主な提案プロジェクト/事業内容	<M/P> 対策区域 260km ² をボルダール堤防で囲み、外からの洪水を防ぐと共に、排水施設を建設して内側の雨水を排除する。そのための対策は次の通り。 (構造的対策) 堤防(62km)、ゲート(55カ所)、ポンプ場(10カ所)、水路改修(133km)、排水管(110km) (非構造的対策) 土地利用規制、遊水池の確保、洪水予警報システムの確立 <F/S> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td>内容</td><td>規模</td></tr> <tr><td>堤防</td><td>6.1km</td></tr> <tr><td>水門</td><td>4カ所</td></tr> <tr><td>ポンプ場</td><td>5カ所(36m³/s)</td></tr> <tr><td>排水路改修</td><td>93km</td></tr> <tr><td>排水渠</td><td>4km</td></tr> <tr><td>洪水管理センター</td><td>1式</td></tr> <tr><td>洪水氾濫原管理</td><td></td></tr> </table>									内容	規模	堤防	6.1km	水門	4カ所	ポンプ場	5カ所(36m ³ /s)	排水路改修	93km	排水渠	4km	洪水管理センター	1式	洪水氾濫原管理	
内容	規模																								
堤防	6.1km																								
水門	4カ所																								
ポンプ場	5カ所(36m ³ /s)																								
排水路改修	93km																								
排水渠	4km																								
洪水管理センター	1式																								
洪水氾濫原管理																									
4. フィージビリティ とその前提条件 条件又は開発効果	計画事業期間	1)	1987.4 ~ 1992.3	2)	~	3)	~	4)	~																
	有	EIRR	1) 20.20	2)	0.00	3)	0.00	4)	0.00																
		FIRR	1) 0.00	2)	0.00	3)	0.00	4)	0.00																
[開発効果]	<M/P> 外からの洪水は完全に防衛するとともに、5年に1度程度の降雨は完全に排水が可能となる。この結果、建物、財産、交通、電気・通信の被害が軽減されると共に、土地利用の高度化が進む。 <F/S> 1983年の市内大洪水の教訓をもとに排水施設を整備建設。従来、復旧するのに2~3か月かかっていたものが、3日~1週間程度に大幅に短縮されつつある。 年平均洪水被害軽減額は、1985年時点で9.6百万ドルであり、2000年では23.8百万ドルと見積られる。 プロジェクトの経済効率は、 EIRR: 20.2% B/C: 1.24 NPV: 16.0百万ドル																								
5. 技術移転	①洪水管理技術、排水諸施設管理、運営等に関する技術指導 ②研修員受け入れ: 排水施設見学																								

III. 案件の現状

(M/P+F/S)

<p>1. プロジェクトの現況 (区分)</p>	<p>■ 実施済・進行中 ○ 実施済 ● 一部実施済 ○ 実施中 ○ 具体化・進行中</p>	<p>□ 具体化準備中 □ 遅延・中断 □ 中止・消滅</p>	<p>2. M/Pの現況 (区分)</p>	<p>■ 進行・活用 □ 遅延 □ 中止・消滅</p>
<p>3. 主な理由</p>	<p>ポンプ場等改良工事完工。</p>			
<p>4. 主な情報源</p>	<p>①、②</p>			
<p>5. フォローアップ調査終了年度 及びその理由</p>	<p>終了年度 理由</p>	<p>年度</p>		
<p>状況</p> <p>(1)機材供与 本調査終了後、ポンプ59基を無償供与。</p> <p>(2)バンコク市洪水管理センター 次段階調査: 1988年6月 B/D 資金調達: 1989年1月 E/N 9.24億円(バンコク市洪水管理センター機材整備) 工事: 1991年3月 完工</p> <p>(3)ポンプ場、水門、排水路改良 (平成8年度在外事務所調査) 次段階調査: 1987年～1990年 D/D(DDS予算) 資金調達: 1988年～1991年 500百万バーツ(DDS予算) 工事: 1988年～1991年 完工 運営・管理: DDSが行っている。</p> <p>(4)排水システム改修 (平成9年度在外事務所調査) 次段階調査: 1995～1996年 F/S, D/D コンサルタント/NEDECO, SPAN, WDCのジョイント コスト/8,000万バーツ *調査内容(JICA調査のアップデートも含む) クロン改修、ポンプ場改修、貯水池の運営、2次排水システム改良 資金調達: 1997年度BMA予算 13億バーツ(第1期) 総予算は330億バーツ 工事: 1997～1999年 コンサルタント・建設業者/ローカル</p> <p>(5)その他プロジェクト (平成8年度在外事務所調査) 資金不足のため行われていないが予算の増額により対処し、2005年に次段階調査を実施したいとしている。</p>				

案件要約表 (F/S)

ASE THA/A 310/85

作成 1990年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ					
2. 調査名	穀物貯蔵施設整備拡充計画 (Phase II)					
3. 分野分類	農業 / 農業一般	4. 分類番号	301010	5. 調査の種類	F/S	
6. 相手国の担当機関	調査時	商業省公共倉庫機構 Public Warehouse Organization				
	現在					
7. 調査の目的						
8. S/W締結年月	1983年12月					
9. コンサルタント	海外貨物検査(株) (株)三祐コンサルタンツ			10. 調査団	団員数	11
					調査期間	1984.2 ~ 1985.6 (16ヶ月)
					延べ人月	40.66
					国内 現地	19.74 20.92
11. 付帯調査 現地再委託						
12. 経費実績	総額	122,939 (千円)	コンサルタント経費	114,782 (千円)		

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	全国									
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) (US\$1=¥ 202.83=21.6)		1)	42,129	内貨分	1)	21,167	外貨分	1)	20,962	
		2)	0		2)	0		2)	0	
		3)	0		3)	0		3)	0	
		4)	0		4)	0		4)	0	
3. 主な事業内容	<p>①倉庫施設 : 16カ所(計215,000t 貯蔵可能)</p> <p>②輸用米穀の調整、船積設備 : 2カ所(河川港及び海港)</p> <p>③穀物調製設備 : 6カ所</p> <p>④貯蔵技術改善訓練センター</p> <p>予算は1984年12月価格ベース</p>									
計画事業期間	1)	~	2)	~	3)	~	4)	~		
4. フィージビリティ とその前提条件 条件又は開発効果	有	EIRR	1)	12.00	2)	13.10	3)	0.00	4)	0.00
		FIRR	1)	0.00	2)	0.00	3)	0.00	4)	0.00
<p>【条件】</p> <p>①人材の確保</p> <p>②適切な管理と運営</p> <p>③他機関との協力による研究開発</p> <p>【開発効果】</p> <p>①PWVOが行う公共的事業の拡大。</p> <p>②政府の米価政策を支援し、生産者初価格、消費者米価の長期的安定をもたらす。</p> <p>③米穀市場貯蔵施設拡充による物流の調整と合理化。</p> <p>④輸出来の品質向上、船積能力拡大による既存市場の保持と新市場の開拓。</p> <p>⑤貯蔵中に発生する損失の減少。</p> <p>⑥農協、農業協同組合銀行(BAAC)など公共機関への倉庫スペース貸与による活動支援。</p> <p>⑦倉庫の季節別利用状況に応じ、空スペース貸与及び付属設備活用による他の農産物流通に対する利便性供与。</p> <p>* 上記 EIRR 1)は、河川港コンポーネント、2)は、海港コンポーネント</p>										
5. 技術移転										

III. 案件の現状

(F/S)

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="radio"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="radio"/> 一部実施済 <input type="radio"/> 実施中 ■ 中止・消滅 <input type="radio"/> 具体化進行中		
2. 主な理由	政策変更。 タイ政府は、米の流通を基本的には民間に委ねる政策をとっている。		
3. 主な情報源	①、②		
4. フォローアップ 調査終了年度 及びその理由	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="424 427 523 472">終了年度 理由</td> <td data-bbox="523 427 1495 472">1996 年度 中止・消滅案件のため。</td> </tr> </table>	終了年度 理由	1996 年度 中止・消滅案件のため。
終了年度 理由	1996 年度 中止・消滅案件のため。		
状況 中止要因： (平成5年度在外事務所調査) 米の輸出に他の政府機関も関わるようになってきたため、米の輸出におけるPWOの役割が低下した。 中止に至るまでの状況： 1986年、タイ国政府は米穀流通に関する政策を大幅に変更し、従来の指定価格による政府の買入を廃止した。このためPWOの事業規模が急激に縮小した。一方、東南部のレムチャバン港にDeep Sea Portをナショナル・プロジェクトとして建設し、その後背地に農産物集荷・加工・輸出の総合施設をつくる計画が進行中である。この中に、倉庫機能を備えた米の船積設備をつくる計画も一時検討されたが、現在その具体化には至っていない。米の輸出は従来からバンコクのRiver Portで行っており、民間による近代設備の建設が現在も行われている。 タイ政府は、米の流通を基本的には民間に委ねる政策をとっており、関係施設整備についても民間投資に期待している現状である。 いずれにしろ、1989年の570万トンの米の輸出が示すようにその重要度は高く、米穀流通の合理化と市場流通機能の近代化は、官民の両レベルで強く望まれている。			

案件要約表 (F/S)

ASE THA/A 311/85

作成 1990年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ					
2. 調査名	サカエ克蘭川流域灌漑計画					
3. 分野分類	農業 / 農業一般	4. 分類番号	301010	5. 調査の種類	F/S	
6. 相手国の担当機関	調査時	農業協同組合省王室灌漑局 Royal Irrigation Department, Ministry of Agriculture and Cooperatives				
	現在					
7. 調査の目的	サカエ克蘭川流域の灌漑計画プレ・F/S及びF/S					
8. S/W締結年月	1984年7月					
9. コンサルタント	日本工営(株) (株)協和コンサルタンツ 日本技研(株)			10. 調査団	団員数	16
					調査期間	1984.9 ~ 1986.3 (18ヶ月)
					延べ人月	90.27
					国内 現地	35.22 55.05
11. 付帯調査 現地再委託	なし					
12. 経費実績	総額	258,044 (千円)	コンサルタント経費	246,885 (千円)		

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	サカエ克蘭川流域(中央チャオプラヤ平野の北西部、総面積6,300kni)							
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=B27	1)	107,226	内貨分	1)	35,144	外貨分	1)	72,082
	2)	0		2)	0		2)	0
	3)	0		3)	0		3)	0
	4)	0		4)	0		4)	0
3. 主な事業内容	<p>プレF/Sでメコン灌漑計画地区を選定。 ①灌漑面積 : 46,700ha ②アッパー・メコンダム: ロックフィルタイプ 堤高 57m、堤長 794m ③灌漑施設 用水堰: 2か所 用水路: 幹線76.7km、支線285.2km 排水路: 204.2km</p> <p>計画事業期間は7年間</p>							
計画事業期間	1)	~	2)	~	3)	~	4)	~
4. フィージビリティ とその前提条件 条件又は開発効果	有	EIRR	1)	13.00	2)	0.00	3)	0.00
		FIRR	1)	0.00	2)	0.00	3)	0.00
[条件]	灌漑便益は、灌漑水の安定供給による作物増産から生ずるもので、計画を実施した場合と実施しない場合の年間の純作物生産額の差として計上。							
[開発効果]	作物収量の増加、稲作の生産性向上、地域内住民の生活水準向上、等							
5. 技術移転	①調査期間を通じカウンターパートに対する技術移転 ②OJT: 灌漑、排水技術(日本研修)							

III. 案件の現状

(F/S)

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"/> <input type="checkbox"/> 具体化進行中 <input type="checkbox"/>		
2. 主な理由	事業化に向け進捗中(平成9年度在外FU調査)。		
3. 主な情報源	①、②、③		
4. フォローアップ調査終了年度 及びその理由	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="408 432 512 477">終了年度 理由</td> <td data-bbox="512 432 1487 477">年度</td> </tr> </table>	終了年度 理由	年度
終了年度 理由	年度		
<p>状況</p> <p>環境評価調査: 1993年12月 終了</p> <p>(平成5年度現地調査) 本計画のアップパーマウダムは有効貯水量が230MCMで、事業規模から大型プロジェクトに分類され、環境評価調査が事業化の前提となっているため王室灌漑局はチェンマイ大学に依頼して環境評価調査を実施。</p> <p>(平成6年度国内調査) 開発調査後、ダムサイトが国立公園地域に指定されたため環境評価調査を実施。</p> <p>資金調達: (平成5年度現地調査) 第20次OECEPローン要請を検討</p> <p>経緯: (平成6年度国内調査) 環境調査は1993年12月に完了したが、既に10年近い年月が経過したため、近くOECEPによる SAPROF調査が実施されることになっている。</p> <p>(平成8年度国内調査) SAPROF調査は1995年度に三祐コンサルティングにより実施された。</p> <p>(平成8年度在外事務所調査) OECEPローンを要請した。</p> <p>(平成9年度在外FU調査)(平成10年度国内調査) NGOがダム建設に反対している。居住地は土地改革の実施されているMae Wongダム下流に広がっている。1996年に民間/政府合同委員会がNakhon Sawas地区住民と集会を組織し、住民にダム建設への理解を求めた。 RIDはEIAの結果とともに、事業の実施を再度政府に要請した。国家環境委員会の承認をもってプロジェクトは実施に移すことが可能となる。</p>			

案件要約表 (F/S)

ASE THA/S 315/85

作成 1988年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ					
2. 調査名	船舶修理ヤード建設計画					
3. 分野分類	運輸交通 / 海運・船舶	4. 分類番号	202050	5. 調査の種類	F/S	
6. 相手国の 担当機関	調査時	投資委員会 Board of Investment				
	現在					
7. 調査の目的	タイ国船舶修理産業発展のため修理ドックヤード建設についてフィージビリティの確認					
8. S/W締結年月	1982年10月					
9. コンサルタント	(財)海外造船協力センター(OSSC)			10. 調査団	団員数	9
					調査期間	1984.7 ~ 1985.5 (10ヶ月)
				延べ人月	51.00	
				国内	28.00	
				現地	23.00	
11. 付帯調査 現地再委託	地質調査、海上ボーリング					
12. 経費実績	総額	146,841 (千円)	コンサルタント経費	158,523 (千円)		

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	レムチャン地区								
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=169.40円	1)	40,000	内貨分	1)	15,000	外貨分	1)	25,000	
	2)	0		2)	0		2)	0	
	3)	0		3)	0		3)	0	
	4)	0		4)	0		4)	0	
	3. 主な事業内容								
<p>内容 規模 ドライドック 175m×28m×11.1m</p> <p>敷地 300m×300m=90,000㎡の埋立造成による新修理造船所建設 係船岸壁 150m</p> <p>その他船舶修理に必要な施設 設計計画: 工事準備着手 1986年1月 工事開始 1987年9月(平成9~) 操業開始 1990年1月 建設完了 1990年3月</p>									
計画事業期間		1)	1986.1 ~ 1990.3	2)	~	3)	~	4)	~
4. フィージビリティ とその前提条件 条件又は開発効果	有		EIRR	1)	11.40	2)	0.00	3)	0.00
			FIRR	1)	5.80	2)	0.00	3)	0.00
<p>[IRRの前提条件] 同国貿易貨物の約10%を輸送している同国船の輸送伸び率を、同国GDP総貿易量、船型等を考慮し仕事量、造船所の規模を算出した。</p> <p>[開発効果] これまで同国の船舶修理産業が国内需要を十分に賅っていないことから、本プロジェクトが国内海運整備に果たす役割は大きい。 同国の主要造船所は全てチャオプラヤ河沿岸にあり、またバンコック市内にあることから、施設の拡大が不可能となっている。 現状では5,000トンまでしか対応出来ないことから、本プロジェクトによりドックヤードが建設されると20,000トン型船舶の修理が可能となる。</p>									
5. 技術移転									
<p>①研修員受け入れ: 1名 造船所の視察 ②現地コンサルタントの活用: 地質調査、海上ボーリング</p>									

Establishment of a Large Repair Shipyard

Ⅲ. 案件の現状

(F/S)

<p>1. プロジェクトの現況 (区分)</p>	<p>■ 実施済・進行中 □ 具体化準備中 ● 実施済 □ 遅延・中断 ○ 一部実施済 □ 中止・消滅 ○ 実施中 ○ 具体化進行中</p>		
<p>2. 主な理由</p>	<p>本調査結果参照の上、代替案にて実施済。ドライドック建設については今後のタイ経済に左右される。</p>		
<p>3. 主な情報源</p>	<p>①、②</p>		
<p>4. フローアップ調査終了年度 及びその理由</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="427 427 531 472">終了年度 理由</td> <td data-bbox="531 427 1522 472">1997 年度 実施済案件のため。</td> </tr> </table>	終了年度 理由	1997 年度 実施済案件のため。
終了年度 理由	1997 年度 実施済案件のため。		
<p>状況 Hong Kongの船会社 International Maritime Caries Ltd.、タイ国船会社 United Thai Shipping Corporation Ltd. および本邦造船会社名村造船所がJVの形でレムチャバン地区にて同国 Port Authority of Thailandより敷地を借り入れて修繕設備を建設・運営するべく計画実施中。 当該修繕設備の計画については、JICAのF/Sが参考となっている模様。</p> <p>次段階調査： 1991年4月 事業内容—新造船最大15,000DWT用船台の建設及び陸上構造物用ヤードの設置。修繕用としては浮ドック2基による修理の実施を検討、又、将来のエリア拡張を考慮する。(但し、現計画とも相違している)</p> <p>(平成5年度在外事務所調査) 投資に対する十分な収益が認められなかったため、上記の企業はプロジェクトをキャンセルした。 大型船舶は現在シンガポールで修繕を行っている。</p> <p>(1)フローティング・ドック (平成7年度現地調査) 資金調達： 民間資金 15億バーツ 工事： 1991～1994年 このドックは、年間80船の修理を行う能力があるが、94年は、40～50船(約60万DWT)の修理を行っており、最大の修理船は25,000DWTであった。 投資委員会の優遇措置として建設後8年間(通常5年)のTax Holidayが与えられている。 UNITHAI社は、タイ最大の造船所で、最大40,000ton(=100,000DWT)の建造能力がある。船舶修理が専門。年間工事能力としては、修理70船、新造船20船分をもっている。 同社は、2番目のフローティングドックの建設を検討している。</p> <p>(2)ドライドック (平成7年度現地調査) UNITHAI社はドライドックを建設中。 (平成9年度在外事務所調査) ドライドックの建設は今後の市場動向と経済状況に左右される。</p>			

案件要約表 (F/S)

ASE THA/S 316/85

作成 1986年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ				
2. 調査名	東北タイ地方水道施設緊急整備計画				
3. 分野分類	公益事業 / 上水道	4. 分類番号	201020	5. 調査の種類	F/S
6. 相手国の 担当機関	調査時	内務省公共事業局(PWD) Department of Public Works, Ministry of Interior			
	現在				
7. 調査の目的	給水対象地域への安定した上水の供給				
8. S/W締結年月	1984年7月				
9. コンサルタント	(株)三祐コンサルタンツ		10. 調査団	団員数	5
				調査期間	1984.10 ~ 1986.2 (16ヶ月)
			延べ人員	48.60	
			国内	22.50	
			現地	26.10	
11. 付帯調査 現地再委託	なし				
12. 経費実績	総額	137,042 (千円)	コンサルタント経費	126,639 (千円)	

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	東北タイ一円の10ヵ町村																																												
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=B27.0	1)	6,463	内貨分 1)	3,080	外貨分 1)	3,383																																							
	2)	0	2)	0	2)	0																																							
	3)	0	3)	0	3)	0																																							
	4)	0	4)	0	4)	0																																							
3. 主な事業内容	<p>事業の目的は受益地域に衛生的な飲料水を安定的に供給し地域住民の生活水準の向上を図る。事業の実施を通じて、「都市地域」と「農村地域」との中間的な特色を持つ事業地域の社会経済活動がより活性化することが期待される。事業の概要は以下の通りである。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>地区名</th> <th>給水人口 (m3/日)</th> <th>最大生産量</th> <th>主要施設</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Khan Sake Sang</td> <td>6,000</td> <td>900</td> <td>急速濾過浄水場1ヵ所、パイプ 10.5km</td> </tr> <tr> <td>Nong Bua Lai</td> <td>4,500</td> <td>675</td> <td>" " 6.9km</td> </tr> <tr> <td>Huai Thalaeng</td> <td>13,300</td> <td>1,995</td> <td>" " 12.3km</td> </tr> <tr> <td>Nong Ki</td> <td>16,900</td> <td>2,535</td> <td>" " 25.6km</td> </tr> <tr> <td>Huai Rat</td> <td>4,900</td> <td>735</td> <td>" " 9.0km</td> </tr> <tr> <td>Khun Han</td> <td>5,000</td> <td>750</td> <td>" " 6.7km</td> </tr> <tr> <td>Kusuman</td> <td>6,200</td> <td>930</td> <td>曝気式浄水場1ヵ所 " 9.2km</td> </tr> <tr> <td>Phon Charoen</td> <td>10,600</td> <td>1,580</td> <td>急速濾過浄水場1ヵ所 " 12.1km</td> </tr> <tr> <td>Nong Song Hong</td> <td>8,600</td> <td>735</td> <td>" " 13.5km</td> </tr> </tbody> </table>					地区名	給水人口 (m3/日)	最大生産量	主要施設	Khan Sake Sang	6,000	900	急速濾過浄水場1ヵ所、パイプ 10.5km	Nong Bua Lai	4,500	675	" " 6.9km	Huai Thalaeng	13,300	1,995	" " 12.3km	Nong Ki	16,900	2,535	" " 25.6km	Huai Rat	4,900	735	" " 9.0km	Khun Han	5,000	750	" " 6.7km	Kusuman	6,200	930	曝気式浄水場1ヵ所 " 9.2km	Phon Charoen	10,600	1,580	急速濾過浄水場1ヵ所 " 12.1km	Nong Song Hong	8,600	735	" " 13.5km
地区名	給水人口 (m3/日)	最大生産量	主要施設																																										
Khan Sake Sang	6,000	900	急速濾過浄水場1ヵ所、パイプ 10.5km																																										
Nong Bua Lai	4,500	675	" " 6.9km																																										
Huai Thalaeng	13,300	1,995	" " 12.3km																																										
Nong Ki	16,900	2,535	" " 25.6km																																										
Huai Rat	4,900	735	" " 9.0km																																										
Khun Han	5,000	750	" " 6.7km																																										
Kusuman	6,200	930	曝気式浄水場1ヵ所 " 9.2km																																										
Phon Charoen	10,600	1,580	急速濾過浄水場1ヵ所 " 12.1km																																										
Nong Song Hong	8,600	735	" " 13.5km																																										
計画事業期間	1) 1986.10 ~ 1989.5	2) ~	3) ~	4) ~																																									
4. フィーシビリティ とその前提条件 条件又は開発効果	右	EIRR 1) 0.00	2) 0.00	3) 0.00	4) 0.00																																								
		FIRR 1) 6.00	2) 0.00	3) 0.00	4) 0.00																																								
<p>〔前提条件〕 F/Sのサンプルは10地区を選び実施。</p> <p>〔開発効果〕 本調査の対象地区は、郡庁所在地の町の上水道施設の建設計画であることから、本プロジェクトの実施によりその地区のみならず周辺地域へのこの種事業の実施、便益の波及効果が大きい。</p> <p>上記EIRRは、6~8%</p>																																													
5. 技術移転	研修員受け入れ: 2名																																												

III. 案件の現状

<p>1. プロジェクトの現状 (区分)</p>	<p>■ 実施済・進行中 □ 具体化準備中 ● 実施済 □ 遅延・中断 ○ 一部実施済 □ 中止・消滅 ○ 実施中 ○ 具体化進行中</p>		
<p>2. 主な理由</p>	<p>提案事業の表現。</p>		
<p>3. 主な情報源</p>	<p>①、②、③</p>		
<p>4. フォローアップ調査終了年度 及びその理由</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="422 432 526 477"> <p>終了年度 理由</p> </td> <td data-bbox="526 432 1505 477"> <p>1999 年度 実施済案件のため。</p> </td> </tr> </table>	<p>終了年度 理由</p>	<p>1999 年度 実施済案件のため。</p>
<p>終了年度 理由</p>	<p>1999 年度 実施済案件のため。</p>		
<p>状況</p> <p>次段階調査: 1992年 ADBが無償でJICA調査の見直しを含む、全国で合計100の衛生区の水道事業調査を実施。58は PWD の所管に属し、42は地方水道公社 (PWA) に属す。</p> <p>担当機関: (平成6年度国内調査) 1994年11月に、F/S 担当機関であった PWD から地方行政管理局 (DOIA) 内の Office of Urban Development に移管された。 (平成7年度国内調査) 1995年8月現在、DOIA の組織変更により同管理局下の3部署 Bureau of Local Affairs, Structure and System Development Division, Local Finance Division が担当している。 (平成8年度国内調査) 管轄官庁が変わり、フォローアップが困難。</p> <p>(1)PWA担当 次段階調査: (平成9年度在外事務所調査) 1994年 D/D 資金調達: (平成9年度国内調査) 自国資金 工事: (平成9年度国内調査) 全10地区のうち、2地区は工事完了、3地区は現在工事中、残り5地区については、予算の確保ができれば順次実施する方針である。</p> <p>(2)PWD担当 次段階調査: (平成9年度在外事務所調査) 1994~1997年 D/D (国内58衛生区における調査) コンサルタント/ローカル 調査費用/32,000,000/パーツ 資金調達: (平成9年度在外事務所調査) 1994年 政府予算承認 1,261,443,000/パーツ (D/D 予算含む) 工事: (平成9年度在外事務所調査) 1994~1998年 コンサルタント・建設業者/ローカル 58地区のうち42地区について完了。</p>			

案件要約表 (F/S)

ASE THA/S 317/85

作成 1988年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ				
2. 調査名	東北部道路網整備計画(フェーズII)				
3. 分野分類	運輸交通 / 道路	4. 分類番号	202020	5. 調査の種類	F/S
6. 相手国の担当機関	調査時	運輸通信省道路局 Ministry of Communication., Department of Highways			
	現在				
7. 調査の目的	新設・改良および修繕路線のF/S				
8. S/W締結年月	1984年3月				
9. コンサルタント	(株)片平エンジニアリング・インターナショナル 日本工営(株)		10. 団員数	12	
			調査期間	1984.6 ~ 1985.7 (13ヶ月)	
			延べ人月	57.56	
			国内	5.00	
			現地	52.56	
11. 付帯調査 現地再委託	交通量調査、測量、地質調査、たわみ測定				
12. 経費実績	総額	208,231 (千円)	コンサルタント経費	183,479 (千円)	

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	東北部地域							
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=B20	1)	42,155	内貨分	1)	0	外貨分	1)	0
	2)	0		2)	0		2)	0
	3)	0		3)	0		3)	0
	4)	0		4)	0		4)	0
3. 主な事業内容	<p>新設・改良 (計502.1km)</p> <p>1) A. Khong-J.R.2180 46.8km; 2) A. Chonnabot-B. Dong Han 24.0km; 3) A. Nam Phong-B. Nong Tum 28.0km; 4) B. Lao(J.R.210)-B. Tha Yom 40.7km; 5) B. Huai Koeng-A. Kumphawapi 14.2km; 6) A. Nong Han-A. Kumphawapi 34.3km; 7) A. Sawangdaengin-A. Song Dao 19.1km; 8) A. Selaphum-B. Kham Phon Sung 46.3km; 9) B. Na Suang-B. Na Yia 13.6km; 10) Mahachana Chai-A. Kho Wang 24.5km; 11) B. Som Poi Noi-B. Muang Mak 28.4km; 12) B. Nong Khao-A. Chom Pra 31.1km; 13) A. Parakhon Chai-A. Krasang 47.1km; 14) B. Nong Pha Ong-A. Nong Ki 52.6km; 15) A. Sikhiu(J.R.2)-A. Chok Chai 51.4km.</p> <p>修繕8路線 (計90km)</p> <p>16) A. Sikhiu-A. Dan Khun Thot 19km; 17) A. Pruthai-A. Khok Chik 10km; 18) A. Kalasin-B. Lum Chai 10km; 19) Pakthong Chai-J.R.2 13km; 20) Nam Khong-Sithai 8km; 21) Chok Chai-Khonburi 10km; 22) B. Wat-A. Khong 10km; 23) Nakhon Ratchasima-A. Chok Chai 10km</p> <p>提案プロジェクト予算は、18億3,922万バーツ(内貨分5億1,398万バーツ、外貨分13億2,524万バーツ)。</p>							
4. フィーシビリティ とその前提条件 条件又は開発効果	計画事業期間	1) 1985.1 ~ 1987.12	2) ~	3) ~	4) ~			
	有	EIRR 1) 22.20	2) 19.70	3) 19.20	4) 0.00			
		FIRR 1) 0.00	2) 0.00	3) 0.00	4) 0.00			
<p>【開発効果】</p> <p>直接効果</p> <p>①道路利用者費用の節減 ②農産物付加価値の増大 ③維持修繕費の節減</p> <p>社会インパクト</p> <p>①行政機関へのアクセスの改善 ②教育水準の改善 ③医療サービスの改善 ④所得格差の是正</p> <p>上記EIRRは、順に路線2)、15)、14) (上位5路線は、この他に、13)17.1%、8)15.7%である)</p>								
5. 技術移転								
<p>①OJT:カウンターパートに調査手法のセミナー実施 ②研修員受け入れ: JICA研修に参加したカウンターパートにF/S手法を指導 ③現地コンサルタントの活用: 交通量調査、測量、地質調査、たわみ測定等で活用 ④機材供与及び指導: 燃料消費率により舗装の路面状況と燃費の関係を調査しその手法を指導</p>								

Ⅲ. 案件の現状

<p>1. プロジェクトの現況 (区分)</p>	<p>■ 実施済・進行中 □ 具体化準備中 ● 実施済 □ 遅延・中断 ○ 一部実施済 □ 中止・消滅 ○ 実施中 ○ 具体化進行中</p>
<p>2. 主な理由</p>	<p>全区間工事完了(平成9年度在外事務所調査)。</p>
<p>3. 主な情報源</p>	<p>①、②、③、④</p>
<p>4. フォローアップ調査終了年度及びその理由</p>	<p>終了年度 1997 年度 理由 実施済のため</p>
<p>状況</p>	
<p>(平成9年度国内調査) プロジェクトは第8次道路整備計画(1997~2001)に準拠し、タイ国国家予算、ローンにより実施されている。1998年度当初予算より約20%の節減のため、現在はローン依存度が高い。</p>	
<p>次段階調査: D/D</p>	
<p>(1) OECF</p>	
<p>資金調達: 1988年11月 L/A 40.85億円 (ハイウェイセクタープロジェクト) (融資のうち、10.08億円が東北部の7路線(235.1km)の新設・改良に充当 他の新設・改良事業および修復事業は、世銀融資と国内資金で実施される) *事業内容 東部タイ-6路線計204km、中部タイ-3路線計64kmのアスファルト舗装、老朽化橋梁の架け替え、道路拡張・改修 1993年5月 L/A 21.84億円(ハイウェイセクタープロジェクト(2)) *事業内容 東北部、中部タイの県道1路線地方道2路線</p>	
<p>(2) IBRDプロジェクト</p>	
<p>(平成9年度国内調査)</p>	
<p>資金調達: 1988年2月11日 L/A 4億648万バーツ *事業内容 北部、主要幹線、2車線拡幅及びバイパス 実施状況: ①RT. No.1: チェンマイ、バイパス(完了)、ランバン-チェンマイ間(一部工事中) ②RT. No.318: ドイ・サケット-チェンライ間(一部工事中)、その他各線部分工事中</p>	
<p>進捗状況:</p>	
<p>(平成9年度国内調査) 各路線共敷工区分割し、単年度完工とする。 1996年度分は完工、1997年分については約40%近く終了。但し、タイ北部に於ける高速道路網F/Sの提案全プロジェクトに対しては、IM-13 18km アユタヤ、IM-23 27km アユタヤRT. No.3267とその他含めて30%程度と思われる。</p>	
<p>(平成9年度在外事務所調査)</p>	
<p>全区間完工</p>	
<p><区間></p> <p>1) A. Khong-J.R. 2) A. Chonnabot-B. Dong Han 3) A. Nam Phong-B. Nong Tum 4) B. Lao(J.R.210)-B. Tha Yom 5) B. Huai Koeng-A. Kumphawapi 6) A. Nong Han-A. Kumphawapi 7) A. Sawangaendin-A. Song Dao 8) A. Selaphum-B. Kham Phonsung 9) B. Na Suang-B. Na Yia 10) Mahachana Chai-A. Kho Wang Mahachana Chai - Yangchum Noi 11) B. Som Poi Noi-B. Muang Mak 12) B. Nong Khao-A. Chom Pra 13) A. Parakhon Chai-A. Krasang 14) B. Nong Pha Ong-A. Nong Ki A. Lam Plai Mat - A. Nong Ki 15) A. Sikhiu(J.R.2)-A. Chok Chai</p>	<p><資金源/総経費Mil.B> <完工年月></p> <p>DOH/30.9 1987 IBRD.DOH/50.1 1994 OECF.DOH/90.9 1995.5 OECF.DOH/122.9 1996.3 OECF.DOH/40.6 1995.9 OECF.DOH/119.8 1993.9 DOH/19.2 1988 OECF.DOH/181.7 1993.12 DOH/15.0 1991 OECF/98.9 1993.12 DOH/54.5 1984 DOH/21.8 1989 OECF.DOH/142.7 1994.9 DOH/30.7 1991 IBRD.DOH/242.5 1993.8</p>
<p>修繕8路線 (計90km)</p>	
<p>16) A. Sikhiu-A. Dan Khun Thot 17) A. Prathai-A. Khok Chik 18) A. Kalasin-B. Lamshe 19) Pakthong Chai-J.R.2 20) Nam Khong-Sithai 21) Chok Chai-Khonburi 22) B. Wat-A. Khong 23) Nakhon Ratchasima - A. Chok Chai</p>	<p>IBRD/187.2 1993.8 DOH/52.2 1991.2 IBRD/75.5 1991.4 DOH/60.9 1993.2 DOH/134.4 1993.4 DOH/40.0 1991.3 DOH/52.3 1995.2 DOH/60.9 1990.9</p>
<p>運営・管理状況:</p>	
<p>(平成9年度国内調査)</p>	
<p>本庁(DOH)より当年度実施、維持管理路線・区間、延長等の指示に依り、地方建設局が管理・運営を行っており、スムーズに進んでいる。</p>	

案件要約表 (F/S)

ASE THA/A 312/86

作成 1990年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ					
2. 調査名	バンナラ川かんがい排水計画					
3. 分野分類	農業 / 農業一般	4. 分類番号	301010	5. 調査の種類	F/S	
6. 相手国の 担当機関	調査時	農業協同組合省王室灌漑局 Royal Irrigation Dept. (RID)				
	現在					
7. 調査の目的	バンナラ流域9,100haを対象とした農業開発計画策定					
8. S/W締結年月	1984年7月					
9. コンサルタント	(株)三祐コンサルタンツ 日本技術開発(株)			10. 調査団	団員数	12
					調査期間	1985.5 ~ 1987.1 (20ヶ月)
					延べ人月	106.23
					国内 現地	42.55 63.68
11. 付帯調査 現地再委託	なし					
12. 経費実績	総額 294,253 (千円)		コンサルタント経費 271,828 (千円)			

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	タイ国最南部ナラチク県バンナラ川流域																																																																							
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000)	1)	25,240,000	内貨分	1)	10,320,000	外貨分	1)	14,920,000																																																																
	2)	0		2)	0		2)	0																																																																
	3)	0		3)	0		3)	0																																																																
	4)	0		4)	0		4)	0																																																																
3. 主な事業内容	<p>・バンナラ川のナラティク、タグバイの両サイドに防潮水門の設置 ・計画貯水池を利用するポンプ灌漑(ポンプ場9カ所) ・バンナラ川流入の排水河川改修 ・酸性水対策として6カ所のチェック・ゲート</p> <p>施設規模概要</p> <p>防潮水門 上流水門 ゲート巾 120m、取付水路 750m、締切堤 220m 下流水門 ゲート巾 24m、取付水路 450m、締切堤 75m 酸性水対策施設 6カ所(チェック・ゲート)、灌漑 9,100ha、排水改修 11,490ha</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">総事業費</td> <td style="width: 10%;">F/C</td> <td style="width: 10%;">L/C</td> <td style="width: 10%;">計</td> <td colspan="4" style="text-align: right;">(百万バーツ)</td> </tr> <tr> <td>防潮水門</td> <td>278</td> <td>118</td> <td>396</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>酸性水対策施</td> <td>32</td> <td>26</td> <td>58</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>灌漑排水施設</td> <td>146</td> <td>125</td> <td>271</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>技術経費</td> <td>56</td> <td>84</td> <td>140</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>物理的予備費</td> <td>56</td> <td>52</td> <td>108</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>価格予備費</td> <td>178</td> <td>111</td> <td>289</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>746</td> <td>516</td> <td>1,262</td> <td colspan="4"></td> </tr> </table>								総事業費	F/C	L/C	計	(百万バーツ)				防潮水門	278	118	396					酸性水対策施	32	26	58					灌漑排水施設	146	125	271					技術経費	56	84	140					物理的予備費	56	52	108					価格予備費	178	111	289					計	746	516	1,262				
総事業費	F/C	L/C	計	(百万バーツ)																																																																				
防潮水門	278	118	396																																																																					
酸性水対策施	32	26	58																																																																					
灌漑排水施設	146	125	271																																																																					
技術経費	56	84	140																																																																					
物理的予備費	56	52	108																																																																					
価格予備費	178	111	289																																																																					
計	746	516	1,262																																																																					
4. フィージビリティ とその前提条件 条件又は開発効果	1)	~	2)	~	3)	~	4)	~																																																																
	有	EIRR	1) 10.20	2) 0.00	3) 0.00	4) 0.00	0.00	0.00																																																																
		FIRR	1) 0.00	2) 0.00	3) 0.00	4) 0.00	0.00	0.00																																																																
便益地域:	<p>ポンプ利用灌漑 9,100ha (既存水田対象) 河川改修 水田 5,280ha ゴム園 6,210ha</p> <p>バンナラ川水資源を灌漑用水に利用し、雨期の氾濫を軽減することを目的とする。 また、計画貯水池を利用してポンプ灌漑9,100haと、バンナラ川流入の排水河川改修によって水田5,280haと、ゴム園6,210haが便益を受ける。灌漑は、既存水田を対象に、貯水池周辺4,870haを水利用グループによるポータブル・ポンプ利用とし、他の高位部にはRIDポンプ場(9カ所)を建設して行う。灌漑は雨期水稲100%、乾季畑作20%とし、畑物は村落協力方式とする。 なお、事業経済性の観点から、スリム林野、原野からの新規耕地拡大を本計画に含めない。</p>																																																																							
5. 技術移転	<p>①調査方法、各分野における開発計画手法の技術移転 ②研修員受け入れ: JICAカウンターパート研修</p>																																																																							

III. 案件の現状

(F/S)

<p>1. プロジェクトの現況 (区分)</p>	<p> <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 </p>				
<p>2. 主な理由</p>	<p>防潮水門、 ポンプ機場設置完工済。</p>				
<p>3. 主な情報源</p>	<p>①、②</p>				
<p>4. フォローアップ調査終了年度 及びその理由</p>	<table border="1"> <tr> <td>終了年度</td> <td>1999 年度</td> </tr> <tr> <td>理由</td> <td>実施済みのため。</td> </tr> </table>	終了年度	1999 年度	理由	実施済みのため。
終了年度	1999 年度				
理由	実施済みのため。				
<p>状況</p> <p>(1)ベンナラ川灌漑排水計画(防潮水門の建設) 次段階調査: 1988年 2月17日 E/N 0.91億円 1988年 2月～6月 D/D 資金調達: 1988年9月30日 E/N 8.88億円 1989年7月21日 E/N 26.04億円 1990年6月 6日 E/N 3.75億円 工事: 1988年10月 着工 1990年11月 完工 建設業者/大林組 運営・管理: RIDが担当 裨益効果: 当プロジェクト実施により淡水化が進み乾期の灌漑が可能となった。</p> <p>(2)ポンプ機場の設置 JICAF/Sからの変更点: 10カ所のポンプ場は11カ所に変更 資金調達: 政府予算 工事: ①Ku Chan Station : 工事費26.6百万バーツ 1996年完工 ②Moru Bo Station : 工事費55.7百万バーツ 1997年9月までに完工 ③P'm Korp Daen : 1997年9月に契約調印され、施工開始 ④その他 : 土地収用問題のため実施未定 *標高2.0m以下の地区は現在農民所有の16カ所のポータブルポンプ機場で約18,100ライが灌漑されている。</p> <p>経緯: (平成9年度国内調査) 残工事の見直しは用地立ち入り困難と資金制約(緊縮予算)との要因から実施は困難であると思われる。</p>					

案件要約表 (F/S)

ASE THA/S 318/86

作成 1990年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ					
2. 調査名	港湾浚渫船隊整備計画					
3. 分野分類	運輸交通 / 港湾	4. 分類番号	202055	5. 調査の種類	F/S	
6. 相手国の 担当機関	調査時	運輸通信省港湾局 Harbour Department				
	現在					
7. 調査の目的	2000年を目標とした長期浚渫計画及び設備の改修・維持を含む開発計画の策定					
8. S/W締結年月	1985年2月					
9. コンサルタント	(財)国際臨海開発研究センター(OCDI)			10. 調査団	団員数	8
					調査期間	1985.5 ~ 1986.6 (13ヶ月)
					延べ人月	49.47
					国内 現地	18.17 31.30
11. 付帯調査 現地再委託	なし					
12. 経費実績	総額	135,492 (千円)	コンサルタント経費	119,922 (千円)		

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	タイ国沿岸航路 43カ所					
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=B27	1)	9,666	内貨分 1)	2,730	外貨分 1)	6,936
	2)	0	2)	0	2)	0
	3)	0	3)	0	3)	0
	4)	0	4)	0	4)	0
3. 主な事業内容	<p>43の調査対象航路の維持浚渫土量の推計値と現有船隊の能力差を以下の案で対応する。</p> <p>①レーニング・ホッパー浚渫船を2隻建造 ②Bangdonに浚渫船等の整備・修理施設を設置 ③Chao Phraya第2航路のキャピタル浚渫を請負契約で施工</p> <p>埠頭前面の泊地浚渫に関しては、揚錨船のような小型船に一時的に水中サンド・ポンプを取り付けた浚渫方法を採用する。</p>					
計画事業期間	1) 1988.4 ~ 1991.3	2) ~	3) ~	4) ~		
4. フィージビリティ とその前提条件 条件又は開発効果	有	EIRR 1) 12.20	2) 0.00	3) 0.00	4) 0.00	
		FIRR 1) 0.00	2) 0.00	3) 0.00	4) 0.00	
<p>【条件】</p> <p>①上の提案プロジェクト実施と未実施の場合で比較。 ②費用と便益は1985年価格で表示(1バーツ=9.01円)。</p> <p>【開発効果】</p> <p>浚渫能力の向上、浚渫船の有効な維持・修理の可能性、地域社会の開発の可能性が挙げられる。現在、航路埋没のため、潮待ちを余儀なくされている漁船の航行が十分になる。HD直営の整備修理施設の設置により、浚渫船修理費が節約される。</p>						
5. 技術移転	研修員受け入れ:日本の主要湾、港湾技術研究所、造船所等で実務研修を実施					

III. 案件の現状

(F/S)

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. 主な理由	渡瀬船が建造されたものの資金的制約から残プロジェクトは実施されていない(平成9年度在外事務所調査)。				
3. 主な情報源	①、②、③				
4. フォローアップ調査終了年度及びその理由	<table border="1"> <tr> <th data-bbox="414 421 518 470">終了年度 理由</th> <th data-bbox="518 421 1508 470">年度</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>	終了年度 理由	年度		
終了年度 理由	年度				
<p>状況 (1) 渡瀬船建造 (平成7年度現地調査) 本年、渡瀬船の延べ払い輸入*に関する国際入札を実施。日本の造船所等約40社が事前審査で残り、現在、建造船の技術及び延べ払い条件(機関・金利・延べ払い料)の各面から入札者の評価を行っている。 (*延べ払い輸入=造船所が自己資金で渡瀬船を建造し、タイ港湾局が延べ払いで購入するスキーム)</p> <p>資金調達: (平成9年度在外事務所調査) 民間資金 4,940万USドル *事業内容: 渡瀬船建造</p> <p>工事: 1995~1997年 建設業者/ Ellicott Machine Co. Int (米国)</p> <p>経緯: (平成5年度在外事務所調査) OECFをはじめとする各ドナーに要請を行ったが採択に至っていない。 (平成9年度在外事務所調査) 通貨危機により他の提案プロジェクトの実施は延期された。</p>					

案件要約表 (その他)

ASE THA/S 602/86

作成 1990年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ		
2. 調査名	バンコク首都圏庁バンコク市道路改良・交通安全計画		
3. 分野分類	運輸交通 / 運輸交通一般	4. 分類番号	202010
6. 相手国の 担当機関	調査時	バンコク首都圏庁(BMA)	
	現在		
7. 調査の目的	都市内道路交通計画および交通安全対策の立案		
8. S/W締結年月	1985年3月		
9. コンサルタント	セントラルコンサルタント(株) (社)国際建設技術協会 (株)長大	10. 調査団	団員数 29 調査期間 1985.6 ~ 1987.3 (21ヶ月) ~ 延べ人員 0.00 国内 7.01 現地 143.93
11. 付帯調査 現地再委託	交通調査、インベントリー調査、舗装調査		
12. 経費実績	総額	418,307 (千円)	コンサルタント経費 4,182 (千円)

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	バンコク首都圏		
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000)	1) 0	内貨分 1) 0	外貨分 1) 0
	2) 0	2) 0	2) 0
	3) 0	3) 0	3) 0
3. 主な提案プロジェクト	基礎資料の提供に加えて、ケース・スタディとして一部道路改良計画案を提案 ・交差点の連続立体交差化 ・交差点改良 ・路面の修繕 ・バス停改良 ・歩道設置 ・信号設置 ・中央分離帯設置 ・安全島設置 ・標識設置 ・横断歩道橋設置 ・路面表示の改良 等		
4. 条件又は開発効果	道路交通に関する交通安全対策、道路改良計画、舗装補修計画等の立案に寄与。 現況道路を活かしつつ、比較的小規模な改良により、効果が期待できる。交通安全対策の手法をガイドラインとして整理するとともに実際の道路に対する改良案を提示した。 また、相手国担当機関を指導して工事を並行施工することでプロジェクト自体の効果は倍化した。		
5. 技術移転	①OJT:舗装の評価方法 ②研修員受け入れ:道路行政、道路改良の諸対策等 ③現地コンサルタント活用:交通調査、インベントリー調査、舗装調査		

Ⅲ. 調査結果の活用の現状

(その他)

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. 主な理由	無償資金協力により提案プロジェクトの実現。	
3. 主な情報源	①、②、③	
4. フォローアップ調査終了年度 及びその理由	終了年度 理由	1997 年度 成果の活用
<p>状況</p> <p>(1) ラマ4世道路高架橋建設 次段階調査: 1990年1月 E/N 0.98億円 資金調達: 1991年8月 E/N 25.06億円</p> <p>(2) その他道路高架橋 小規模工事は相手国独自予算で実施。 (平成5年度在外事務所調査) BMAは10の道路高架橋を本M/Pをもとにして建設。</p> <p>(3) その他 (平成7年度現地調査) 本案件の主要な提案事業である道路技術指針の活用は、まだBMAの統一指針とはなっておらず、十分に活用されていない。今後BMA内の承認を得た後にタイ語訳のガイドラインを作成する予定。 道路舗装計画などのまとまった財源を必要とする提案事業については、ほとんど実施されていない。</p>		

案件要約表 (M/P)

ASE THA/A 102/87

作成 1990年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ		
2. 調査名	国有林管理計画		
3. 分野分類	林業	／林業・森林保全	4. 分類番号 303010
6. 相手国の 担当機関	調査時	農業・協同組合省王室林野局 Royal Forestry Department	
	現在		
7. 調査の目的	減少しつつある国有林について森林の本来の機能を発揮させるための管理計画の策定		
8. S/W締結年月	1985年7月		
9. コンサルタント	(社)日本林業技術協会 国際航業(株)	10. 団員数	19
		調査期間	1985.10 ~ 1988.3 (29ヶ月)
		延べ人月	160.00
		国内	90.00
		現地	70.00
11. 付帯調査 現地再委託	土壌調査		
12. 経費実績	総額	452,596 (千円)	コンサルタント経費 434,600 (千円)

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	中部地域西部のカンチャナブリ県、他4県の地域(20,000km ²)					
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000)	1)	0	内貨分	1)	0	外貨分
	2)	0		2)	0	
	3)	0		3)	0	
3. 主な提案プロジェクト	<p>調査対象地域(約2百万ha)のうちモデルエリア(約2万ha)について土地分級を行い、その結果に基づいて国有林管理計画を策定した。同計画のコンポーネントは、次の通りである。</p> <p>①森林土地利用計画 土地分級の結果と調査結果を総合的に評価し、モデルエリアを林業地域(6,065ha)、アグロフォレストリー地域(911ha)、保全地域(14,671ha)の3つの森林土地利用区分により区分した。</p> <p>②林業地域計画 同対象地域について、持続的な林業生産を前提とした施業体系を、人工林(伐期令は長期造林樹種(チーク)の場合50年、早世樹種の場合5年)、天然林(択伐回帰年40年、択伐率20%)、竹林について策定した。また、これらの施業実施に必要な苗畑(総生産量7万本、アグロフォレストリー計画も含む)、林道(総延長25km)、防火対策について計画した。</p> <p>③アグロフォレストリー計画 同対象地域について、モデルエリア内の54世帯の地域生活と森林保全が調和するようなForest Village計画、共用林計画、アグロシルビカルチャー計画を策定した。</p> <p>④保全地域計画 国立公園地域と水土保全上重要な地域について保全方針を策定した。</p> <p>*費用は算出せず。</p>					
4. 条件又は開発効果	<p>[前提条件] 為替レート: 1bahts=5.5円(1987年) 計画実施にあたっては、道路整備と不十分である材木の成長等の試験研究を充実させることが必要である。また農民の集中定住化を図るために、入植者の取り扱いについて関係者との意見調整が必要である</p> <p>[開発効果] 国有林管理のための3つの各計画の実施によって、木材供給源としての森林整備、国立公園の整備、ダムの水士保全のための森林整備、国有林内に点在する農民のための森林村落計画によって農民の定住化と森林減少防止に大きな効果をもたらす。</p> <p>①森林資源の持続的利用により森林面積の急減を緩和する ②森林保全及び水土保全上適性な土地資源の利用 ③森林保全と地域社会活動の調和 ④道路整備等による地域住民定住化の促進</p>					
5. 技術移転	<p>①研修員受け入れ: 3名 ②森林調査、土壌調査、熱帯農牧調査等のカウンターパートとの共同作業 ③地形図図化についての実地指導 ④情報及び資料のとりまとめと分析等 ⑤航空写真判読・林相図作成の共同作業</p>					

Aerial Photography and Forest Management Plan in the Encroached National Reserve Forest

III. 調査結果の活用現状

(M/P)

1. プロジェクトの現況 (区分)	<input type="checkbox"/> 進行・活用 <input type="checkbox"/> 遅延 <input checked="" type="checkbox"/> 中止・消滅	
2. 主な理由	王室林野局単独のプロジェクトではなく、林業、農業、灌漑との共同プロジェクトが優先している。政策変更(平成5年度在外事務所調査)。	
3. 主な情報源	①、②	
4. フォローアップ調査終了年度 及びその理由	終了年度 理由	1996 年度 中止・消滅案件のため。
<p>状況</p> <p>中止要因: (平成5年度在外事務所調査) 1) 国有林土地利用政策の変更 2) 国立公園内での他の土地利用規定がないため、アグロフォレストリー計画をモデル地区で開始できない。 3) 政府はRFDに森林保護と自然保護の役割を期待している。木材産業は民営化が検討されている。 RFDは現在このプロジェクトを全く顧みていない。</p> <p>中止に至るまでの状況: 王室林野局は、日本が作成した国有林管理計画を基に、王室林野局が現在実施している個別計画との調整を担当局部で行っている。計画が多岐にわたるために、日本によるフォローアップまたは実証調査が必要である。</p>		

案件要約表 (F/S)

ASE THA/S 319/87

作成 1990年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ					
2. 調査名	新クルンテップ橋及びトンブリ道路延伸計画					
3. 分野分類	運輸交通 / 道路	4. 分類番号	202020	5. 調査の種類	F/S	
6. 相手国の 担当機関	調査時	内務省公共事業局 Public Works Department				
	現在					
7. 調査の目的	橋梁建設					
8. S/W締結年月	1985年11月					
9. コンサルタント	日本工営(株) セントラルコンサルタント(株)			10. 調査団	団員数	10
					調査期間	1986.2 ~ 1987.6 (16ヶ月)
					延べ人月	39.73
					国内 現地	1.73 38.00
11. 付帯調査 現地再委託	なし					
12. 経費実績	総額	142,329 (千円)	コンサルタント経費	129,651 (千円)		

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	クルンテップ橋: チャオパヤ河クルンテップ橋下流側 トンブリ道路: トンブリ地区MMR-ORR							
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=¥153	1)	1,885	内貨分	1)	1,217	外貨分	1)	668
	2)	2,469		2)	1,844		2)	625
	3)	0		3)	0		3)	0
	4)	0		4)	0		4)	0
3. 主な事業内容	<p>(1)新クルンテップ橋 主橋梁(河川部): 3径間連続PC箱桁橋、橋長476m(125m+226m+125m)、航路平均推移より34m 取付け部: トンブリ側 バンコク側 アプローチ高架橋 770m 599m アプローチ盛土 131m 120m ランプ高架橋 400m 480m</p> <p>(2)トンブリ道路 第1段階施工: 目標開通年1991年、中環状道路とベッカカセン国道のL字型バイパス建設道路建設延長3.3km、約1.0km盛土・コンクリート舗装と約2.3kmの高架橋幅員は約1.9kmの6車線区間と約1.4kmの4車線区間 第2段階施工: 目標開通年1995年、ベッカカセン国道に対し、外郭環状線まで平行道路を建設道路建設延長6.5km、低盛土上にコンクリート舗装、幅員4車線</p>							
計画事業期間	1)	1988.10 ~ 1995.10	2)	~	3)	~	4)	~
4. フィージビリティ とその前提条件 条件又は開発効果	有	EIRR	1)	20.00	2)	41.00	3)	0.00
		FIRR	1)	0.00	2)	0.00	3)	0.00
<p>【条件】 ①建設期間: 36ヶ月(1991年開通) ②建設費はバンコクの日系建設業者へのコスト・インタビューを基礎に積算: 新クルンテップ橋1885百万バーツ(約113億円、うち外貨分約35%)トンブリ道路延伸2,469百万バーツ(約148億円、うち外貨分約26%)</p> <p>【開発効果】 ①クルンテップ橋及びトンブリ道路地域全体の交通混雑の解消、道路交通容量拡大と河川航路クリアランスの両立 ②道路沿線地域の住宅地域化の促進 ③以上によるバンコク首都圏開発のトンブリ地区を中心とするチャオパヤ河西側への波及効果の促進</p>								
5. 技術移転	<p>①研修員受け入れ: 2名 ②現地コンサルタント活用</p>							

New Krungthep Bridge Construction and Thonburi Road Extension

III. 案件の現状

(1/5)

1. プロジェクトの現況 (区分)	<input checked="" type="checkbox"/> 実施済・進行中 <input checked="" type="radio"/> 実施済 <input type="radio"/> 一部実施済 <input type="radio"/> 実施中 <input type="radio"/> 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. 主な理由	工事進捗中(1999年10月完工予定)。	
3. 主な情報源	①、②、③	
4. フォローアップ調査終了年度 及びその理由	終了年度 理由	1999 年度 実施済のため。
<p>状況</p> <p>事業実施に至った要因は以下による。 ①旧クルンテップ橋の寿命がきた。 ②内務省公共事業局が強力にバック・アップしている。</p> <p>(1)クルンテップ橋 第6次及び第7次国家経済社会開発計画に織り込まれ、プライオリティは高い。既に1987年8月に新クルンテップ橋建設について内閣の承認がなされている。 次段階調査: D/D コンサルタント/NORCON(ノルウェー)とタイコンサルタントのJ/V 調査費用/(2)とあわせて1.3億バーツ、PWDの自己資金 資金調達: 政府予算/19.5億バーツ 1993年1月 L/A 75.46億円 (新クルンテップ橋建設事業) *事業内容:古い橋の修復、新橋建設 総事業費/150.91億円 工事: 1995年末~1999年10月 予定 進捗率20% (1997年末)</p> <p>(2)トンブリ道路 次段階調査: D/D Local Tender 第1段階(3.5km)を実施 資金調達: 政府予算43.7億バーツ 工事: 1996年10月~1999年10月 予定 進捗率12% (1997年末)</p>		

案件要約表 (F/S)

ASE THA/S 320/87

作成 1990年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ				
2. 調査名	鉄道ヤード改良計画				
3. 分野分類	運輸交通 / 鉄道	4. 分類番号	202040	5. 調査の種類	F/S
6. 相手国の 担当機関	調査時	タイ国有鉄道 State Railway of Thailand			
	現在				
7. 調査の目的	10ヤードについて2006年を目標年次とする改良基本計画の作成 緊急度の高い数ヤードについて1996年を目標年次とするF/Sの実施				
8. S/W締結年月	1985年8月				
9. コンサルタント	(社)海外鉄道技術協力協会(JARTS) (株)バンフィックコンサルタンツインターナショナル(PCI) 電気技術開発(株)			10. 調査期間	1985.12 ~ 1987.6 (18ヶ月)
11. 付帯調査 現地再委託	測量	10. 調査団	13		
		延べ人月	98.86		
		国内	61.11		
12. 経費実績	総額	270,880 (千円)	コンサルタント経費	258,834 (千円)	

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	Bangkok, Mae Nam, Bang Sue, Ban Phachi, Phitsanulok, Nakhon Ratchasima, Chumphon, Sarat Thani, Thung Song and Hat Yai Station							
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=B26.455	1)	13,357	内貨分	1)	7,557	外貨分	1)	5,800
	2)	0		2)	0		2)	0
	3)	0		3)	0		3)	0
	4)	0		4)	0		4)	0
3. 主な事業内容	<p>ヤード設備の改良(旅客設備、貨物設備、線路設備、電気設備、信号設備、通信施設)</p> <p>Bangkok ①到着線容量を増加させるため、到着線2線を増設する ②着発線容量を増加させるため、出発線2線を着発線に改良する ③出発線容量を増加させるため、到着線1線を増設する ④客車留置能力増強のため、客車ヤードの有効長延伸を行う ⑤DRC留置能力増強のため、DRC留置の有効長延伸を行う ⑥列車の安全確保のため、信号機の建植位置を変更し、運動装置を改良する</p> <p>Mae Nam ①Bangkok港線 4km付近に貨車仕訳線2線を新設する ②本駅とBangkok港線との間に短絡線を新設する ③空車留置能力を増加させるため、仕訳線1線増設及び有効長延伸を行う</p> <p>Bang Sue ①貨物駅間直行輸送に対応するため、貨物駅に着発線2線を新設する ②線路設備の改良に伴い信号機の建植等、信号設備の改良を行う</p> <p>Hat Yai ①貨物列車の着発と、貨車入換作業の競合除去のため、配線変更を行う ②貨物仕訳能力増強のため、仕訳線3線の増強を行う ③始終着列車の増発に対応できるよう、客車留置線2線を増設する ④線路設備の改良に伴い信号機の建植等、信号設備の改良を行う</p>							
計画事業期間	1)	1987.1 ~ 1991.12	2)	~	3)	~	4)	~
4. フィージビリティ とその前提条件 条件又は開発効果	有	EIRR	1)	18.29	2)	0.00	3)	0.00
		FIRR	1)	19.72	2)	0.00	3)	0.00
<p>[IRR算出の条件]</p> <p>①将来の輸送量を1991年、1996年、2006年の3時点で予測 ②調査対象ヤードのうち優先順位の高い4ヤードを1991年までに改良</p> <p>[開発効果]</p> <p>旅客輸送上は、陸路ヤードの改良により輸送量が増加。貨物輸送上は、機能の陳腐化したヤードの改良により効果的な輸送体制を確立し、輸送コストの低減に寄与する。</p>								
5. 技術移転	<p>①OJT:ヤード計画の手法についてセミナー開催 ②研修員受け入れ:カウンターパート4名に対し日本の国鉄の施設調査、鉄道再活性化策等の研修を実施 ③機内作業改善方策の指導と指導書の作成</p>							

III. 案件の現状

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 checked="" type="checkbox"/> 実施済 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 一部実施済 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 具体化進行中 <input type="checkbox"/> 中止・消滅				
2. 主な理由	提案プロジェクト一部実施済、残プロジェクトは消滅(平成7年度在外事務所調査)。				
3. 主な情報源	①、②、③				
4. フォローアップ調査終了年度及びその理由	<table border="1"> <tr> <td>終了年度</td> <td>1997 年度</td> </tr> <tr> <td>理由</td> <td>実施済案件のため。</td> </tr> </table>	終了年度	1997 年度	理由	実施済案件のため。
終了年度	1997 年度				
理由	実施済案件のため。				

状況
現在2つのカテゴリーに分けて施工中。

第1カテゴリー………主要ヤードの運営効率の改善、将来輸送量増大に対応するもの
 ・バンコクヤード………出発線の増設(1線)、到着線の増設(2線)、着線の着発線化(2線)及び有効長の延伸。
 予算37百万バーツ、1990年末完成予定。
 ・バンチャード………予算26百万バーツ、1990年中頃着手。
 ・その他………順次着手予定。

第2カテゴリー………プラットフォームの改良等規模の小さいもの。
 ・毎年5～10のヤードで実施する計画。
 詳細設計が1987年12月に完了した。4大ヤード(即ちBangkok, Mae Nam, Ban Sue, Hat Yaiヤード)が最優先で取扱われるように提言されている。現在Bangkok及びBan Pachiヤードだけで工事が行なわれている。
 Ban Pachiヤードの改良は1992年までに完了の見込みである。Bangkokヤード改良工事の一部は完了している。
 即ち新しい出発線及び2本の到着線の建設、北線及び東線の列車競合を解消するためのYommaraj～Bangkok間の第2下り線建設等が完了している。その他の工事は、Bangkokヤードが現在交渉中のHOPEWELLプロジェクトの特別地域内に存在するため、ペンディングの状態である。

(平成3年度在外事務所調査)
 タイ国有鉄道投資計画に組み込まれ、1993年工事完了の予定。
 (平成5年度在外事務所調査)
 第6次国家開発計画(1987～91)の期間中にヤードの改良が行われた。
 総投資は1.2億バーツ。
 (平成6年度国内調査)
 Bangkok及びBanpachiヤード(北線と東北線の分岐点に在り、4ヤードに次ぐ優先度をもつ)の工事はほぼ完成。Mae Nam, Band Sue, Hat Yaiについては輸送動向の変化等から一部緊急のものを除き計画は遅延している。Mae NamについてはLaem Chabang港の開港に伴う発着貨物の転移、石油パイプライン(Mae Nam～Ayutthaya)の新設等、Ban SueについてはHOPEWELL計画との関連等によって計画の見直しが必要となってきた。またHat Yaiについては、輸送需要が停滞きみにあり今後の輸送動向を見定めつつ整備が進められることとなる。

(平成7年度国内調査)
 追加情報なし。
 (平成7年度現地調査)
 バンコク中央駅に比較的近い3つのヤードは、ホープウェルプロジェクトの用地内となり、またハジヤイヤードは輸送量の増大がないため、改良を見合わせている。従って、本開発調査は事実上消滅と考えられる。

案件要約表 (その他)

ASE THA/S 603/87

作成 1990年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ			
2. 調査名	効果的港湾システム調査			
3. 分野分類	運輸交通 / 港湾	4. 分類番号	202055	
6. 相手国の 担当機関	調査時	タイ国運輸通信省 Ministry of Transport and Communication	5. 調査の種類	その他
	現在			
7. 調査の目的	港湾運営の枠組策定			
8. S/W締結年月	1986年2月			
9. コンサルタント	(財)国際臨海開発研究センター(OCDI)		10. 調査期間	1986.8 ~ 1988.3 (19ヶ月)
11. 付帯調査 現地再委託	法体系調査	10. 調査団	団員数	12
			延べ人月	99.90
			国内	48.44
12. 経費実績	総額	269,234 (千円)	コンサルタント経費	265,693 (千円)

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	バンコック湾、ラムチャバン湾、マブグブット湾、サタヒップ湾、ブーケット湾、ソクラ湾		
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000)	1) 0	内貨分	1) 0
	2) 0		2) 0
	3) 0		3) 0
3. 主な提案プロジェクト	<p>港湾の管理・運営等について以下の提言を行った。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 港湾の管理・運営の基本原則の提案 2) 港湾行政体系の基本的枠組みの提案 3) 国際港の管理運営システムの具体的提案 4) 港湾に関する法制度の見直しについての提案 5) 荷役方法の改善の提言 		
4. 条件又は開発効果	<p>[開発効果]</p> <ol style="list-style-type: none"> ①効率的な港湾サービスの提供はタイ国の経済活動にとって不可欠であり同時に港湾の開発は産業立地の促進のための主要なインフラとしてまた地方の経済発展の核として意義が大きい。 ②効果的な運営による運送費の削減 ③ラムチャバン港のターミナルにおけるコンテナ荷役及び内陸輸送の効率を高めることによりラムチャバン港に貨物誘致をはかることができ、バンコク港の混雑緩和、東部臨海部の地域開発促進に効果がある。 		
5. 技術移転	研修員受け入れ: 港湾管理運営		

Ⅲ. 調査結果の活用現状

(その他)

<p>1. プロジェクトの現況 (区分)</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> 進行・活用</p> <p><input type="checkbox"/> 遅延</p> <p><input type="checkbox"/> 中止・消滅</p>		
<p>2. 主な理由</p>	<p>調査結果は港湾行政管理のガイドラインとして用いられている。</p>		
<p>3. 主な情報源</p>	<p>①、②、③</p>		
<p>4. フォローアップ調査終了年度 及びその理由</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="432 434 539 479"> <p>終了年度 理由</p> </td> <td data-bbox="539 434 1522 479"> <p>1997 年度 成果の活用が確認されたため。</p> </td> </tr> </table>	<p>終了年度 理由</p>	<p>1997 年度 成果の活用が確認されたため。</p>
<p>終了年度 理由</p>	<p>1997 年度 成果の活用が確認されたため。</p>		
<p>状況</p> <p>初めて行われた港湾関係の管理運営に関する調査であるが、そこに示された評価と提言は港湾行政管理のガイドラインとして用いられている。 調査報告書の勧告を受けて運輸通信省内に港湾審議会(National Port Administration Commission)が設立された。1988年12月から活動を開始している。</p> <p>(1)ラムチャバン港 PAT内に独自の管理主体を設立した。 3つのコンテナターミナルと1つの農産品バルグターミナル:民間にリースし運営中。 多目的ターミナル:民間企業により、コンテナターミナルに変えて運営すべく、現在入札中。 残りの1つのバルグターミナル:私企業にリース予定。 タピオカ埠頭:他用途への転換を検討中。</p> <p>(2)マプタプット湾 1992年に開湾され、IEATが港湾管理主体となり個別に民間企業にリースされている。</p> <p>(3)ソククラ、ブーケット湾 港湾管理運営が民間に委ねられている。</p>			

案件要約表 (M/P)

ASE THA/S 104/88

作成 1986年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ		
2. 調査名	チャオピア川洪水予報システム計画		
3. 分野分類	社会基盤 / 河川・砂防	4. 分類番号	203020
6. 相手国の 担当機関	調査時	農業協同組合省立灌漑局 Royal Irrigation Department (RID)	
	現在		
7. 調査の目的	チャオピア川流域における洪水予報システムの策定		
8. S/W締結年月	1986年7月		
9. コンサルタント	(株)建設技術研究所 日本工営(株)	10. 調査団	団員数 11 調査期間 1987.2 ~ 1988.6 (16ヶ月) 延べ人月 73.32 国内 38.47 現地 34.85
11. 付帯調査 現地再委託	測量		
12. 経費実績	総額	216,224 (千円)	コンサルタント経費 183,794 (千円)

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	チャオピア川流域(面積162,000km ²)		
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=¥130	1) 55,948 2) 0 3) 0	内貨分	1) 0 2) 0 3) 0
3. 主な提案プロジェクト	第1ステップ: 現況施設を基本とし、必要に応じてこれに補足的な機器を加えた洪水予報システム システムの構成は①雨量観測所34カ所、②水位観測所31カ所、③HF無線局54局、④VHF無線局7局、⑤情報処理システム1式から成る。 第2ステップ: 十分な洪水予測制度を備えた最新設備による洪水予報システム システムの構成は①雨量観測所65カ所、②水位観測所26カ所、③雨量/水位観測所19カ所、④レーダー観測所2カ所、⑤VHF無線局110局、⑥VHF中継局15局、⑦UHF無線局2局、⑧集中局5局、⑨TOT端末局6局、⑩洪水予報センター1カ所、⑪情報処理システム1式から成る。		
4. 条件又は開発効果	[開発効果] ①洪水予報システムより、チャオピア川の広大な流域にわたって洪水情報が集められ、高精度の洪水予報が可能となる。 ②洪水予報システムの通信網は洪水予報以外の通信業務にも貢献しうる。 この結果、チャオピア川沿いにある主要都市(ナコンサワン、チャイナート、アユタヤ、バンコック等)の洪水対策、避難活動がより有効に行われ、洪水被害の軽減が期待出来る。またこのシステムで整理される水文情報は今後チャオピア川の治水計画を立案するうえで貴重な基礎資料となる。		
5. 技術移転	カウンターパートに対し、水文計算に関する集中講義を実施		

Ⅲ. 調査結果の活用の現状

(M/P)

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. 主な理由	機材供与が行われた他、洪水緩和のための総合計画調査が実施されている。						
3. 主な情報源	①、②						
4. フォローアップ調査終了年度 及びその理由	<table border="1"> <tr> <td>終了年度</td> <td>1997</td> <td>年度</td> </tr> <tr> <td>理由</td> <td colspan="2">1998年終了案件 チャオプラヤ川流域洪水対策計画 M/P+F/S調査でフォローのため。</td> </tr> </table>	終了年度	1997	年度	理由	1998年終了案件 チャオプラヤ川流域洪水対策計画 M/P+F/S調査でフォローのため。	
終了年度	1997	年度					
理由	1998年終了案件 チャオプラヤ川流域洪水対策計画 M/P+F/S調査でフォローのため。						
<p>状況</p> <p>(1)洪水管理センター 次段階調査: 1988年6月 B/D (コンサルタント:パシフィックコンサルタント)</p> <p>資金調達: 1989年1月 E/N 9.24(億円 (バンコク市洪水管理センター機械整備計画) 事業内容:洪水被害発生軽減を図る目的で設けられている洪水管理センターへの設備・機器の供与。</p> <p>(2)洪水対策総合計画調査 次段階調査: (平成9年度国内調査) 1996年11月～1998年12月 (JICA M/P+F/S 調査) チャオプラヤ川流域洪水対策計画 5.4億円)</p> <p>経緯: 王立灌漑局は、プロジェクト全体の実施を強く希望している。 (平成5年度在外事務所調査) 本プロジェクトはRIDに洪水予測方法を提供しなかったため、RIDは既存の予測方法で正確な結果を導き出している。 (平成8年度在外事務所調査) RIDは緊急案件として1996年にチャオピア川の洪水緩和のための総合計画調査をJICAに要請した。</p>							

案件要約表 (M/P+F/S)

ASE THA/A 202B/88

作成 1990年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ			4. 分類番号	301010	5. 調査の種類	M/P+F/S
2. 調査名	東部タイ農地保全総合開発計画						
3. 分野分類	農業	農業一般					
6. 相手国の 担当機関	調査時	農業協同組合省 Ministry of Agriculture and Cooperatives					
	現在						
7. 調査の目的	長期総合農村開発計画の策定と優先地区のF/S						
8. S/W締結年月	1987年2月						
9. コンサルタント	太陽コンサルタンツ(株) (株)三祐コンサルタンツ			10. 調査団	団員数	12	
					調査期間	1987.9 ~ 1988.9 (12ヶ月)	
					延べ人員	68.45	
					国内 現地	22.98 45.47	
11. 付帯調査 現地再委託	地形測量 土壌分析						
12. 経費実績	総額	218,945 (千円)		コンサルタント経費	202,533 (千円)		

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	<M/P> タイの東部海岸地域の4県(チャチュンサオ、チョンブリ、ライオン、チャンタブリ)総面積15,247km ² <F/S> タイの東部海岸地域の4県のうち、緊急対策を要する16地区									
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000)	M/P	1)	2,776,293	内貨分	1)	1,696,090	外貨分	1)	1,080,203	
		2)	0		2)	0		2)	0	
		3)	0		3)	0		3)	0	
	F/S	1)	6,649	内貨分	1)	4,063	外貨分	1)	2,587	
	2)	0		2)	0		2)	0		
	3)	0		3)	0		3)	0		
	4)	0		4)	0		4)	0		
3. 主な提案プロジェクト/事業内容	<M/P, F/S> タイ全土では、乱開発による土壌浸食が深刻であり、全国土面積の34%に及んでいる。東部タイ4県においても土壌浸食が生じており、47%の716,000haが被害を受けている。東部タイの4県について農地保全総合開発計画を策定、その後16カ所のパイロット地区を選定し、F/Sを実施。 県名 調査地区 プロジェクト地区 計画地区(km ²) Chachoengsao 5,351 5,351 2,200 Chonburi 4,363 4,363 3,011 Rayong 3,552 3,552 2,634 Chanthaburi 6,338 1,981 965 計 19,604 15,247 8,840 土壌保全対策 ①農業的対策 耕作方法、栽培作物等 ②土木工学的対策 テラス工法、テラス承水路(terrace channel) ③灌漑施設 水の有効貯水と有効利用 ④支援対策 インフラの整備、農村工業の導入、農民教育、協同組織 予算は1988年9月価格ベース									
4. フィージビリティ とその前提条件 条件又は開発効果	計画事業期間	1)	1991.1 ~ 1995.1	2)	~	3)	~	4)	~	
	有	EIRR	1)	10.40	2)	0.00	3)	0.00	4)	0.00
		FIRR	1)	0.00	2)	0.00	3)	0.00	4)	0.00
[前提条件] ①国土保全事業の経済便益は低い、国家事業として実施する。 ②事業地区において、土地保全を必要としている畑地を分類する。 土壌保全のための分類 分類 1. Top-Urgent 2. Urgent 3. Necessary 4. Normal 5. Not necessary 土壌流出量 50以上 50~30 30~20 20~5 5以下 (ton/ha/年) ③パイロット地区は、主にUrgent地区から選定される。 [開発効果] ①雇用機会の創出 ②農民の生活水準の改善と経済の活性化 ③国防効果 ④外貨の節減と獲得 ⑤農民の協調の向上 ⑥生態系の保護 ⑦小気候の変化の防止 ⑧水資源の保全及び災害の防止 *4地区をモデルとして経済分析をした結果EIRRは8.5%~11.6%となる。但し、建設機械の調達コストが無い場合のEIRRは13.1%となる。										
5. 技術移転	①研修員受け入れ:3名 ②OJT ③DLD本部におけるセミナー開催									

III. 案件の現状

(M/P+F/S)

<p>1. プロジェクトの現状 (区分)</p>	<p>■ 実施済・進行中 ● 実施済 ○ 一部実施済 ○ 実施中 ○ 具体化進行中</p> <p>□ 具体化準備中 □ 遅延・中断 □ 中止・消滅</p>	<p>2. M/Pの現状 (区分)</p>	<p>■ 進行・活用 □ 遅延 □ 中止・消滅</p>	
<p>3. 主な理由</p>	<p>パイロット地区の工事完了、プロ技による技術移転(平成10年度国内調査)。</p>			
<p>4. 主な情報源</p>	<p>①、②</p>			
<p>5. フォローアップ調査終了年度 及びその理由</p>	<p>終了年度 理由</p>	<p>1998 年度 プロジェクト実施済のため。</p>		
<p>状況</p>				
<p><M/P></p>				
<p>M/Pは、農地開発プロジェクトを形成するために活用されている。</p>				
<p>DI.Dのプロジェクト遂行能力を強化するために、DI.D本部に「技術導入センター」の設立、各リージョンに「土及び水保全センター」を設立する計画を確立した。</p>				
<p><F/S></p>				
<p>F/Sにて策定された16地区のパイロット・プロジェクトについて、タイ国はプライオリティー順に実施している。</p>				
<p>(1)農業機械の調達(工事実施に必要な施工機械及び営農)</p>				
<p>次段階調査:</p>				
<p>B/D(日本政府資金)</p>				
<p>資金調達・機材調達:</p>				
<p>1991年5月 E/N 3.2億円(東部タイ土壌・水保全センター機材整備計画)</p>				
<p>(2)パイロット地区の建設</p>				
<p>次段階調査:</p>				
<p>1992~94年 D/D</p>				
<p>資金調達:</p>				
<p>(平成5年度在外事務所調査)</p>				
<p>RTG予算により約1億3,610万バーツ調達の予定。(16ヵ所の費用は9,916万バーツと見積られている。)</p>				
<p>工事:</p>				
<p>1993~1998年 施工期間</p>				
<p>(平成8年度在外事務所調査)13ヵ所についてはすでに完工。</p>				
<p>(平成9年度国内調査)残り3地区については自己資金にて段階的に建設中。</p>				
<p>(平成9年度在外事務所調査)残り3地区については1998年度中に完工予定。</p>				
<p>*パイロット地区では次の目的のためにデータが収集される</p>				
<p>1.土及び水保全のための技術基準策定の準備</p>				
<p>2.土及び水保全作業の管理</p>				
<p>3.耕作及び土壌管理についてのマニュアル策定</p>				
<p>4.土及び水保全のためのトレーニング</p>				
<p>尚、パイロット地区は土地開発地域事務所により、運営・管理される予定である。</p>				
<p>(平成10年度国内調査)</p>				
<p>工事完了</p>				
<p>(3)東部タイ農地水保全センター</p>				
<p>プロ技協:1993年6月~1998年6月「東部タイ農地保全計画」</p>				
<p>(平成10年度国内調査)</p>				
<p>プロ技により(1)農地・水保全に関する技術基準の作成、(2)農地・水保全工事の管理、(3)農地・水保全に関する栽培・土壌管理マニュアルの作成、(4)農地・水保全に関する研修 等の技術移転が行われた。</p>				

案件要約表 (M/P+F/S)

ASE THA/S 207B/88

作成 1990年3月
改訂 2000年3月

I. 調査の概要

1. 国名	タイ			4. 分類番号	202020	5. 調査の種類	M/P+F/S
2. 調査名	中央部道路網整備計画						
3. 分野分類	運輸交通 / 道路						
6. 相手国の 担当機関	調査時	運輸通信省道路局					
	現在						
7. 調査の目的	道路整備						
8. S/W締結年月	1987年2月						
9. コンサルタント	(株)片平エンジニアリング・インターナショナル 日本工営(株)				10. 調査団	団員数	10
						調査期間	1987.8 ~ 1989.3 (19ヶ月)
						延べ人月	85.70
						国内 現地	15.70 70.10
11. 付帯調査 現地再委託	車種別交通量調査、OD調査、インベントリー調査、平面測量、ボーリング調査						
12. 経費実績	総額	345,010 (千円)		コンサルタント経費	328,737 (千円)		

II. 調査結果の概要

1. サイト又はエリア	タイ国中央部地方(26県) 約104,000km ² (バンコク首都圏含む、全国の20%) :人口1,700万人																																											
2. 提案プロジェクト 予算 (US\$1,000) US\$1=B25	M/P	1)	79,202	内貨分	1)	0	外貨分	1)	0																																			
		2)	49,151		2)	0		2)	0																																			
	F/S	3)	0		3)	0		3)	0																																			
		1)	398,960	内貨分	1)	202,640	外貨分	1)	196,320																																			
		2)	0		2)	0		2)	0																																			
		3)	0		3)	0		3)	0																																			
		4)	0		4)	0		4)	0																																			
3. 主な提案プロジェクト/事業内容																																												
<p><M/P> (1)幹線道路網(MLプロジェクト) 8リンク、288.8km プロジェクト No. ML-1~ML-8 ・より多くの区間で車線追加、新道建設が必要。 ・将来は都市間高速道路を根幹とする道路網形成が不可欠。 (2)補助道路網(IMプロジェクト) 23リンク、718.2km プロジェクト No. IM-1~IM-23 ・将来は85路線、2,017kmの改良、県道・地方道整備が必要。 (3)修繕プロジェクト(RHプロジェクト) 8リンク、206.8km (4)交差点の改良 48か所 プロジェクト No. RH-1~RH-8</p> <p>上記プロジェクト予算1)は、MLプロジェクト、2)はIMプロジェクトのものである。</p> <p><F/S> (1)幹線道路網(MLプロジェクト) 7 プロジェクト 総延長 320.3km (2)補助道路網(IMプロジェクト) 11 プロジェクト 総延長 297.2km (3)修繕プロジェクト(RHプロジェクト) 3 プロジェクト 96.7km (4)交差点の改良</p>																																												
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">計画事業期間</td> <td>1)</td> <td>1991.1 ~ 1993.1</td> <td>2)</td> <td>~</td> <td>3)</td> <td>~</td> <td>4)</td> <td>~</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">4. フィージビリティ とその前提条件 条件又は開発効果</td> <td>有</td> <td>EIRR</td> <td>1)</td> <td>19.70</td> <td>2)</td> <td>15.10</td> <td>3)</td> <td>74.20</td> </tr> <tr> <td></td> <td>FIRR</td> <td>1)</td> <td>0.00</td> <td>2)</td> <td>0.00</td> <td>3)</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>4)</td> <td>0.00</td> <td>4)</td> <td>0.00</td> <td>4)</td> <td>0.00</td> </tr> </table>										計画事業期間	1)	1991.1 ~ 1993.1	2)	~	3)	~	4)	~	4. フィージビリティ とその前提条件 条件又は開発効果	有	EIRR	1)	19.70	2)	15.10	3)	74.20		FIRR	1)	0.00	2)	0.00	3)	0.00				4)	0.00	4)	0.00	4)	0.00
計画事業期間	1)	1991.1 ~ 1993.1	2)	~	3)	~	4)	~																																				
4. フィージビリティ とその前提条件 条件又は開発効果	有	EIRR	1)	19.70	2)	15.10	3)	74.20																																				
		FIRR	1)	0.00	2)	0.00	3)	0.00																																				
			4)	0.00	4)	0.00	4)	0.00																																				
<p>[条件] <F/S> 幹線道路については混雑の解消と国家開発プロジェクト(東部臨海開発計画)のサポートを、地方道については地域の開発と社会経済的ニーズを満たすことに主眼を置いて路線を選定、道路局と協議しその中の優先度の高い路線についてF/Sを実施した。 経済便益は、車両走行便益と時間便益から成る。計画を実施した場合と実施しない場合における走行費用の差を車両走行便益とし、時間価値の差を時間便益とし算出。</p> <p>[開発効果] <M/P,F/S> ・既存道路の効率的利用が可能になる ・増加する交通量の処理 ・生産地と市場との連絡強化 ・交通事故の減少、交通渋滞の緩和 ・民話による道路建設の促進 ・地域の開発等 EIRRは1)高速道路建設19.7%~39.6%、2)道路改良15.1%~32.5%、3)修繕74.2%~150.1%である。選定した全ての路線がフィジブルであった。</p>																																												
5. 技術移転																																												
<M/P>統計収集、解析、方法論の手法 <F/S>調査の工程の中で、M/P設定、F/Sに関する考え方、調査手法などの技術移転を行った。																																												

III. 案件の現状

(M/P+F/S)

<p>1. プロジェクトの現況 (区分)</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> 実施済・進行中 ○ 実施済 ● 一部実施済 ○ 実施中 ○ 具体化進行中</p>	<p><input type="checkbox"/> 具体化準備中 <input type="checkbox"/> 遅延・中断 <input type="checkbox"/> 中止・消滅</p>	<p>2. M/Pの現況 (区分)</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> 進行・活用 <input type="checkbox"/> 遅延 <input type="checkbox"/> 中止・消滅</p>				
<p>3. 主な理由 本調査によって選定された路線がタイ国の政策とも一致し、早期の実施につながった。 MLプロジェクト、MLプロジェクト、RHプロジェクト、交差点改良の関する建設工事の大部分が完了。</p>								
<p>4. 主な情報源 ①、②、③、④</p>								
<p>5. フォローアップ調査終了年度及びその理由</p> <table border="1" style="width:100%"> <tr> <th style="width:30%">終了年度</th> <th style="width:70%">理由</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>					終了年度	理由		
終了年度	理由							
<p>状況 F/Sは21路線について行ったが、その中15路線がOECFローンによって実施されることが決定。 次段階調査: 1989~1995年 B/D、D/D(世銀、ADB、DOH) 進捗状況: (平成7年度現地調査) MLプロジェクトとIMプロジェクトの大部分は東部臨海開発計画との関連で国家プロジェクトとして進められ、すでに建設工事ほとんど完了している。 (平成9年度在外事務所調査) (1)MLプロジェクト (区間、資金源/総工費mil.B、完工年月) ML-1 Chonburi Bypass OECF.DOH/215.7 1993.5 ML-2 Pattaya - Satta Hip DOH/375.4 1995 ML-3 A.Satta Hip - C.Rayong DOH/800.9 1995 ML-4 A.Klang - C.Chantaburi DOH/798.0 1996 ML-5 Chonburi - Pattaya OECF.DOH/1685.7 1994.6 ML-6 Pak Tho - Ratchaburi ADB.DOH/169.9 1995.5 ML-7 Minburi - Chachengsao DOH/1831.9 1994.1 ML-9 Bangkok - Chonburi OECF.DOH 1998.12 <ML-1/ML-5> 資金調達: 1988年11月 L/A 41.17億円 (チョンブリ・パタヤ道路建設事業) 1991年 9月 L/A 56.70億円 (チョンブリ・パタヤ道路建設事業(2)) *事業内容/チョンブリバイパス14mの拡幅(2車線から4車線へ)、チョンブリバイパス-パタヤ(国道36号線)間50km道路建設(レムチャバン工業団地・商業港へのアクセス道路8kmを含む)インターチェンジ5カ所の建設 工事: 1990年 8月 着工 1996年12月 完工 建設業者/Kampangphetviwat社 Thaiwat Engineering社 Thaiipatana社 <ML-9> 資金調達: 1990年12月 L/A 154.97億円 (バンコク・チョンブリ道路建設事業(1)) 1993年 9月 L/A 136.31億円 (バンコク・チョンブリ道路建設事業(1)) *事業内容/バンコク市(シーナカリン道路)からチョンブリ市(チョンブリ・パタヤ道路)に至る全長83km(34号線へのアクセス道路約4kmを含む)の都市間高速道路(インターチェンジ8カ所を含む)の建設 全21工区のうち13工区 工事: 1994年 着工 1998年5月 完工予定 建設業者/ローカル:イタリアン・タイ他11社、外資系:日本道路、デウ建設、チョンカン東急J.V. 運営・管理状況:(平成9年度国内調査) 都市有料道路に格上げ、1998年、暫定的にトール・プラザを建設する(2年間程度利用)。交通管理(緊急時、救急体制及び通信施設等)上、問題有るものと考えられ、タイ全土のトール・システムに関するマスター・プラン作成を緊急に実施すべきと、DOHに提案している。 裨益効果:(平成9年度国内調査) 開通後、バンコク-チョンブリ-パタヤもしくはレム・チャバン港の通行時間約1時間~1時間半の時間短縮、且つ交通量の増加が予想されている。 <アウトリーング・ロード(東部)> 1998年11月 完成予定 (2)IMプロジェクト IM-3 B.Nong Ei Pang - B.Sam Chuk DOH/130.0 1995 IM-5 A.Lan Sak - B.Khao Chon Kan DOH/150.0 1995 IM-6 B.Thap Krit Klang - B.Phanon Rok DOH/76.7 1994.7 IM-7 K.A.Khok Charoen - B.Mai Samakki DOH/96.4 1994.9 IM-8 B.Lam Som Pung - Rt.2256 ADB.DOH/38.1 1994.10 IM-10 B.Rong Sung - Lopburi DOH/101.8 1994.8 IM-11 B.Channa Soot - A. Po Thong DOH/241.2 1992.12 IM-12 A.Po Thong - A.Sena DOH/400.5 1994 IM-13 A.Bang Pa In - Ayuttaya OECF.DOH/185.7 1991.1 IM-14 A.Thanyaburi - A.Wang Noi OECF.DOH/284.8 1998.8 IM-16 A.Lamlukka - B.Khlong Siphok OECF.DOH/305.1 1993.12 IM-18 Nakhon Nayok - A.Basang DOH/58.8 1995 IM-20 B.Pluang - Khao Lak Chang DOH/108.0 1995 IM-21 B.Nong Chang - J.R.3138 DOH/96.5 1994 IM-22 J.R.304 - A.Bangnampriao DOH/472.7 1995 IM-23 J.R.32 - J.R.3022 OECF.DOH/159.0 1993.3 サムート・プラカーン-バング・ヒーリー(Rt.34)バンクー-バンコン有料道路に連結 資金調達:1997年9月 L/A ADB *事業内容/上下分離構造、片側3車線、計6車線、軟弱地盤処理工 (3)RHプロジェクト RH-1 B.Hang Nam - Chainat DOH/136.6 1993 RH-2 Nakhon Sawan - A.Chum Saeng DOH/162.8 1994.6 RH-4 Khao Hatyao - Khlong Phai DOH/61.6 1994.1 RH-5 Ban Bung - A.Klaeng OECF.DOH 1998.8 RH-7 Bang Ping - Phraek Sa DOH/236.9 1994.9 (4)交差点改良 (平成10年度国内調査)追加横断歩道橋3橋を含め全て実施済 (5)残プロジェクト(パタヤ-マプタプット間有料高速道路)について (平成10年度国内調査) 阻害要因:パタヤ-インターチェンジ周辺の用地問題、国家予算の不足、マプタプット工業団地への投資減退 次段階調査:1996年6月~1997年6月・D/D ADB セクターローンで実施 資金調達:OECF25次ローンを申請予定 工事:2000年後半頃より着工予定 今後の見通し:実施は確実と思われるが、時期がずれる可能性がある。</p>								