

| | | |
|--|---|--|
| 国 事 借 事 業 実 施 機 関 | 名 業 名 入 人 機 関 | タイ王国 首都高速道路建設事業 (- 2) タイ高速道路交通公社 (E T A) タイ高速道路交通公社 (E T A) |
| 交 換 借 款 契 約 締 結 調 印 | | 1983年6月 1983年9月 |
| 貸 付 承 諾 額 貸 付 実 行 額 | | 11,530 百万円 6,981 百万円 |
| 事業概要と OECF 分 | | |
| <p>首都高速道路建設事業は、タイ王国の首都バンコクの交通混雑緩和を目的として、タイ初の有料高速道路を建設するものである。</p> <p>本事業は、第1次首都高速道路建設事業の第3期にあたるダオ・カノン～クロントイ港間約10kmのうち、チャオピア川架橋部分を除く高速道路部分6.6kmの建設を行うものである。OECF借款対象は、道路およびインターチェンジの連絡路の建設、付帯施設である道路照明・交通標識・料金所の機器購入・据付にかかる外貨分全額である。</p> | | |
| 主要計画 / 実績比較 | 計 画 | 実 績 |
| (1)事業範囲 高速道路 インターチェンジ 料金所 その他 | ダオ・カノン～クロントイ港間 約10kmのうち、チャオプラヤ 川架橋区間3.3kmを除く6.6km 3ヶ所 5ヶ所 道路照明・標識等の購入・据付 | } いずれも変更なし |
| (2)工期 用地収用等(借款対象 外) 本体工事 | 1983年7月～1984年9月 (15ヶ月間) 1984年10月～1987年3月 (30ヶ月間) | |
| (3)事業分 ・外貨分 ・内貨分 合計 | 11,530 百万円 1,041 百万バーツ 21,936 百万円 | 6,981 百万円 546 百万バーツ 12,441 百万円 |
| 為替レート (換算時期 1983年2月) | ¥10 = 1Baht | ¥10 = 1Baht |

分析と評価

(1)事業範囲

本事業の範囲は、バンコクの第1次首都高速道路第3期路線（ダオ・カノン～クロン・トイ港間約10km）の高速道路および附帯施設のうち、チャオピア川架橋区間3.3kmを除く高速道路部分約6.6kmの建設、サト・プラジット、スクサワット、ダオ・カノンの3ヶ所のインターチェンジの建設、サト・プラジット、ダオ・カノン、スクサワット、リバーサイド・ワットサイの5ヶ所の料金所の建設、道路照明・標識の機器購入・据付であった。

事業範囲に変更はなく、当初計画通りに完成している。

(2)工期

実施機関であるタイ高速道路交通公社（ETA）の責務によって行われた用地取得（借款対象外）は、当初計画では1983年7月開始、84年9月終了の予定であったが、終了が85年5月となり8ヶ月遅延した。このため、入札および契約は、開始と完了がそれぞれ4ヶ月遅延した（入札から契約までに要した期間は、当初計画どおり7ヶ月）。用地取得の遅れに関しては、コスト削減のためのルート代替案の検討に時間を要したことが理由として上げられる。

建設は、当初計画より5ヶ月遅れで開始され、その期間は当初計画の29ヶ月を1ヶ月オーバーして30ヶ月となったため、完工は6ヶ月の遅れとなった。これは、市街地に建設される高速道路という本事業の性格からすれば許容範囲の遅れとみなされ得る。

(3)事業費

事業費は、計画の21,936百万円に対して実績は12,441百万円と、大幅なコストアンダーランとなっている。本所要資金計画は、実施機関であるETAによって作成され、その積算根拠は国際的規格に基づいていた。また、事業範囲にも変更はなく、調達も適切に行われ、後述するように工事の質にも問題がなかった。したがって、事業費の低下は受注競争によるところが大きいと考えられる。事前審査資格（P/Q）には、日本企業をはじめとして、欧州企業、タイ企業が40数社参加し、この中からショートリストに残った14社により競争されるという厳しい入札が、結果的に受注価格の大幅低下をもたらしたものと考えられる。

(4)実施体制

実施機関はタイ高速道路交通公社（ETA）である。ETAは、政府より首都圏の高速道路の建設・運営・維持管理に強力な権限を与えられている。また、第1次首都高速道路の第1期路線、第2期路線の建設など経験が豊富である。コンサルタントはタイの企業であるが、詳細設計も行っており、経験豊富である。コンストラクターは日本企業で能力・経験に問題なく、パフォーマンスも良好であった。

(5)運営・維持管理状況

維持管理もETAが行い、適切な運営を行っている。また、管理のコンピュータ化など近代化への努力もみべきものがある。ただ、管理面の技術者が不足しており、今後の強化が必要であろう。

事業効果

当初の需要予測を2倍近く上回る利用台数（1997年に192百万台）があり、採算性も非常に高くなっている（EIRRは、当初計画時の12.8%に対し、実績は50.1%）。

備考

評価報告日：1998年3月