

国名 事業名 借入人 事業実施機関	タイ王国 シラチャ・レムチャバン鉄道建設事業 タイ国有鉄道（SRT） タイ国有鉄道（SRT）	
交換公文締結 借款契約調印	1988年 9月 1988年 9月	
貸付承諾額 貸付実行額	1,013 百万円 920 百万円	
事業概要とOECE分	<p>本事業は、タイ東部臨海開発の一部であるレムチャバン港の建設（本事業審査時においては1990年末に操業開始を予定）に合わせて建設され、レムチャバン港での輸出入貨物、レムチャバン工業団地に係わる諸貨物等の鉄道輸送を可能とすることにより、東部臨海地区の開発促進を図るものである。OECEの借款対象は、本事業に係わる外貨分の全額である。</p>	
主要計画 / 実績比較	計 画	実 績
(1)事業範囲 事業本体 レムチャバン港 - シラチャ駅を 結ぶ単線 操車場 通信設備 信号機 照明設備 管理用建物 排水設備 コンサルティング サービス	9.3 km 4線（総延長5.1km） 中央制御システム 中央制御システム SRT標準 SRT標準 SRT標準 86 M/M	変更なし 71.8 M/M
(2)工期 ・コントラクター選定 ・土木工事 ・軌道工事 ・通信・信号機の調 達・据付け ・コンサルティング サービス	1988年9月～1989年7月（11ヶ月） 1989年7月～1990年8月（14ヶ月） 1990年3月～1990年7月（5ヶ月） 1990年2月～1990年10月（9ヶ月） 1988年9月～1991年10月（38ヶ月）	1989年9月～1991年5月（21ヶ月） 1991年6月～1992年9月（16ヶ月） 1992年1月～1992年8月（8ヶ月） 1992年2月～1994年4月（27ヶ月） 1990年5月～1993年5月（37ヶ月）
(3)事業費 ・外貨分 ・内貨分 ・合計	1,013 百万円 92 百万バーツ 1,471 百万円	1,002 百万円 345 百万バーツ 2,403 百万円
為替レート	1バーツ = 5円（審査時 1988年）	1バーツ = 4.06円（1994年）

分 析 と 評 価
-----------

(1)事業範囲

本体部分は、ほぼ計画通り実施された。ただし、外貨費のオーバーランを防ぐために、海外調達品の一部が国内品に切替えられた。

(2)工期

契約額が見積額を大幅に上回ったことによる工事開始の遅れと、その後の工期遅延により、実際の事業完成は、対計画比3年6ヶ月の遅れとなった。本事業では、レムチャバン港開港と同時の利用開始が目標であったが、そのためには、工程管理に更なる配慮が必要であった。工期遅延の主な原因は、コントラクターによる信号・通信機器の調達が遅れたためである。

(3)事業費

総事業費は、審査時見積1,471百万円に対し実績2,403百万円と、当初見積比約1.6倍の大幅なコストオーバーランが生じた。この主な原因は、審査が行われた1988年から入札が行われた1990年にかけて、タイで全国的に起きた建築ブームに伴い、タイ国内の建設資材および労務費が急騰し、本事業もその影響を受けたためである。また、信号・通信設備の仕様が入札書類作成段階に具体的に決ったため、信号・通信設備に関する海外調達品（外貨分）についてもコストオーバーランの可能性が生じた。SRTが新たな外貨資金を調達することは困難であったため、海外調達品の一部国内品への切替、予備費の使用等の処置により、外貨分は借款契約の貸付実行限度額内に収められた。内貨増加分は、SRTがタイ政府から追加予算の配布を受け対処された。

(4)実施体制

レムチャバン地区の鉄道、港湾、工業団地を含む総合開発計画の作成および予算配分は、東部臨海開発事務局（OESB）が行い、各事業の実施は各担当機関に委ねられた。当初、本事業はレムチャバン港の一部としてタイ港湾公社（PAT）が実施することになっていたが、政府判断によりSRTが実施することになった。コンサルタントは、レムチャバン地区開発計画作成時に雇用された企業が随意契約にて雇用された。本事業は、事業計画機関と実施機関が違っており、予算確保や他機関との調整についての認識が一致していなかった。OESBは、計画立案、予算配分のみならず、東部臨海の全事業の進捗を一元的に監視することが求められた。

(5)運営・維持管理状況

信号・通信機器等の据付が遅れたため、ポイント（分岐器）を手動で操作しながら列車は運行されたが、列車運転本数が当初見込みより少ないこともあり、今のところ運行上の事故等の報告はされていない。現在は周波数変更に伴う信号・通信機器の改造工事实施中で、1997年完了の予定である。

事 業 効 果
---------

レムチャバン港は、1991年10月に竣工し、1996年にはタイ国全体のコンテナ取扱量の内約30%を占めるまでに成長した。また、レムチャバン港取扱コンテナの内、地上輸送に本事業が利用された割合は、1994年の9%から1996年の15.9%まで拡大した。これより、本事業がレムチャバン港のコンテナ取扱量の拡大に一定の効果があったと考えられる。現在、鉄道輸送のバンコク側の終点近くに整備中のインランド・コンテナ・デポ（ICD）およびトラックターミナルが完成すれば、コンテナ輸送に鉄道を利用するメリットが向上し、取扱量も更に伸びると思われる。

備 考
-----

評価報告日：1997年9月