



# タイ

## 3 地方幹線道路網改良事業(1)(2)

**A** タイ中央部および南部において主要国道の拡幅整備を行うことにより、輸送容量の増強および交通渋滞の緩和を図り、もって地域経済の発展並びに生活環境の改善に寄与する。

**B**  
**C**  
**D**

承諾額/実行額 294億300万円/232億2,600万円  
 借款契約調印 1994年9月、1995年9月  
 借款契約条件 金利2.3~3.0%、返済25年(うち据置7年)、一般アンタイド  
 貸付完了 2001年1月、2002年5月  
 実施機関 運輸通信省道路局



外部評価者 藤野 淳史((株)コーエイ総合研究所)  
 現地調査 2004年12月

### 評価結果

本事業では、ほぼ計画通りに国道(約630km、東京~大阪間は573km)の拡幅(2車線から4車線)が行われた。期間中は、アジア通貨危機に起因するコントラクターの資金繰り悪化や用地取得にかかる調整のため、計画を大幅に上回ったが、事業費は計画を下回った。

一部の区間では、地域の経済不振により交通量が伸び悩んでいるが、年平均日交通量は対象10区間のうち5区間において計画を上回っており、所要時間の短縮および走行費用の節減が実現している。

受益者調査では、57.5%が沿線地域の工場や商店が増加したと回答するとともに、同62.5%が地域経済の振興に寄与していると回答している。さらに、同39.2%が雇用機会が拡大したと回答している。また、企業への聞きとりでは、物流の阻害要因が解消したとの評価が得られた。

運輸通信省道路局の技術および体制面は問題なく、財務面は良好である。

本事業の教訓として、計画・実施段階において公聴会等の機会を設け、地域の状況、住民の要請に配慮することが挙げられる。沿線地域への負の影響を最小化するため、標識の設置等、住民の安全性の向上に取り組むことが望まれる。

### 第三者意見

事業遅延への対策として、コントラクターの財務状況の確認や用地取得の市場価格の適用は今後の教訓である。また、本事業では有効性にかかる計画と実績の差異が大きい。その原因を究明することも次の事業計画を立案するうえで有益である。交通安全への配慮も必要である。

有識者 Ms. Chintana Nettasna (民間企業)

クイーンズ大学修士(都市・地域計画)。現在、チョーガンチャン建設会社副社長。専門は建設。

### 地域経済へのプラスのインパクト

対象地域の企業からは、本事業の実施により物流が円滑になり、沿線地域における木材加工、ゴム加工、海産物加工、観光等の振興に貢献したとの評価が得られた。



ゴム加工品の流通拠点

### 対象区間の年平均日交通量(台/日)の計画と実績

区間	計画	実績	計画比
<第1期>			
バンブー・クレン	27,287	15,528	56.9%
クラン・トラート	19,109	10,265	53.7%
プラチュアプキリカーン・タサエ	24,609	16,135	65.6%
パタラー・クーハ	11,858	17,635	148.7%
チュンボン・ランスアン	19,492	19,509	100.1%
ランスアン・チャイヤ	14,732	18,241	123.8%
<第2期>			
スラタニ・スンソン	12,406	11,140	89.8%
スンソン・パタルン	13,780	16,936	122.9%
チャイヤ・フンフィン	14,332	17,402	121.4%
チャナー・パタニ	14,789	8,285	56.0%