



パキスタン

29 機関車工場建設事業

A
B
C
D

貨物輸送に鉄道が重要な役割を果たすパキスタンにおいて、機関車工場を建設し機関車製造技術を移転することにより、機関車製造の国産化を段階的に図り、もって鉄道輸送の安定化を通じて同国の経済発展に寄与する。

承諾額/実行額	97億6,000万円/96億7,000万円
借款契約調印	1984年2月
借款契約条件	金利2.75%、返済30年（うち据置10年）、部分アンタイト
貸付完了	1994年8月
実施機関	鉄道省・パキスタン国鉄



外部評価者 菌田 元 (アイ・シー・ネット(株))
現地調査 2004年9月

評価結果

本事業では、ほぼ計画通りに機関車工場の建設、技術移転等が行われた。期間は内貨不足、設計の変更等によって計画を大幅に上回ったが、事業費は計画を下回った。

本事業を通じて生産指導等が行われ、工場の技術基盤が確立した。しかし、当初計画では、製造開始(1993年)から12年間で239両の機関車製造を予定していたのに対し、全輸送手段のうち鉄道が占める割合が減少するなかで、実施機関の財務上の制約もあり、2004年までに59両を製造したにとどまっている。また、国産化政策に基づき、機関車の国産化率を、製造開始から10年目以降は50%とする計画であったが、部品の標準化が進まず実績では33%にとどまっている。

本工場で製造された機関車は、全電気式ディーゼル機関車の1割強に相当し、年間2,000万人の旅客を輸送していると推計される。また一部国産化により、約10億ルピー(2,400万ドル)

の外貨を節約できたことになる。

パキスタン国鉄の技術面は問題なく、体制面では公社化と業務の民間への委託等の改革を進めている。財務面は赤字ではあるが、運賃値上げ、高速列車の増強等により収入が増加している。今後、本工場の製造量を増加していくためには、計画的な予算の配賦が必要である。

本事業の教訓として、実施機関の財務能力を慎重に検討したうえで事業の実施方法と規模を決定することが挙げられる。

第三者意見

パキスタン国鉄のさらなる経営努力の必要性から本事業効果は限定的であったが、機関車更新の妥当性はあり、今後、経営改善を通じ鉄道輸送を増加させる潜在性はある。

有識者 Ms. Rehana Sheikh (NGO)

モナシュ大学修士(公共政策)。現在、ブリティッシュカウンシル・DFIDジェンダー平等プロジェクトマネージャー。専門は公共政策、農村開発等。

本事業の妥当性について

パキスタンの運輸部門では、事業実施前から長距離大型貨物輸送における鉄道が占める割合の回復が重要な課題となっていたが、2003年における鉄道の貨物、旅客の占める割合はそれぞれ5%、10%にまで低下した。

その理由としては、資金不足により線路等の施設や機関車の修復ができないため、列車運行速度が下がり、運行管理、滞留時間等、貨物輸送の効率が低下したことが挙げられる。また、本事業は段階的な機関車国産化計画の一部であったが、現在はその計画自体が滞っている。

パキスタン国鉄は、公社化および運営への部分的な民間参入等の経営改革を着実に進め、長距離大量貨物輸送における鉄道が占める割合の回復に焦点をあてた市場調査を実施したうえで、複線化や新型車両導入等の鉄道施設整備を進める必要がある。

旅客・貨物輸送における鉄道の占める割合の推移

