



4 タイ

ワットナコンイン橋および付帯道路建設事業(1)(2)

バンコク首都圏交通網の整備により、東西交通の円滑化と渋滞緩和に貢献

承諾額/実行額 172億2,600万円/111億200万円
 借款契約調印 1995年9月/1996年9月
 借款契約条件 金利2.7%、返済25年(うち据置7年)、一般アンタイト
 貸付完了 2004年7月/2005年1月
 実施機関 運輸省 URL: <http://portal.mot.go.th/> (タイ語)

本事業の目的

チャオプラヤ川に架かるワットナコンイン橋(現ラマ5世橋)とそれに接続する東西道路(現ナコンイン道路)および南北道路(現ラチャブルック道路)を建設し、バンコク首都圏の東部と西部(外環状道路への連結)間の交通渋滞の緩和、およびチャオプラヤ川西岸地域の南北往來の円滑化をはかり、バンコク首都圏西部地区の経済発展に寄与することを目的とする。

本事業実施による効果(有効性・インパクト) 評価a

本事業では計画通りワットナコンイン橋、東西道路、および南北道路が建設され、2005年の午前および午後のピーク時の実績交通量(両方向合計、計6地点で観測)は、いずれも計画交通量(同)に比して100%を達成しており、目標達成度はきわめて高いといえる。一部地点において交通量が予測より大きく伸びた理由は、対象地域の社会経済発展が進んだこと、また本事業と接続するチャオプラヤ川西岸地域の道路網が整備・拡張され本事業対象区間道路の利用が促進されたことなどが挙げられる。また、サンプル調査では、チャオプラヤ川をはさんだ特定2区間の通過時間は、事業実施前に比べて実施後は大幅に短縮している。よって、本事業の実施により概ね計画通りの効果発現がみられ、有効性は高い。

本事業実施と国家計画等との整合性(妥当性) 評価a

審査時および事後評価時ともに、国家計画等と合致しており、事業実施の妥当性はきわめて高い。審査時、道路交通が主要交通手段であったため交通網整備は優先課題であった。

事後評価時には大量輸送のための異なる交通モードの組み合わせが掲げられているが、バンコク首都圏を結び、バンコク首都圏の外環状道路を補完するチャオプラヤ川西岸の道路網の一部として機能している本事業の必要性は引き続き高い。

事業実施の経済性(効率性) 評価b

本事業は、事業費については計画を下回ったものの(計画比72%)、期間については計画を大幅に上回ったため(計画比180%)、効率性についての評価は中程度と判断される。事業費節減のおもな理由は競争入札による建設費の抑制が挙げられるが、他方、事業遅延のおもな要因としては用地取得のための予算措置に時間を要したことなどが挙げられる。

今後の展望(持続性) 評価a

運営・維持管理機関の能力、維持管理体制、および本事業の維持管理にかかる予算措置に特段問題はなく、高い持続性が見込まれる。

結論と教訓・提言

以上より、本事業の評価は非常に高いといえる。運営・維持管理および継続的な事業評価のため、また将来の道路開発計画策定に必要な情報の整備を行うためにも定期的な交通量調査の実施と統計記録の整備が望まれる。また、交通安全上の観点からは、事故多発交差点への信号機の設置、道路標識の拡充等を行うことが望まれる。

開発途上国専門家の意見

フェーズ1の教訓を生かしコンサルタント選定と用地取得の期間がフェーズ2で改善された。建設業者選定もさらに改善できたはずである。交通量の増加や走行時間の短縮など事業効果は高く、対象地域の経済発展に貢献している。

専門家の氏名: Mr. Stephen Olubpdinwa Ogunlana (学者)
 ラバラ工科大学建築工学博士課程修了。現在、アジア工科大学教授。専門は建設、インフラマネジメント、PPP等。

事業実施前と実施後における特定2区間の通過時間の比較

	経路	距離	進行方向	所要時間(分)		
				午前 ピーク時	午後 ピーク時	オフ・ ピーク時
事業 実施前	ラタナチベット街道 プラ・ナンクラオ橋	17.5 km	東方向	45	29	20
			西方向	18	23	16
事業 実施後	ナコンイン道路 (東西道路) ラマ5世橋	14.2 km	東方向	14	18	11
			西方向	11	15	7.5