

JBIC事後モニタリング報告書

案件名:タイ「サタヒップ・マプタプット鉄道建設事業」

[借款概要]

承諾額／実行額:3,002 百万円／2,826 百万円
 借款契約調印 :1988 年 9 月締結
 貸付完了 :1997 年 1 月
 事後評価 :1998 年
 実施機関 :タイ国有鉄道

[事業目的] (現地調査:2005 年 1 月)

バンコク東部臨海地域において、マプタプットーサタヒップ間に貨物専用線の敷設及び付帯設備を建設することにより、マプタプット工業港・工業団地の貨物輸送の需要への対応を図り、もって東部臨海地域の開発に寄与するもの。

[結果概要]

項目	事後評価時	事後モニタリング時																
<p>[有効性・インパクト] (1)サタヒップーマプタプット間の貨物輸送需要への対応</p>	<p>(1)輸送実績は約 421 千トンである。目標値約 4,000 千トンの約 10%に留まっている。主要な貨物輸送品は石油である。実績が予測に比して低い理由は以下の通り(90%の内訳)。 ・約 50% (鉱物資源・農産品)は前提条件の変化により輸送が未実現(鉱物資源(主にポタッシュ、肥料等の原料)は開発事業が未実施、農産品はバンコク港での扱いとなった)。 ・約 40%(石油・LPG・工業製品)は他の運輸手段(トラック等)により輸送需要が吸収された。</p>	<p>(1)貨物輸送量は、2003 年に約 925 千トン(98 年の約 2.2 倍)に増加した。しかし、シラチャーチェチェンサオ間の鉄道輸送がフルキャパシティーとなっていることもあり、依然として、マプタプット工業団地で生産される工業製品はほとんどトラック輸送されている。二重積み下ろしを必要とする鉄道輸送に比べ、トラック輸送はコスト・時間の面で有利である。なお、増加傾向にある輸送量(約 925 千トン)の内訳として、石油製品以外では冷延鋼板の輸送が増えている。 <単位:千トン/年></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>評価項目</th> <th>1997</th> <th>1998</th> <th>1999</th> <th>2000</th> <th>2001</th> <th>2002</th> <th>2003</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>両区間貨物輸送量</td> <td>217</td> <td>421</td> <td>554</td> <td>664</td> <td>765</td> <td>928</td> <td>925</td> </tr> </tbody> </table>	評価項目	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	両区間貨物輸送量	217	421	554	664	765	928	925
評価項目	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003											
両区間貨物輸送量	217	421	554	664	765	928	925											
<p>(2)東部臨海地域の鉄道網整備による地域の開発。</p>	<p>(2)東部臨海地域における鉄道網の整備(本事業以外の鉄道事業実施を含む)は、同地域の産業開発に貢献した。</p>	<p>(2)ラヨーン州(東部臨海地域)の GRDP(地域総生産)は毎年 10%前後(98 年 2,061 億バーツ、03 年 3,193 億バーツ)で伸び続け、一人当たり総生産は全国平均の 2 倍を超えている。(参考:タイ全国の GDP:98 年 4.63 兆バーツ、03 年 5.94 兆バーツ)</p>																
<p>[持続性] (1)技術・体制・財務面</p>	<p>(1)SRT(タイ国有鉄道、運輸省下の国営企業)全体施設は老朽化し、長年に渡り営業赤字を計上しており、資金繰りが悪化している。SRT の経営はタイ政府の補助金によって支えられているものの、タイ政府の財政負担を軽減するためにも SRT の財務状況及び経営改善は必須である。</p>	<p>(1)①技術面:現在東部臨海地域には 152 名のスタッフがおり、うち土木工事に 48 名、機械部には 83 名のスタッフが配属されている。地区事務所には軌道メンテナンス課、信号・通信メンテナンスセンターを設置し技術面の対応に当たっている。車輛運用部では、危険防止カリキュラムを含む職員の実務訓練を行い、安全性を高める努力を行っている。 ②体制・財務面:SRT 全体の経常利益は依然として赤字。2004 年は 2,335 百万バーツの経常損失を計上。このため、SRT は政府(大蔵省)より提示された経営改善策に基づき需要の高い区間の複線化(バンコク周辺)、不採算路線の廃止、コンテナ場の設置による貨物輸送の増強、老朽機関車の取替え、職員数の削減等、体制面の改革も含めた改善に取り組んでいる(SRT とのインタビュー結果による)。</p>																
<p>(2)維持管理状況</p>	<p>(2)SRT は 81 年間の鉄道運営実績があり、軌道及び信号・通信施設の保守点検のためのガイドライン、マニュアルはよく整備されており、建設された事業の維持管理上の問題はない。</p>	<p>(2)建設された軌道及び付帯施設の維持管理上の問題点はない。</p>																
<p>[教訓、提言及び資料情報とモニタリング方法] (1)事後評価報告書及び事後評価後に実施した調査等の教訓及び提言をフォローアップ</p>	<p>(1)記述なし(プログラム評価であったため、本事業単体としての教訓・提言はなし)</p>																	
<p>(2)事後モニタリング時の教訓及び持続性確保の為の提言</p>		<p>(2)SRT はマプタプット地域の企業に対しマーケティングを行っており、数社からの需要がある。しかしこの実現には本線以北、特にシラチャーチェチェンサオ間の輸送キャパシティーが課題となっている。SRT は当該区間の複線化を進め、輸送のボトルネックを解消することが望まれる。</p>																