

2 タイ

国鉄軌道改良事業(1)~(3)

レール破損による運行遅延・脱線事故防止に貢献

| | |
|---------|---|
| 承諾額／実行額 | 259億5,500万円／238億7,200万円 |
| 借款契約調印 | 1993年1月～1996年9月 |
| 借款契約条件 | 金利2.30%～3.00%、返済25年(うち据置7年)、一般アンタイト |
| 貸付完了 | 2001年11月～2004年1月 |
| 実施機関 | タイ国有鉄道 URL: http://www.railway.co.th/English/ |



本事業の目的

本事業は、タイ国有鉄道の北線、南線の一部区間(全長791km)について軌道の全面改良を行うことにより、列車運行の安全性向上、維持管理費用の軽減を図り、鉄道輸送力の維持・強化を通じて、タイ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b

本事業により、年間レール破損件数は110件(1998年)から37件(2004年)と著しく減少しており、また、事業実施前は3年に一度の頻度で発生していた脱線事故は、現在ほとんどみられなくなった。本事業による改良区間では列車の走行安定性が向上したことにより、貨物列車の最高時速が100km/hから120km/hに上がっており、1km当たりの年間維持管理費用については、改良区間平均で1.21億パーツ(約3.79億円)の節減効果があったことが確認されている。

一方、タイ国内のマイカーブームの影響等により、公共輸送機関の乗客輸送量は減少しており、同様に鉄道利用者数も減少傾向にある。よって、本事業の実施により一定の効果発現がみられ、有効性は中程度である。

本事業実施と国家計画等との整合性(妥当性) 評価a

本事業の実施は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極めて高い。本事業

は、タイ第7次国家経済社会開発計画に基づいて計画されたものであり、事後評価時点における同国第9次国家経済社会開発計画においても、地方開発に資するインフラの整備を重視している。また、この国家計画を受けてタイ国鉄にて策定された運輸開発マスタープランでも、軌道改良を推進する方針が掲げられている。

事業実施の経済性(効率性) 評価b

本事業では、事業費については計画を下回ったものの(計画比95%)、期間が計画を大幅に上回ったため(計画比139%程度)、効率性についての評価は中程度と判断される。事業遅延の要因としては、コンサルタントおよび施工業者選定手続きの遅れ等が挙げられる。

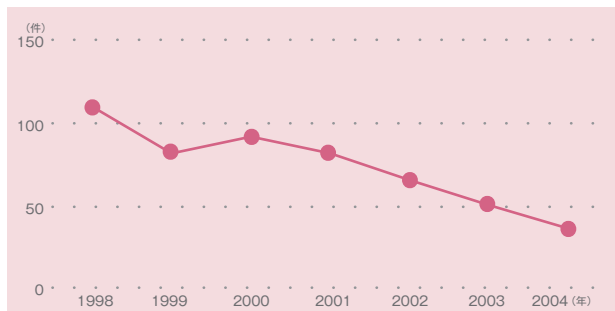
今後の展望(持続性) 評価b

本事業については、実施機関の運賃収入が伸び悩み、営業収支が赤字基調という問題があるものの、能力・維持管理体制に問題はなく、持続性は概ね問題ないと評価される。

結論と教訓・提言

以上により、本事業の評価は概ね高いといえる。鉄道利用者数が減少傾向にある状況をふまえて、マーケティング等を強化することにより、料金収入増加、実施機関の財務内容改善を図ることが望まれる。

タイ国鉄北線(バンコク～チェンマイ間全長751km)のレール破損発生件数(件)



開発途上国専門家の意見

本事業は、鉄道の軌道改良により、脱線事故の減少、運営・維持管理費の削減に貢献している。今後、タイ国鉄の財政状況改善のため、事業運営への民間参加が期待される。

専門家の氏名: Mr. Narong Pomlaktong (学者)
クイーンズランド大学博士(経済)。現在、TDRI 上級研究員。
専門は人材資源開発と社会開発。