



# バンコク地下鉄建設事業 (1)～(5)

バンコク中心部の交通問題と大気汚染等の環境問題の改善に貢献

## 【外部評価者】

京都大学大学院 大津 宏康

## レーティング

有効性・インパクト	a	総合評価 <b>B</b>
妥当性	a	
効率性	b	
持続性	b	

## 本事業の目的

第7次国家経済社会開発計画ならびに第8次同計画に沿ってマストラ鉄道網整備の一環としてバンコク中心部に地下鉄を建設することにより、年々深刻化するバンコクの交通渋滞問題を緩和して円滑で効率的な人の移動を実現する一方、大気汚染等の環境問題の改善に寄与する。

## 借款契約概要

- 承諾額／実行額：  
2224億2600万円／2164億5600万円(合計)
- 借款契約調印：1996年9月(第1期)
- 借款契約条件：  
(第1, 2期)金利2.7%、返済25年(うち据置7年)  
(第3, 4, 5期、既往内貨融資事業分)  
金利0.75%、返済40年(うち据置10年)  
一般アンタイド(コンサルティングサービス部分は部分アンタイド)
- 貸付完了：2006年3月(第5期)
- 実施機関名：タイ高速鉄道公社(MRTA)
- WEBページURL：  
<http://www.mrta.co.th/eng/index.htm>

## 特筆すべき事項

本事業において、MRTAはタイ法律で十分カバーされない内容についても実施機関として独自にバリアフリーガイドラインを策定し、自主的に障害者配慮を導入している。この方策は、“ユニバーサルデザインの導入(あるいは障害者・高齢者等への配慮)”として、円借款事業における好事例として高く評価されている。

## 本事業実施による効果(有効性・インパクト)

本事業で計画されていた地下鉄の運行状況は運行本数・運行間隔ともに当初計画と同等レベルの運行実績を達成している。しかしながら、乗客数は現時点では当初予測(24万～43万人/日)を下回っている(2007年7～11月平均、17万1200人/日)。この主原因としては、他の大量輸送機関プロジェクトおよびブルーラインの延伸が当初計画よりも遅れていることが考えられる。ただし、利用者数が増加傾向にあることに加え、利用者を対象とした受益者調査の結果からは、ほぼ100%の利用者から「大いに満足」あるいは「満足」という高い満足度が得られていることから今後利用者はさらに増加することが期待される。他方、地下鉄開業前(2003年)に比較して開業後に自動車平均走行速度、平均交通量の点から主要道路での交通渋滞の改善が見られる。また、沿線において開業前に比較して空気汚染物質の減少が確認された。

本事業の実施により概ね計画どおりの効果発現が見られ、有効性は高い。

## 妥当性

本事業の実施は審査時および事後評価時ともに、開発ニーズ、開発政策と十分に合致しており、事業実施の妥当性は高い。審査時点および事後評価時点のいずれにおいてもバンコク首都圏の交通渋滞の解消・大気汚染の改善は重要課題となっており、本事業の重要性は高い。

## 効率性

本事業は、事業費については計画を下回った(計画比94%)ものの、期間が計画を上回った(計画比126%)ため、効率性についての評価は中程度と判断される。事業遅延は、主としてコンセッション契約承認に関する閣議決定の遅れに起因するものである。

## 今後の展望(持続性)

実施機関であるMRTAの運営・維持管理に関する技術、体制面は問題ない。ただし、財務面についてはコンセッショネア\*であるBangkok Metro Public Company Limitedの収益状況に課題があり、本事業の持続性は中程度と評価される。

## 結論と教訓・提言

以上より、本事業の評価は高いといえる。本事業の教訓として、コンセッション契約に関する入札制度の改善、およびコンセッション契約による鉄道整備事業の妥当性を考慮することが挙げられる。提言としては、本事業の持続性を高めるためには、大量輸送機関整備を速やかに推進するタイ政府の施策が望まれる。

\*特許権所有者。権利の譲り受け人。