

# 日メコン連結性イニシアティブ・プロジェクト レビュー

●メコン諸国の連結性強化に貢献する主要な日メコン連結性イニシアティブ・プロジェクトを定量的に評価。この評価を通じて、実施中の案件の着実な進展を確認するとともに、一層の連結性強化に向けた新たな戦略の下での協力に係る検討を進める。

## 東西経済回廊【99.9%舗装済。実走時間N.A.時間(2008年)⇒36時間(2017年)】

- 東西経済回廊整備事業(ミャンマー:円借)【現状:フェーズ1は調査終了し現在入札手続き中。フェーズ2はFS実施中】  
⇒PCU(\*): 2,410(2014年)→14,500(2024年)【ジャイン・コーカレー橋】①  
⇒モーラマイン・コーカレー間走行時間: 約4.5時間(2014年)→約2時間(2024年)

- 国道9号線橋梁改修計画(ラオス:無償)【現状:施工中】  
⇒PCU(\*):セクムカーム橋②1,840 セタームアック橋4,861(2015年)③  
→セクムカーム橋2,966 セタームアック橋8,358(2022年)

## 南部経済回廊【95%舗装済。実走時間40時間(2008年)⇒35時間(2017年)】

- 国道5号線改修事業(カンボジア:円借)【現状:北区間、南区間では工事中。中央区間はPKG2,3は公示済み、PKG1、4は公示手続き準備中。】  
⇒PCU(\*):【北区間】8,491(2011年)→22,500(2022年)(バタンバン④-シソポン⑤間)  
【南区間】7,306(2012年)→13,817(2021年)(プレックダム⑥-スレアマム⑦間)  
【中央区間】6,174(2012年)→14,229(2022年)(スレアマム-バタンバン間)  
7,454(2012年)→15,566(2022年)(シソポン-ポイベト⑧間)  
⇒走行時間:【北区間】103分(2011年)→86分(2022年)(バタンバン-シソポン間)  
【南区間】135分(2012年)→126分(2021年)(プレックダム-スレアマム間)  
【中央区間】116分(2012年)→107分(2022年)(スレアマム-バタンバン間)  
44分(2012年)→36分(2022年)(シソポン-ポイベト間)

- シハヌークビル港新コンテナターミナル整備事業(カンボジア:円借)【現状:詳細設計準備中】⑨  
⇒TEU(\*): 392,000(2015年)→870,000(2025年)
- 南北高速道路(ベンルック⇄ロンタイン)(ベトナム:円借)【現状:施工中】⑩  
⇒PCU(\*): N.A.(2011年)→41,136(2018年)  
⇒所要時間: 132分(2011年)→58分(2018年)

## ソフト連結性

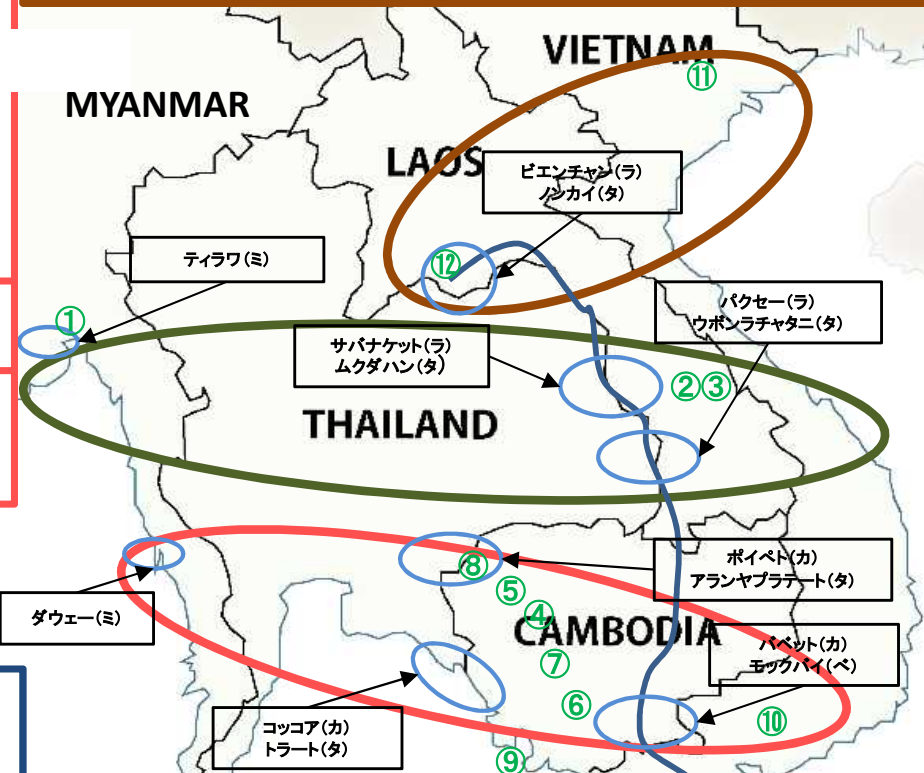
- 【制度】NACCSによる税関行政近代化プロジェクト(ベトナム, ミャンマー)  
⇒簡易検査による通関処理に要する時間: 15分(VNACCS導入前)⇒1~3秒(VNACCS導入後)
- 【地域開発】未来型都市持続性推進プロジェクト(タイ)  
⇒Sustainable Future City Initiativeのモデル地方都市数6都市において計画策定を実施。  
⇒中央政府・地方都市の関係者39名が来日し日本の地方都市の開発についての研修を実施。
- 【人材育成】日本人材開発センター関連プロジェクト【継続】(ラオス, カンボジア, ミャンマー, ベトナム)  
⇒2015年来, 計17,150人の人材育成支援。各国で経営・企画・管理を主体的に担う人材を輩出

## 日メコン物流ワークショップ

- 2017年9月及び2017年3月に実施。官民併せて、計130人参加。
- 東西経済回廊及び南部経済回廊の展望と課題、メコン諸国の取組について情報共有。

## ビエンチャン・ハノイ連結性

- ハノイ⑪-ビエンチャン⑫連結性強化に係る情報収集・確認調査(ラオス・ベトナム:調査)  
⇒収益やライフサイクルコストを踏まえた上で、数種の道路整備案や工程について検討。  
⇒ソフト連結性強化策を検討。



※赤字は実施中。青字は実施済み又は完了間近。  
※PCU(乗用車換算台数)は、一日当たりの交通量を乗用車換算した単位  
※TEU(20フィートコンテナ貨物取扱量)は、コンテナターミナルの貨物取扱量の単位