

1. 基本情報

- (1) 国名：ミャンマー連邦共和国
- (2) プロジェクトサイト／対象地域名：モン州及びバゴー地域（チャイトー～バゴー区間のバイパス約 80km）
- (3) 案件名：東西経済回廊整備計画（フェーズ 2）（East-West Economic Corridor Improvement Project (Phase 2)）
- (4) 事業の要約：本事業は、東西経済回廊のチャイトー～バゴー区間に新規バイパスを整備することにより、当該区間で増加する交通需要への対応及び国際・国内物流の効率化を図り、もってミャンマーの貿易活性化に寄与するもの。

2. 事業の背景と必要性

- (1) 当該国における国際幹線道路の開発の現状・課題及び本事業の位置付け

ミャンマー連邦共和国（以下、「ミャンマー」という。）にとって、タイは主要貿易相手国であり、今後、更に貿易量が増加することが見込まれるが、現在タイ～ミャンマー間の主要な輸送手段である海上輸送はマレー半島を経由するために非効率であることから、タイ～ミャンマーを陸路で結ぶ東西経済回廊は物流効率化のために重要である。東西経済回廊のタイ側区間は国際物流に対応できるが、ミャンマー国内区間は多くのボトルネックを抱え、整備が喫緊の課題となっている。かかる状況下、ミャンマー政府は、全国運輸交通マスタープラン（2015 年）において、東西経済回廊を整備の優先度が高い回廊に位置付けている。また、2016 年 7 月に新国民民主連盟（NLD）政権が発表した経済政策の中でも「電力、道路、港湾といった基礎的経済インフラの迅速な整備」を優先的に実施するとされており、東西経済回廊の整備はミャンマーの重要な課題と位置付けられている。

東西経済回廊のミャンマー区間のうちタイ国境からタトン及びモーラミヤイン区間については、タイ政府、ADB、JICA による支援を受け、国際物流にも耐えうる片側 1 車線の道路に改良される見通しである。これにより、国内・国際物流が活性化し、タトンからヤンゴン方面への交通量は、2013 年の 5、800PCU（1 時間あたりの乗用車換算台数）/日から 2025 年には 14、400～33、400PCU/日、2035 年には 52、900～79、900PCU/日に増加すると見込まれる。しかし、タトンからヤンゴン方面へ約 100km 地点にあるチャイトー～バゴー区間は、既存道路が市街地を通過するため、生活交通と通過交通が混在し著しい渋滞が発生すると見込まれている。2014 年には同区間を通過するのに平均約 2 時間かかるところ、2027 年には同 4.5 時間、2035 年には同 8.2 時間かかることと予測されている。加えて、同区間は市街地を通過するために拡幅が難しく、また、街中を通過交通が頻繁に通ることは交通安全上問題であり、生活交通と通過交通の分離が必要であることから、バイパスの整備が急務となっている。

この点、本事業は、ADB との協調融資により今後交通需要の増加が見込まれるチャイト

～バゴー間に新規バイパスを整備し、ミャンマー国内及び国際物流を効率化するものであり、ミャンマー政府の重要課題である東西経済回廊の整備に向けた事業として位置付けられる。

(2) 国際幹線道路の開発に対する我が国の協力方針等と本事業の位置付け

2012 年 4 月策定の我が国の対ミャンマー経済協力方針において、「持続的経済成長のために必要なインフラや制度の整備等の支援」が重点分野の一つと位置付けられている。本事業は東西経済回廊で交通需要の増加が見込まれるチャイトー～バゴー区間に新規バイパスを整備することにより、物流の効率化を通じてミャンマーの持続的経済成長に寄与するものであり同方針と合致する。また、東西経済回廊の整備は 2016 年 7 月に日本政府が発表した「日メコン連結性イニシアティブ」における協力の柱の一つとされている。更に、本事業は ADB との質の高いインフラ投資のための協調融資候補案件である。橋梁分野に対しては技術協力「橋梁技術訓練センタープロジェクト」(1979～85 年)、無償資金協力「新タケタ橋建設計画」(2014 年)等の支援実績がある。

(3) 他の援助機関の対応

東西経済回廊の国際・国内物流の効率化を図るため、タイ政府はミャンマー国境の第一友好橋に加え、最大のボトルネックであるドーナ山脈区間に約 28km の新規バイパスを整備し、現在、第二友好橋・税関施設を整備中。ADB はエインドゥ～コーカレー間の約 70km の道路改修・整備に係る借款契約を 2016 年 4 月に締結済（本事業の第 1 フェーズである「東西経済回廊整備事業」との協調融資案件）。

(4) 本事業を実施する意義

交通需要の増加が見込まれるチャイトー～バゴー区間にバイパスを整備することで、ミャンマー国内及び国際物流の効率化に資する本事業は、ミャンマーの開発課題・政策及び我が国の経済協力方針と合致し、SDGs ゴール 9（強靱なインフラ構築）に貢献すると考えられることから、JICA が事業の実施を支援する必要性は高い。

3. 事業概要

(1) 事業概要

① 事業の目的：本事業は、東西経済回廊のチャイトー～バゴー区間に新規バイパスを整備することにより、当該区間で増加する交通需要への対応及び国際・国内物流の効率化を図り、もってミャンマーの貿易活性化に寄与するもの。

② 事業内容

本事業は質の高いインフラ投資のための ADB 協調融資候補案件であり、うち JICA 融資対象事業は橋梁部分。

ア) 新シッタン橋（4 車線、全長 2.3km）の建設（JICA 融資対象）（国際競争入札）

イ) 新規バイパス（4 車線、全長 76.6km）の整備（ADB 融資対象）（国際競争入札）

ウ) コンサルティング・サービス（詳細設計、入札補助等）（ショートリスト方式）

③ 他の JICA 事業との関係

有償資金協力「東西経済回廊整備事業」（2015 年）にてコーカレー～モーラミヤイン

区間の 3 橋を整備中。技術協力「道路橋梁技術能力強化プロジェクト」（2015 年～2019 年）にて、本事業の実施機関である建設省（MOC）の橋梁・コンクリート建造物建設に係る施工監理能力の向上を支援中。本事業に MOC 負担部分が生じた場合（バイパス上の小規模橋梁等）も適切に施工監理が行われることが期待される。

(2) 事業実施体制

- ① 借入人：ミャンマー連邦共和国政府（The Government of Republic of the Union of Myanmar）
- ② 事業実施機関／実施体制：建設省橋梁局及び道路局（Ministry of Construction、Department of Bridges and Department of Highways）
- ③ 他機関との連携・役割分担：ADB は、質の高いインフラ投資のための協調融資候補案件として、バゴー～チャイトー区間の新規バイパス（JICA 融資予定の橋梁を除く）整備を検討中（2017 年度前半に F/S 開始予定）。（協力準備調査にて確認。）
- ④ 運営／維持管理体制：建設省橋梁局が橋梁の運営・維持管理を担うが、これまでに国内で類似の橋梁の運営・維持管理経験を有しているため、技術面で大きな問題は想定されない。財務面の運営維持管理体制については協力準備調査で確認。

(3) 環境社会配慮

- ① カテゴリー分類 ■A □B □C □FI(但し JICA 融資対象部分についてはカテゴリ B 相当)
- ② カテゴリー分類の根拠：本事業は「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」（2010 年 4 月公布）に掲げる道路・橋梁セクター及び影響を及ぼしやすい特性に該当するため。

(4) 横断的事項：特になし

(5) ジェンダー分類：ジェンダー主流化ニーズ・分析案件

(6) その他特記事項：本邦技術（鋼管矢板井筒基礎工法）採用を想定。協力準備調査で確認。

4. 過去の類似案件の教訓と本事業への適用

フィリピン共和国「第二マグサイサイ橋・バイパス道路建設事業」の事後評価等では、橋梁アプローチ部分の軟弱地盤による地盤沈下、橋梁上のポットホール発生等、設計・施工監理上の問題と思われる事象が発生していることが指摘され、適切な設計・施工監理が重要であるとの教訓を得ている。

プレ F/S で実施した簡易な自然条件調査の結果、本事業の対象地も軟弱地盤であることが判明していることから、自然条件を踏まえた適切な設計・施工監理体制を構築する。

以 上

[別添資料] 地図

東西経済回廊整備計画（フェーズ2）地図

