

1. 基本情報

- (1) 国名：ミャンマー連邦共和国（以下、「ミャンマー」）
- (2) プロジェクトサイト／対象地域名：ヤンゴン
- (3) 案件名：ヤンゴン市外環状道路（東区間）整備計画（Yangon Outer Ring Road (Eastern Section) Construction Project）
- (4) 事業の要約：本事業は、ヤンゴン市街地から20km～30km郊外に計画中の外環状道路（新規の高速道路）のうち、ヤンゴン・マンダレー高速道路から東側の区間を整備することにより、ヤンゴン市街地への大型車流入抑制、ヤンゴン都市圏の物流の効率化を図り、もってヤンゴン都市圏の渋滞緩和・持続的成長に寄与することを目的とする。

2. 事業の背景と必要性**(1) 本事業を実施する外交的意義**

中国とインドの間に位置し、地政学的重要性及び経済発展への大きな潜在力を有するミャンマーの安定は、地域全体の安定と繁栄に直結する。また、我が国は、基本的な価値観を共有するパートナーとして、2016年4月に発足したアウン・サン・スー・チー国家最高顧問が率いる現政権による民主化、国民和解、経済発展の取組を全面的に支援している。

ミャンマーの現政権は、地方と都市の均衡ある発展による国民和解を経済面から支えることを目的として、2016年11月に安倍総理がアウン・サン・スー・チー国家最高顧問に対して「日本・ミャンマー協力プログラム」を表明した。本事業は、ヤンゴン都市圏に新規に環状道路を建設することにより、交通渋滞の解消、物流の効率化を通じてヤンゴン都市圏の持続的成長に寄与するものであり、同プログラムで重視する「都市開発・都市交通」の着実な実施に寄与する。

また、日本が面的協力を支援する日メコン協力の観点からも、メコン地域の主要幹線道路である東西経済回廊をヤンゴンやティラワ地区に結びつける本計画は、より一層メコン地域の経済活動を活性化させる意義があり、メコン地域全体の連結性促進と経済活性化に資する案件といえる。

(2) 当該国における都市道路開発の現状・課題及び本事業の位置付け

2011年3月の民政移管後、ミャンマーは順調な経済成長を続けており、当国の経済活動の中心地ヤンゴン都市圏には国内外からの投資が集まり、急速に開発が進んでいる。その結果、ヤンゴン都市圏の人口は約560万人（2011年）から約619万人（2016年）に増え、自動車登録台数は約27万台（2012年）から約77万台（2016年）に急増し、交通需要が大幅に増加した。しかしながら、ヤンゴンはアジアの大都市の中でも4.5%と道路面積率が低く（バンコク7.1%、ジャカルタ7.3%、東京18.4%。）道路の絶対量が不足している上、道路の階層性（幹線・補助幹線・生活道路といった役割分担）の欠落や、交差点の不適切な形状等により、道路交通が非効率な状況であり、著しい交通渋滞が発生している。更に、ヤンゴン市街地に港湾施設、トラックターミナル等の物流施設が存在するため、速度の遅い大型車両がヤンゴン市街地へ流入し交通渋滞が悪化している上、円滑な物流が妨げられている。今後、郊外を起点とした大型車の交通需要の増加が予想されるため、郊外からヤンゴン市街地への大型車の流入を防ぎ、またヤンゴン市街地を通過せずに郊外から地方に向けた円滑な物流を確保す

る方策を検討することが、ヤンゴン都市圏の円滑な物流を通じた更なる成長及び渋滞緩和に向けて喫緊の課題である。

かかる状況を受け、ミャンマー政府は、2016年7月に発表した「経済政策」の中で「環境持続的な都市の建設」及び「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の優先付け」を重点政策として掲げ、ヤンゴン都市圏のインフラ開発に更に積極的に取り組む姿勢を示した。また、JICAによる支援を受けた「ヤンゴン都市圏開発の課題整理のための情報収集・確認調査」（2016年）、「ヤンゴン都市交通整備プログラム準備調査」（2016年）の中では、本計画は、ヤンゴン市郊外を起点とした大型車のヤンゴン市街地への流入を防ぐとともに、同道路に沿って港湾施設やトラックターミナル等の物流施設を郊外に移転させることで円滑な物流を実現するために必要な優先事業と位置付けられており、また、ミャンマー政府が経済政策の中で重視する持続的な都市の建設及び基礎的経済インフラの整備に向けた事業に位置づけられている。

(3) 都市道路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づけられている。本事業は、ヤンゴン都市圏に新規に環状道路を建設することにより、交通渋滞の解消、物流の効率化を通じてヤンゴン都市圏の持続的成長に寄与するものであり、同方針と合致する。

(4) 他の援助機関の対応

アジア開発銀行（ADB）は、ヤンゴン～バゴ間の道路整備についてプレ F/S を実施予定。更に、ティラワ SEZ～バゴ間（一般道）、ヤンゴン～パテイン間、ヤンゴン・マンダレー高速道路の道路改良を支援予定。韓国は韓国国際協力団（KOICA）が高速道路ネットワークの提案を含む幹線道路マスタープランの作成を支援済である他、ヤンゴン～ハンタワディ～バゴ区間の開発マスタープラン作成を支援中。また、韓国経済開発協力基金（EDCF）がダラ地区とヤンゴン市街地を結ぶ「ミャンマー・韓国友好橋（ダラ橋）」の建設を支援中。中国は輸出入銀行がヤンゴン・マンダレー高速道路建設を支援した。

(5) 本事業を実施する開発政策上の意義

ヤンゴン・マンダレー高速道路から東側の新規の環状道路を建設し、持続的な都市の構築に資する本事業は、当国の開発課題・政策及び我が国の経済協力方針と合致し、高速道路整備による物流円滑化により SDGs のゴール 9 の強靱なインフラ構築、計画的な都市開発の促進によりゴール 11 の持続可能な都市の実現に貢献すると考えられることから、我が国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、ヤンゴン市街地から 20km～30km 郊外に計画中的の外環状道路（新規の高速道路）のうち、ヤンゴン・マンダレー高速道路から東側の区間を整備することにより、ヤンゴン市街地への大型車流入抑制、ヤンゴン都市圏の物流の効率化を図り、もってヤンゴン都市圏の渋滞緩和・持続的成長に寄与することを目的とする。

② 事業内容

ア) 新規高速道路（6車線、全長約 50km）の建設（国際競争入札または国内競争入札）

イ) 側道（全長約 50km）の整備（国際競争入札または国内競争入札）

ウ) バゴ川渡河橋の建設（6車線、全長約 1.4km）（国際競争入札）

エ) 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）及

び有償資金協力「東西経済回廊整備事業（フェーズ2）」（協力準備調査実施中）の対象である東西経済回廊の西端が本事業道路に接続する予定。

(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：建設省道路局及び橋梁局（Ministry of Construction、Department of Highways and Bridges）
- ③ 他機関との連携・役割分担：ADB との協調融資の可能性を検討する。
- ④ 運営／維持管理体制：建設省道路局及び橋梁局が運営・維持管理を担うが、当国では高速道路が少なく、技術・財政両面で運営や維持管理に関する経験が不十分である可能性があることから、協力準備調査にて適切な運営・維持管理体制及び能力強化の必要性や対応策について検討する。

(3) 環境社会配慮

- ① カテゴリ分類 A B C FI
- ② カテゴリ分類の根拠：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調査・分析案件
- (6) その他特記事項：橋梁部分において本邦技術の活用を想定。（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

タイ王国向け「首都高速道路ラムイントラ～アトナロン線建設事業」の事後評価結果等では、事業の北部終点が他の高速道路と接続されず、交通密度の比較的高い一般道路と接続された結果、同事業対象道路を利用することによる走行時間節減効果が限定的になっていることが指摘され、首都圏道路網全体のネットワークを考慮した事業計画にすることが重要との教訓を得ている。ヤンゴン市周辺では、ADB や KOICA 等の支援による高速道路・幹線道路整備が計画中であるところ、協力準備調査にてこれらの機関と意見交換を行い、将来的なヤンゴン市周辺の高速道路・幹線道路ネットワークを踏まえ、事業効果が最大化するような線形、インターチェンジ等を検討する。

以 上

[別添資料] 地図

ヤンゴン市外環状道路（東区間）整備事業 地図

