

**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：バゴー管区バゴー市（人口約49万人）
- (3) 案件名：ハンタワディ新国際空港整備計画（Hanthawaddy New International Airport Development Project）
- (4) 計画の要約：ヤンゴン近郊のバゴー市内において、ヤンゴン国際空港を補完するべく新空港及び周辺インフラを整備することにより、増加する当国の航空需要への対応強化を図り、もってミャンマーの経済発展の促進に寄与するもの。

**2. 計画の背景と必要性****(1) 本計画を実施する外交的意義**

ミャンマー連邦共和国（以下「ミャンマー」）は、中国とインドの間に位置する地政学的に重要な国であり、我が国は二国間、国際場裏、アジア地域内における協力関係を強化してきている。2016年11月、アウン・サン・スー・チー国家最高顧問との会談において、安倍総理は、同国の民主化の定着、国民和解、経済発展を官民挙げて全面的に支援するとした「日・ミャンマー協力プログラム」を発表し、日本は官民合わせて2016年度から5年間で8千億円規模の貢献を行う旨表明。本計画はその一環として実施されるもの。本計画は、我が国の対ミャンマー経済協力方針（2012年4月）で定めた重点分野の1つである「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」に合致する。また、本空港の整備により増加する同国への航空需要への対応を図ることは「自由で開かれたインド太平洋構想」のうち「連結性向上による経済的繁栄の追求」に資すると位置づけられる。

**(2) 当該国における航空セクターの開発の現状・課題及び本計画の位置付け**

ミャンマー経済の中心地に所在するヤンゴン国際空港は、国内線及び国際線の航空旅客数が2016年に約545万人に達し（伸び率は年16～18%前後で推移）、国内最大の旅客取扱数を担う基幹空港である（第2位のマンダレー国際空港の同年実績は約114万人）。また年間6%を超えるGDP成長率に牽引され、引き続き旅客需要は安定した伸び率を維持する見込み（国土交通省調べ、2019年7月）であり、2028～2033年の間に国際・国内合わせた旅客数は年間2,000万人に達すると予測されている（2014年、JICA「全国運輸交通プログラム形成調査」）。

しかし、同空港は、その周囲で急速な市街化が進んでいるため、大規模な拡張は出来ず、また、騒音等の環境面への配慮や事故発生時の安全確保の必要性から、大幅な離着陸数の増加は困難であるため、将来の旅客増に備え新空港の建設が喫緊の課題である。

こうした状況下、ミャンマー政府は、2014年1月策定の「Myanmar National Transport Master Plan」において、航空セクターにおける優先課題として空港の新設を挙げている。また、「Myanmar Sustainable Development Plan（2018～2030）」では、持続可能な成長を実現するための優先度の高い基幹インフラの整備が戦略の1つとして掲げている。

ハンタワディ新国際空港計画（以下「本計画」）は、ヤンゴン国際空港の空港容量を補完すべく同空港との一体的運営を想定して新航空の建設及び、場合によっては周辺インフラを整備するものである。

### 3. 計画概要

#### (1) 計画概要

##### ① 計画内容：

- ア) 空港基本施設建設：滑走路一本（約 3,600m），誘導路，駐機場，雨水排水施設，管制塔，管理庁舎，消火救難施設等
- イ) 旅客ターミナル施設建設：ターミナルビル，駐車場等
- ウ) 空港関連資機材調達：航空保安無線，航空管制システム，航空機地上支援機材等
- エ) 周辺インフラ整備：空港アクセス（道路・鉄道支線），電気，通信，上下水整備
- オ) コンサルティング・サービス：詳細設計，入札補助，施工監理等

##### ② 期待される開発効果：

航空需要への対応強化（旅客数，貨物取扱量，航空機発着回数の増加）により，航空輸送の効率化及び航空サービスの安定的運用，当国の経済発展促進への貢献が期待される。

##### ③ 借入人（円借款の場合）：ミャンマー政府

##### ④ 計画実施機関／実施体制：ミャンマー運輸通信省，ミャンマー民間航空局 他機関との連携・役割分担：特になし。

##### ⑤ 運営／維持管理体制：本計画のために設立される特別目的会社が行うことを想定。

#### (2) その他特記事項

- 環境社会配慮カテゴリ分類：A
- ジェンダー分類：GI（ジェンダー主流化ニーズ調査・分析案件）
- 2020年1月，アウン・サン・スーチー国家最高顧問より日本政府に対し，同空港を円借款で整備し，我が国企業の参画を得て運営することへの期待が表明されている。

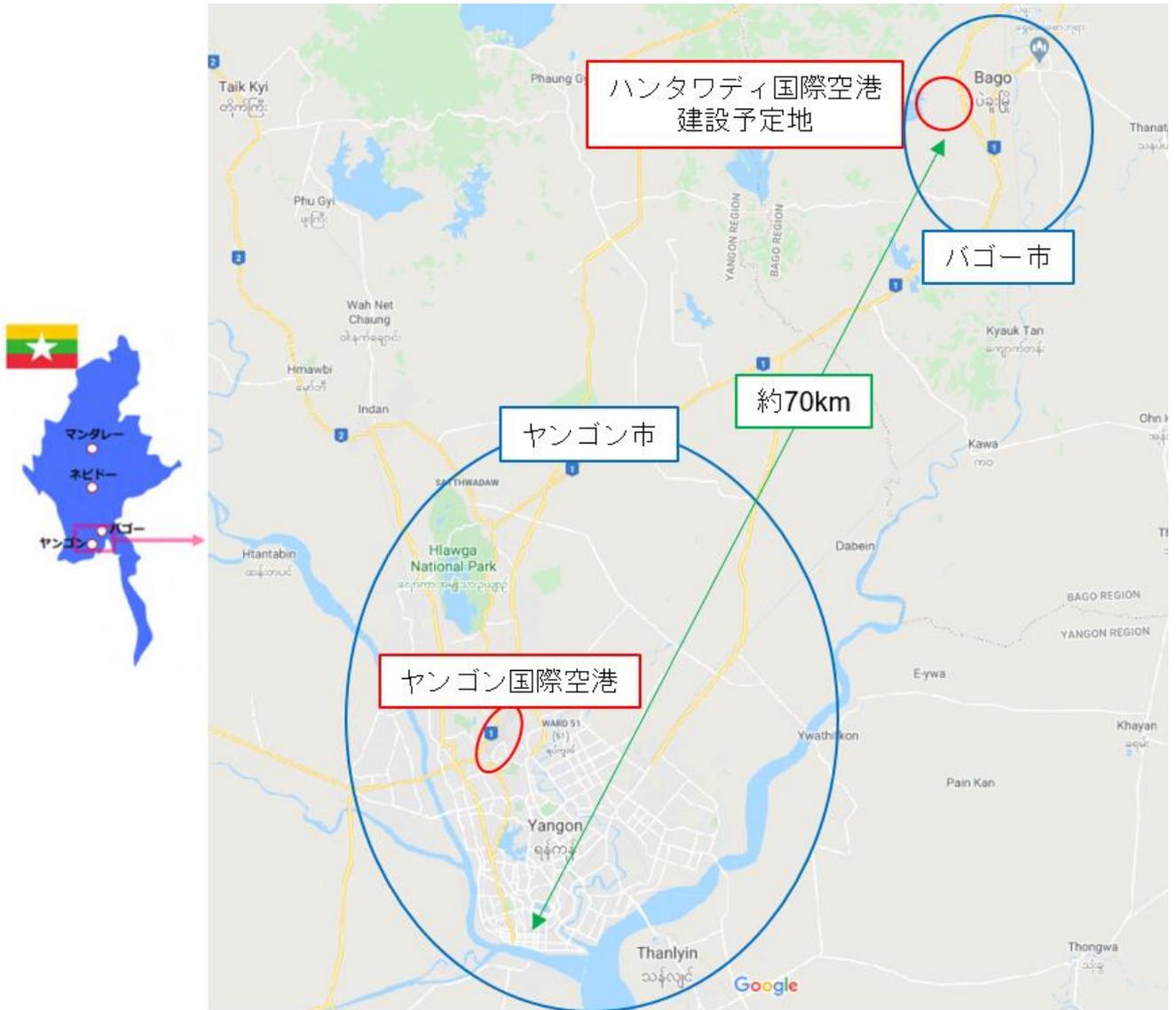
### 4. 過去の類似案件の教訓と本計画への適用

- タイ向け円借款「第2バンコク国際空港建設計画」では，事業実施後に空港周辺地域の宅地開発が進み，騒音影響エリア内に多くの住宅が建設された結果，騒音被害が深刻化しており，事業計画段階で土地利用制限や騒音影響エリアの用地取得も含めた検討を行うべきとの教訓が得られている。本計画でも，将来，ターミナルの拡張や滑走路の増設が想定されることから，将来計画も念頭に置いた対応策を検討する。
- また，ミャンマー政府が2014年にBOT方式で本件入札を行った際には，民間企業JVが実施したPPP F/S後，ヤンゴン国際空港との役割分担の整理，ミャンマー政府による周辺インフラ整備の決定を民間事業者が契約条件として求めたが，合意に至らず不調に終わった。本計画については，「ハンタワディ空港準備委員会」において，上記項目を整理する予定。

(了)

[別添資料]

### ハンタワディ新国際空港整備計画 案件位置図



出典：グーグルマップより地図を取得し，JICAにて加工

[別添資料]

プロジェクトサイトの現況写真

	
<p>滑走路予定地</p>	<p>滑走路予定地</p>
	
<p>アクセスロード（国道一号線）</p>	<p>アクセスロード（国道からの分岐）</p>