

## 第50回開発協力適正会議

※書面（メール）にて実施

### 対ミャンマー円借款「ハンタワディ新国際空港整備計画」準備調査

#### 1. 田辺委員

（問1）民間事業者が求めていた周辺インフラはどんな案件で、ミャンマー政府が合意できなかった理由は何か。案件概要には「場合によっては周辺インフラを整備する」と記載されているが、どのような周辺インフラをどのような条件で決定するのか。

（回答）

- 当時関与した民間事業者は、ヤンゴンからのアクセス道路の整備等を含む包括的な周辺インフラ整備の実施及びその具体的な計画作りをミャンマー政府へ求めたものの、ミャンマー政府側より明確な回答が得られず合意できなかったと承知しています。
- なお、現在は、日・ミャンマー政府間の協議を通じて、ミャンマー政府がハンタワディ国際空港に必要な周辺インフラを自己予算で整備する方針を確認していることに加え、具体的な周辺インフラ整備計画についても、日・ミャンマー政府間で確認することで合意しています。
- 今後、具体的な周辺インフラ整備計画をミャンマー政府と確認していく中で、ミャンマー政府から具体的な要請があり、且つ日本の支援で実施する妥当性が認められる場合においては、必要な周辺インフラの一部の整備を検討することは排除していません。

（問2）民間事業者が求めており、ミャンマー政府が合意できなかった「ヤンゴン国際空港との役割分担の整理」とは具体的に何か。

（回答）

- 国際線の取扱いに係る役割分担を指します。当時関与した民間事業者は、ヤンゴン国際空港の全ての国際線をハンタワディ国際空港に移すことを求めていましたが、ミャンマー政府とヤンゴン国際空港の運営事業者との調整がつかず合意に至らなかったと承知しています。
- なお、現在は、ヤンゴン国際空港とハンタワディ国際空港がヤンゴン都市圏の空港として相互に協調・補完する形で一体運営することにより、ヤンゴン国際空港の国際線の一部をハンタワディ国際空港で取り扱うことで日・ミャンマー政府間で協議し、その想定で運営事業者との調整を進めています。

（問3）JICA 環境社会配慮助言委員会では、2015年にハンタワディ新国際空港開発運営事業のスコーピング案に対する助言が行われた。その後、公開された協力準備調査報告書（先行公開版）では、助言が反映された形跡が見られないが、理由を伺いたい。

（回答）

- JICA 環境社会配慮助言委員会でのスコーピング案に対する助言を踏まえて協力準備調査を実施し、可能な範囲で同報告書に助言を反映していますが、同調査と並行して行われた事業化に向けたミャンマー政府とヤンゴン国際空港の民間事業者との協議が決裂したため、詳細な情報が得られなかった部分（Resettlement Action Plan 等）があり、助言の一部について、同報告書に掲載できない結果となりました。
- 今次協力準備調査においても、スコーピング段階より JICA 環境社会配慮助言委員会の助言プロセスを実施する予定です。その際には PPPF/S 実施時の助言等について同助言

委員会に情報共有を行い、今後の検討にも役立てるよう努める所存です。

（問４）協力準備調査報告書（先行公開版）では、多くの箇所が非公開となっている。PPPの可能性が消滅した現段階では、フルバージョンを公開するべきではないか。

（回答）

- 提案企業による事業化の可能性がなくなった場合であっても、提案企業独自の技術やノウハウ、提案等が報告書に含まれるため、フルバージョンの公開は控えています。

## ２．岩城委員

（問１）利用者数が増加しているが拡張が難しいヤンゴン空港を補完するために整備されるとのことだが、ヤンゴンから７０Kmの距離にあることから、円滑な人、物の移動を確保するためヤンゴンまでの交通システムの計画は重要と考える。検討状況や計画等につきもう少し詳しくご教示頂きたい。

（回答）

- 新空港の利便性確保の観点から、空港アクセスの整備は重要と認識しています。既存の国道１号線からのアクセス道路の整備や、ヤンゴン・マンダレー高速道路からの直通路の拡幅（４車線舗装道路）、ヤンゴン・マンダレー鉄道からの支線整備を含む様々な可能性につき、新空港の整備規模等に応じて、適切な規模・水準の空港アクセスが確保されるよう、引き続きミャンマー政府とともに検討していく予定です。

（問２）新空港の開業時期はいつ頃を想定しているか。また空港容量（年間旅客人数）はどれほどを予定しているのか。今後もヤンゴン周辺の旅客需要は拡大すると考えられるが、どの程度対応可能な見通しとなるのか。

（回答）

- 本計画は、事業開始から概ね７～１０年での開港を想定しています。また、本計画では滑走路１本を整備することを計画していますが、通常滑走路１本で年間１,５００万人程度の旅客対応が可能とされています。但し、旅客ターミナルビルについては、需要に応じて段階的に整備する方向で、引き続きミャンマー政府とともに検討していきます。

（問３）新空港開設により周辺地域の開発が進み都市化が予想され、将来計画を念頭に置いた対応策を検討することとなっているが、バゴー市や周辺地域との協議状況につき情報提供をお願いしたい。

（回答）

- バゴー地方政府は、ハンタワディ国際空港計画に関するミャンマー政府側の運営委員会（Steering Committee）の一員として、同国際空港計画の推進に前向きに取り組んでおり、住民移転についてミャンマー連邦政府と継続的に協力していると承知しています。空港整備と周辺インフラ整備及び周辺開発との有機的な連携について、引き続きバゴー地方政府とも調整していく所存です。

（問４）ヤンゴン空港との一体的運営を想定とのことだが、ミャンマー側も運営への我が国企業の参画が期待されていることもあり、両空港の一体運営がスムーズに進むように先方政府とも調整を進めていただきたい。

（回答）

- 両空港の想定される一体的運営が円滑に進むよう、引き続き調整を進めていく所存です。

## ３．西田委員

（問１）新空港の計画については、もともと韓国系コンソーシアムが落札したものの何らかの理由で断念し、その後、案件概要書にあるように２０１４年に日本企業も入ったJVが落札したものの条件で合意できずにいたところ、日本政府の円借款で建設して日本企業が運営に参画するということになったと理解しています。この理解で正しいでしょうか。（もしそうだとすれば、）①本来は民間企業の出資にて成立するはずの案件をなぜ円借款を用いて行う必要があるのか、②ミャンマー政府と過去に落札した業者との間で契約条件の合意がなされないことが連続していることを踏まえ、未だ整理されていない重要事項（ハンタワディ空港準備委員会で整理する予定のヤンゴン国際空港との役割分担、周辺インフラ整備など）があるなかで計画を進める妥当性とリスク、の２点について外務省のお考えをお知らせください。

（回答）

- １点目の経緯については、ご理解の通りです。
- ①について、民間出資にて事業成立を目指していた２０１５年～２０１８年当時、現ヤンゴン国際空港の全ての国際線をハンタワディ新空港に移設することを前提として、ハンタワディ新空港における旅客・貨物取扱量による収益を見込んで、最大で総事業費の５０％までODA資金を活用し、残りは民間資金により整備することを検討していました。しかしながら、ヤンゴン国際空港の全ての国際線をハンタワディ新空港に移設することが困難となったことを踏まえ、現在は、ヤンゴン国際空港のキャパシティを勘案して漸次的にハンタワディへ移していく「一体的運営」方針となったため、従来の負担割合で民間出資を求めるやり方では、事業の採算性を保つことが困難となることが想定されることに鑑み、円借款を活用した公設民営の方針で再検討するに至ったものです。
- ②について、ヤンゴン国際空港との役割分担及び周辺インフラ整備等に関するミャンマー政府の考え方を確認の上、協力準備調査に着手する段取りとしており、引き続きリスク回避に努める所存です。

（問２）ターミナル予定地の近傍には空軍所有の土地があります。新空港の民間と軍による使い分け、あるいは共用についてはどのような検討がされているのでしょうか。またそれは、本計画においてどのように反映されているのでしょうか。なお、案件概要書に記載されている二つの空港を含めミャンマーの国際空港は全て軍民共用と理解しています。

（回答）

- ハンタワディ国際空港を民間空港とするミャンマー政府側の意向について確認済みです。なお、円借款供与の交換公文においても、軍事目的の使用禁止について記載する予定です。

（問３）新型コロナウイルスの世界的な流行が収束したのちのミャンマー国内への航空需要は当初の見込よりも大幅に低下する恐れがあるものと思われます。本計画の前提条件が変わる中、また日本も新型コロナウイルス後の国際協力における保健衛生分野など人間の安全保障にかかわるリーダーシップが求められるなか、予定通り本計画を進めていくべきなのでしょうか。

（回答）

- 我が国としては、国際社会の先頭に立って、医療体制・保健システムが脆弱な国々を支援する所存であり、国際機関を通じてASEAN諸国や途上国に対して医療・保健従事者への技術協力や衛生施設、病院、検疫施設に対する物資供与等の緊急支援を行うべく、３月１０日に、計１５０．１億円を計上したことに加え、４月２０日には、ミャンマーを含む途上国における感染拡大防止・予防のための支援策を閣議決定した。各国の支援ニーズを踏まえた二国間の無償資金協力、JICAの技術協力、及び国際機関を通じた

支援によって、医療関連機材等の供与や検査人材育成等を実施していく考えです。

- また同時に、我が国に期待される人間の安全保障分野でのリーダーシップを担いつつ、我が国の対ミャンマー支援3本柱の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ついてもしっかりと進めていく所存です。

#### 4. 道傳委員

（問1）ティラワの工業団地など過去のインフラ建設計画時には土地の収用が課題になった事例もある。ハンタワディ新国際空港整備計画にも同様の課題はありますでしょうか。

（回答）

- ミャンマー運輸通信省民間航空局は、過去に2回に亘り、ハンタワディ新国際空港整備計画に向けて住民移転・補償を実施しています。しかし、過去2回のいずれの機会でも新空港の着工には至らず、2015年12月時点で、ミャンマー政府が取得した用地に756世帯の再定住が確認されています。協力準備調査では、過去の移転・補償の詳細と併せ、その後の変化及び現状について情報収集し、適切な補償方針の策定、生活再建支援策案を検討する予定です。
- なお、新空港の候補地としては、1990年代にミャンマー運輸通信省民間航空局が検討を行い、地形が平坦で広大な用地を確保できる9つの候補地の中から、主に以下の理由によりハンタワディが最適とされた経緯があります。  
① 土質が強固、② 近傍に水資源及び発電ダムが存在、③ ヤンゴン空港から適度な距離があり空域・航路の調整が容易、④ 近傍に既設の道路・鉄道がありアクセスが容易、⑤ 風向分布に適した滑走路、⑥ 雨季での水没を免れる高台に立地

（問2）空港の整備とともに日本企業の参画を得て運営することへの期待がASSK 国家最高顧問より表明されたとのことですが、日本企業はどのような参画が想定されるでしょうか。

（回答）

- 日本企業が出資する事業会社が、ミャンマー政府とのコンセッション契約により、ハンタワディ国際空港を運営していくことを想定しています。日本企業の参画により効率的な運営が図られることが期待されています。

（問3）ミャンマーは政権発足から4年、今年は選挙年でもある。さらなる民主化の進展に向けて日本にはどのような協力の継続が必要とされているのか、お聞かせ頂きたい。

（回答）

- 更なる民主化の進展に向けて、民主化、国民和解、経済改革による配当を広範な国民が実感できるように、これまで日・ミャンマー両政府で合意して取り組んできた重点分野（国民の生活向上のための支援、経済／社会を支える人材能力向上や制度の整備支援、持続的な経済成長のために必要なインフラや制度の整備などの支援）について、引き続き取組を進め、しっかりと成果を挙げていくことが重要と考えています。

#### 5. 高橋委員

（問1）事業はスコープの広い大きな計画だが、どのようなフェーズ分けやコンポーネント分けを考えているのか。「場合によっては周辺インフラを整備する」と書かれているが、道路や鉄道といったアクセス・インフラは、それだけで大きな事業である。どこまでを一体的なものとして考えているか。また、それは環境社会配慮ガイドラインにおける「一体性」の概念に反映されるのか。

（回答）

- 協力準備調査では、最新の航空需要予測の下、整備に要するミャンマー政府側の財政負担やヤンゴン国際空港との機能分担等の諸条件を総合的に踏まえて、新空港の整備基本計画を再検討する予定です。また、同整備基本計画に合わせて、ミャンマー政府による空港アクセスを含むインフラ整備についても、同空港の開業に不可欠であることから、協力準備調査の中で検討する予定です。
- 同調査の過程で、JICA 環境社会配慮ガイドラインに照らし、当該周辺インフラの不可分一体性について精査すると共に、環境社会配慮を含む事業実現性について調査します。  
【参考：JICA環境社会配慮ガイドライン】  
「調査・検討すべき影響は、プロジェクトの直接的、即時的な影響のみならず、合理的と考えられる範囲内で、派生的・二次的な影響、累積的影響、不可分一体の事業の影響も含む。」

（問２）ヤンゴン国際空港との「一体的運営」とあるが、７０km も離れていることで利便性に大きな差が出る（ヒースローとガトウィックで４０km、羽田と成田で７０km）。

（回答）

- ヤンゴン国際空港とハンタワディ国際空港は約７０km 離れていますが、両空港ともにヤンゴン都市圏を背後圏としていること、ハンタワディ国際空港はヤンゴン国際空港から適度な距離があり空域・航路の調整が容易であること、ハンタワディ国際空港の近傍には既設の道路・鉄道がありアクセスが比較的容易であることなど、両空港が相互に協調・補完する形で一体的運営を図るために必要な条件が整っているものと考えています。
- また、日本の首都圏では羽田空港と約７０km 離れた成田空港が協調・補完して空港運営を行ってきており、我が国に十分なノウハウが蓄積されています。ミャンマーの両国際空港の運営に日本企業が参画出来れば、こうした日本の経験がミャンマーの両国際空港の一体的運営にも活かされることが期待されます。

（問３）騒音影響への対策として、発生源の削減、騒音低減運航方式の検討、土地利用計画と管理、航空機の運用上の制限などをバランス良く組み合わせるようになるだろうが、この協議のために地域住民による協議会の設置を促して、きちんとステークホルダーとして位置付けた上で、Communication／Engagement を図ることが重要である。そのための内貨予算の確保はできるか。

（回答）

- JICA の環境社会配慮ガイドラインに基づき、協力準備調査において騒音影響軽減策の検討を行うとともに、ステークホルダー協議会を開催し、プロジェクトの影響を直接受けることが想定される住民に、あり得べき影響や緩和策についての説明を行う方針です。そのために必要なミャンマー政府側の予算措置については、適切に確保されるように求めていく所存です。

（問４）SDGs ゴールとの関連性は。

（回答）

- 本計画により、急増する航空旅客需要に対応することが可能となるだけでなく、現在ヤンゴン国際空港の一本しかない滑走路に加えて、ハンタワディにも滑走路を整備することで、災害や事故などでヤンゴン国際空港が使用不可になった場合の空路確保が可能になることに鑑み、SDGs ゴール９（強靱なインフラ構築を通じた経済発展及び人間の福祉の支援）に貢献すると考えます。

（了）