

案件概要書

2023 年 4 月 25 日

1. 基本情報

- (1) 国名：ラオス人民民主共和国（以下、「ラオス」という。）
- (2) プロジェクトサイト／対象地域名：首都ビエンチャン（人口約 95 万人）
- (3) 案件名：ビエンチャン国際空港整備計画（The Project for Improvement of Vientiane International Airport）
- (4) 計画の要約：本計画は、ビエンチャン国際空港において、旅客ターミナルビルの拡張、誘導路及びエプロンの補修等を行うことにより、同空港の効率性・安全性の向上を図り、もってラオスの周辺国とのハード面での連結性強化を通じた産業基盤強化に寄与することを目的とする。

2. 計画の背景と必要性

- (1) 本計画を実施する外交的意義

ラオスはインドシナ半島の中央に位置し、周囲を東南アジア地域 5 か国に囲まれたメコン地域の要衝であり、ラオスの安定と繁栄は、ASEAN の一体性を確保し、地域全体の平和と繁栄を確保するために不可欠である。1991 年以降、我が国は対ラオス支援のトップドナー（DAC 統計基準）として、良好な関係を築いている。ラオスは日本の常任理事国入りや非常任理事国入りの双方を一貫して支持し、内陸国であるにもかかわらず日本の立場支持のために IWC に加盟するなど、日本の立場を支持することが多く、国連を始めとする種々の国際場裡において協調関係にある。

また、特に近年では 2015 年に両国の関係が「戦略的パートナーシップ」に格上げされ、2021 年 4 月の日ラオス首脳会談においては「日本・ラオス戦略的パートナーシップの前進に向けた行動計画」が設定されるなど、両国関係は益々深化している。

一方で、ラオスは、空の連結性の要となる首都空港の安全性や拡大する旅客需要への対応に課題を抱えている。このような課題への対処に当たり、我が国が積極的かつ継続的に支援することは、二国間関係の強化や周辺国との物理的連結性の強化に資するものであり、外交的意義が大きい。

- (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

ラオスは、ASEAN 唯一の内陸国かつ国土の 8 割が山岳部であり、航空交通は人やモノの円滑な移動及び周辺国との連結性の観点から最重要インフラの一つである。特に、首都ビエンチャンに位置するビエンチャン国際空港は、同国の玄関口及び経済活動の拠点として、重要な役割を担っている。2010 年から 2019 年にかけて、着実な経済発展（年平均実質 GDP 成長率 7%程度）に支えられ、本空港を利用する旅客数は年平均約 16%増加し、2019 年には 234 万人（国際線約 176 万人、国内線約 58 万人）に達した（出典：公共事業運輸省民間航空局）。同様に、航空機の発着回数も年平均約 16%増加し、2019 年には 28,433 回に至っている。新型コロナウイルスの影響で 2020 年及び 2021 年の旅客数・航空機発着回数は減少したものの、2022 年以降、国境を越えた移動の活発化に伴う航空需要の再増加に伴い、一部旅客ターミナル施設（国際線出発搭乗待合室、国内線バゲージクレームエリア等）での処理能力不足による、本空港の利便性・効率性の低下が懸念されている。特に、ピーク時の国際線出発旅客数は 2035 年に 831 人／時になることが見込まれ、現在の国際線出発搭乗待合室の処理能力（488 人／時）では需要を満たせなくなることが想定される。

加えて、本空港の滑走路とエプロンを結ぶ誘導路は、これまで 1995 年に ADB、2006 年にタイ国の支援により全面舗装改良が実施されているが、直近の改良から 15 年以上が経過し、経年劣化による損傷が確認されている。今後、航空機の発着回数の増加が見込まれる中、損傷の範囲が広がるとともに損傷の程度も重度化することが予想される。舗装劣化

が進むことにより、その修復に時間や費用を要するだけでなく、航空機の安全な運航に重大な支障が生じるおそれがある。誘導路以外でも、エプロンにひび割れ、航空灯火システムの老朽化等が生じており、航空機の運行における安全上の課題となっている。

ラオス政府は「第9次社会経済開発5ヵ年計画（2021～2025）」で「強靱なインフラ整備、地域ポテンシャルの活用、地域間・国際間協力の活用」を重点施策の一つとし、その実現方策として、ラオスと各国を接続する航空交通の利便性向上を挙げている。

本計画は、本空港において旅客ターミナルビルの拡張や誘導路及びエプロンの舗装改修等を行うことで、本空港の利便性・効率性・安全性の向上を図るものであり、ラオス政府が定める上述の開発計画の実現に不可欠な優先度の高い事業として位置づけられる。

3. 計画概要

(1) 計画概要

① 計画内容：

ア) 施設、機材等の内容：【施設】旅客ターミナルビル拡張（1,200m²）、誘導路とエプロン補修（104,000m²）等、【機材】航空灯火システム及び電気設備の改修等

イ) コンサルティング・サービス/ソフトコンポーネントの内容：詳細設計、入札補助、施工・調達監理、施設及び機材維持管理等に係る技術指導

- ② 期待される開発効果：旅客ターミナルビル拡張により、国際線ターミナル出発搭乗待合室の旅客処理能力が増加（488人／時（2019年実績値）→事業完成3年後の目標値919人／時（2030年））するとともに、空港の利便性・効率性が向上する。また、誘導路とエプロン補修及び航空灯火システムの改修等により、航空機運航の安全性が担保される。これらにより、年間航空機発着回数が増加（28,433回／年（2019年実績値）→事業完成3年後の目標値42,458回／年（2030年））し、取扱旅客数の増加によるラオス国内の経済活性化への貢献が期待される。

- ③ 計画実施機関／実施体制：公共事業運輸省民間航空局（Department of Civil Aviation, Ministry of Public Works and Transport）

- ④ 他機関との連携・役割分担：特になし

- ⑤ 運営／維持管理体制：ラオス空港公社（Airports of Laos）が空港施設全体の運営・維持管理を行う。なお、国際線ターミナルは、1999年から日・ラオス合併企業が運営・維持管理を行っている。

(2) その他特記事項

・ラオスの所得水準は相対的に高いことから、「所得水準が相対的に高い国に対する無償資金協力の効果的な活用について」に基づき、無償資金協力の供与の適否について精査が必要である。我が国と同国は、2015年に二国間関係を「戦略的パートナーシップ」に格上げし、2025年には外交樹立70周年を迎えることから、今後更なる二国間関係の強化が想定される（「外交的観点」）。他方、2016年以降、同国は債務持続性評価が継続して「High Risk」とされており（出典：IMF）、現時点では、返済能力の観点から新たな債務負担を課すことは適当ではないと判断される（「債務状況」）。以上を踏まえ、周辺国との連結性の観点から重要性を有するとともに、日・ラオス間の友好関係を象徴する本空港に対して、本計画の実施を支援する必要性は高く、無償資金協力の供与が適当と判断できる。

・環境社会配慮 カテゴリ分類：B

・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）

・他の援助機関の対応：過去に中国・タイ等により本空港の改良等に係る支援が行われた実績はあるが、現時点で進行中の本空港に対する他の援助機関の支援は確認されていない。

・本空港は軍民共用空港であるが、本計画は首都空港の効率性・安全性を高めることによるラオスの産業基盤強化を目的としており、また支援対象主体は文民組織であるラオス公共事業運輸省であり、さらに事業対象は民間利用部分の出発ラウンジや誘導路等に

限定されたものであることから、非軍事目的の協力である。

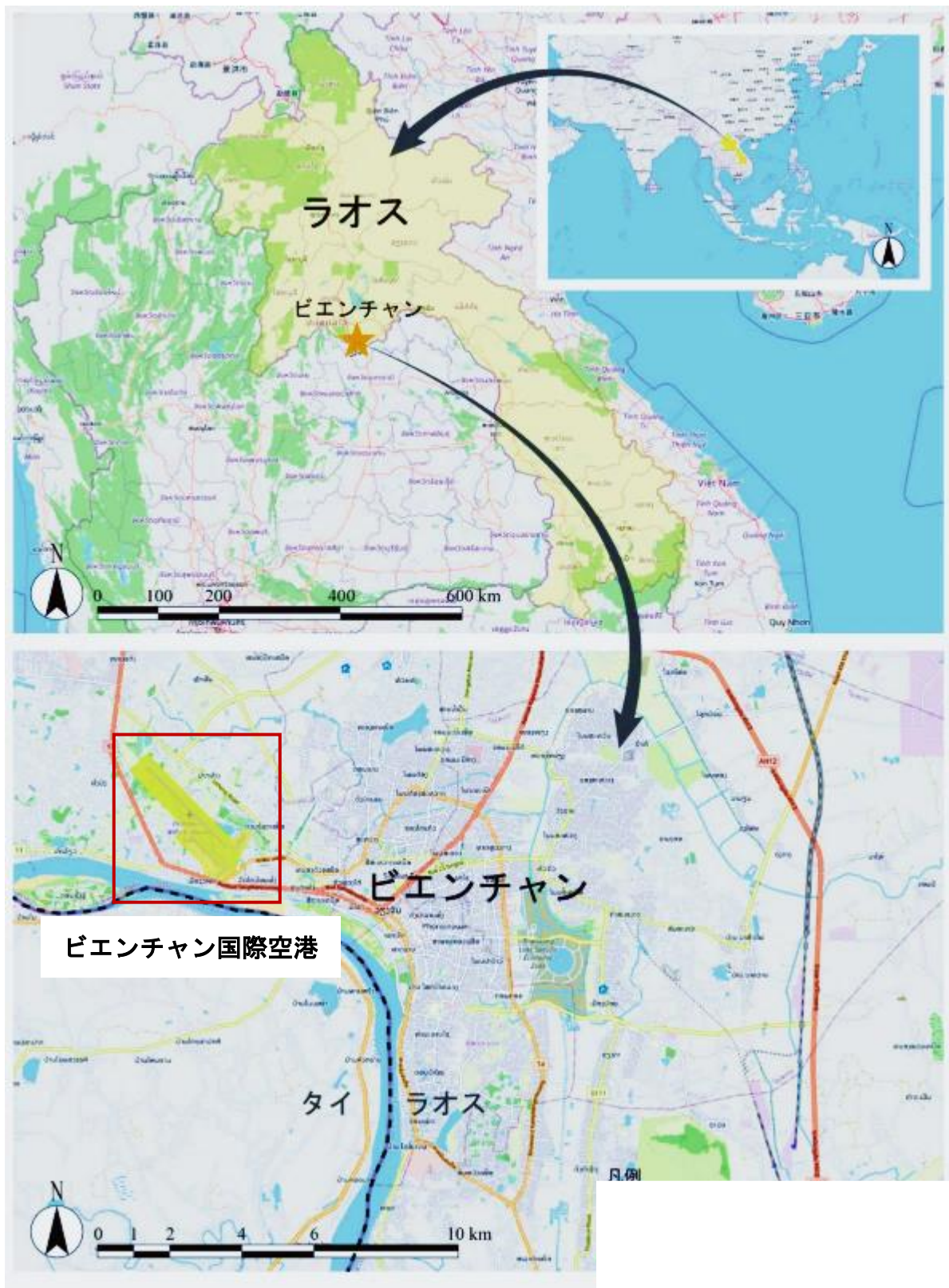
4. 過去の類似案件の教訓と本計画への適用

ラオス向け無償資金協力「ビエンチャン国際空港拡張計画」の事後評価（評価年度：2015年）等では、機材（消防車）選定の際に、所有者である公共事業運輸省民間航空局と、維持管理を行うラオス空港公社との間で十分に協議されなかった可能性があり、供与後、消防機能には影響がないものの、一部電気系統に関するスペアパーツを ASEAN 諸国以外から取り寄せる必要が出る等、適時の修理が困難な状況が生じたとされている。本計画では、適切な維持管理を担保すべく、協力準備調査において、機材選定等に関して所有者及び維持管理組織との密な調整を図る。

以 上

別添資料 地図

【別添資料】地図



出典：[ビエンチャン国際空港の継続的改善に係る技術支援プロジェクト 報告書（JICA）](#)