

事業事前評価表

1. 案件名

国名：ミャンマー連邦共和国

案件名：ティラワ地区インフラ開発事業フェーズ II

L/A 調印日：2014 年 9 月 5 日

承諾金額：4,613 百万円

借入人：ミャンマー連邦共和国政府 (The Government of the Republic of the Union of Myanmar)

2. 事業の背景と必要性

(1) 当該国における経済特別区（以下、「SEZ」という。）の開発実績（現状）と課題

ミャンマーは、2011 年 3 月のテイン・セイン政権発足後、民主化・市場経済化に向けた改革が急速な進展を見せている。ミャンマー政府は、経済成長を通じた国民の所得向上を実現する上で、海外直接投資の誘致を重視しており、特にティラワ、ダウエイ、チャオピュー等の SEZ 開発による外国企業誘致促進を方針として掲げている。このうち、ティラワ SEZ は、ヤンゴン都市圏の豊富な労働力及び既存の産業集積、また既存港湾も活用できること等を利点とし、ミャンマー政府は優先的に開発をする意向を表明するとともに、高い技術力を有し、アジア各国の SEZ で雇用創出の実績を持つ日本企業の進出を期待している。他方、そのためには、同 SEZ 内部及び周辺インフラ整備が急務となっている。特に、ヤンゴン市—ティラワ SEZ 間の交通需要の増加が見込まれる中、現状の道路は幅が狭くかつ舗装の劣化等により安全性にも課題があり、改善の必要性は高い。

(2) 当該国における SEZ の開発政策と本事業の位置づけ

上述の通り、ミャンマー政府は、海外直接投資の誘致を重視し、外国投資法及び SEZ 法の改定等の法制度整備を進めている（外国投資法は改定済、SEZ 法は改定案が本年 11 月に成立見込み）。平成 24 年 12 月にミャンマー政府と日本政府は「ティラワ経済特別区開発のための協力覚書」に署名し、両国政府の協力事業としてティラワ SEZ を開発することに合意した。ティラワ地区インフラ開発事業フェーズ 2（以下、「本事業」という。）は、その一環として、ティラワ SEZ に関連する周辺インフラを整備するものである。

(3) SEZ に対する我が国及び JICA の援助方針と実績

対ミャンマー経済協力方針（2012 年 4 月）においては、「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」を支援するとの方針が示されている。本事業は、ティラワ SEZ の関連インフラを整備することにより、海外直接投資の誘致促進を通じて持続的経済成長に寄与するものであり、同方針と合致している。また、2013 年 6 月、「ティラワ地区インフラ開発事業フェーズ 1」（円借款）を供与し、ティラワ地区の港湾・電力関連施設の整備を実施している。

(4) 他の援助機関の対応

これまで、ティラワ SEZ 開発に対する他ドナーの支援実績はない。ヤンゴン市近郊の道路開発に関しては、韓国がヤンゴン川の橋梁事業に係る プレ F/S を実施中。

(5) 事業の必要性

上記のとおり、本事業はミャンマーの開発課題及び開発政策、我が国政府並びに JICA の援助重点分野と整合していることから、JICA が本事業を支援する必要性・妥当性は高い。

3. 事業概要

(1) 事業の目的

本事業は、ヤンゴンとティラワ地区を結ぶ幹線道路を拡幅・整備することにより、増加する交通需要へ対応し円滑な交通の実現を図り、もって同地区への直接投資の流入の拡大促進、ヤンゴン都市圏の発展及び雇用創出、ミャンマーの経済成長に寄与するもの。

(2) プロジェクトサイト/対象地域名：ヤンゴン地域ティラワ地区、タンリン地区

(3) 事業概要

1) 道路拡幅・改良 (8.7km)、2) 配電線・通信ケーブルの地中化、3) その他関連機器・設備の整備 (信号、排水路等)、4) 研修、5) 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)

(4) 総事業費：5,180 百万円 (うち、円借款対象額：4,613 百万円)

(5) 事業実施スケジュール：2014 年 9 月～2019 年 7 月を予定 (計 59 ヶ月)。工事完了時 (2018 年 7 月) をもって事業完成とする。

(6) 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) 保証人：なし

3) 事業実施機関：建設省公共事業局 (Ministry of Construction, Public Works)

4) 操業・運営／維持・管理体制：同上

(7) 環境社会配慮・貧困削減・社会開発

1) 環境社会配慮

① カテゴリ分類：B

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) (以下、「JICA 環境ガイドライン」という。) に掲げる道路セクターのうち大規模なものに該当せず、環境への望ましくない影響は重大でないと判断され、かつ、同ガイドラインに掲げる影響を及ぼしやすい特性及び影響を受けやすい地域に該当しないため。

③ 環境許認可：環境影響評価(EIA)報告書は同国国内法上作成が義務付けられていない。

④ 汚染対策：工事中は、大気汚染や水質汚濁、騒音・振動の発生が想定されるが、散水、浸出水処理、作業時間の制限等の緩和策が実施される予定である。供用時は、交通量の増加に伴い大気汚染や騒音・振動の増大が想定されるが、駐車車両の取締りによる渋滞対策等の緩和策が実施される予定である。以上より、影響は最小限であると考えられる。

⑤ 自然環境面：事業対象地区は国立公園等の影響を受けやすい地域またはその周辺に該当せず、自然環境への望ましくない影響は最小限であると想定される。

⑥ 社会環境面：建設省所有の土地であるため用地取得及び住民移転を伴わない。公道用地内部で営業する 12 の小売業者に対しては、JICA 環境ガイドラインに基づき作成された簡易住民移転計画に従い、被影響住民の要望を反映した補償・支援が行われる予定。同小売業者との協議においても、特段の反対意見は出ていない。

⑦ その他・モニタリング：建設中は、工事業者が大気質、水質、騒音・振動、廃棄物、悪

臭等の項目を、供与時は、実施機関が大気質、騒音・振動等の項目をモニタリングする。

- 2) 貧困削減促進：なし。
- 3) 社会開発促進（ジェンダーの視点、エイズ等感染症対策、参加型開発、障害者配慮等）：なし。
- (8) 他ドナー等との連携：特になし。
- (9) その他特記事項：特になし。

4. 事業効果

(1) 定量的効果

1) 運用・効果指標

指標名	基準値 (2013 実績値)	目標値 (2020 年) 【事業完成 2 年後】
日交通量 (平日、乗用車換算) (pcu/日)	22,880	24,484
平均速度 (平日) (km/h)	26.2	49.7

2) 内部収益率：以下の前提に基づき、本事業の経済的内収益率 (EIRR) は 15.50%、財務的内収益率 (FIRR) は算出せず。

費用：事業費 (税金を除く)、運営・維持管理費

便益：走行時間短縮に係る便益、走行経費削減分の便益

プロジェクトライフ：15 年

(2) 定性的効果：ティラワ地区への直接投資の拡大、ヤンゴン都市圏の発展及び雇用創出

5. 外部条件・リスクコントロール

ティラワ SEZ の工業団地や宅地の整備遅延。

6. 過去の類似案件の評価結果と本事業への教訓

(1) 類似案件の評価結果：カンボジア国「シハヌークヴィル港経済特別区開発事業」の事後評価等から、SEZ 開発には適切な「立地条件、インフラ整備、投資条件、賃貸料水準、企業誘致」等が重要であるとの教訓を得ている。

(2) 本事業への教訓：民間企業からの情報を聴取しつつ、SEZ 開発に必要なインフラ整備をすべく案件形成を進めている。さらに、投資条件、賃貸水準、企業誘致の投資環境の向上を図るべく、ミャンマー政府の能力強化に向けて専門家を派遣することを想定している。

7. 今後の評価計画

(1) 今後の評価に用いる指標：日交通量 (平日、乗用車換算) (pcu/日)、平均速度 (平日) (km/h)、内部収益率 (%)

(2) 今後の評価のタイミング

事業完成 2 年後

以上