事業事前評価表

国際協力機構東・中央アジア部東アジア課

１．基本情報

（１） 国名：モンゴル国

（２） プロジェクトサイト：トゥブ県セルゲレン郡

（３） 案件名：チンギスハーン国際空港拡張事業

（Chinggis Khaan International Airport Expansion Project）

L/A 調印日：2026 年 9 月 29 日

２．事業の背景と必要性

（１）当該国における運輸交通セクターの現状・課題及び本事業の位置付け

モンゴル国（以下、同国という。）では、1957 年に建設された旧チンギスハーン国際空港（現ボヤント・オハー空港、以下「旧空港」という。）が年々老朽化し、また南東の 2 方面を山に囲まれ、離発着の向きが限定的な立地上の制約から遅延や欠航が頻発していた。このため、同国政府は、離発着の制約を受けにくい立地に、新たにチンギスハーン国際空港（建設当時の名称は「新ウランバートル国際空港」。以下、「新空港」という。）を円借款を活用して建設した。新空港の運営は、モンゴル政府とのコンセッション契約により、日本企業 4 社と同国政府の合弁企業が担っており、新空港は日モ協力の象徴となっている。

新空港は 2021 年 7 月に開港したが、その後旅客数・貨物量は、2022 年以降、コロナ禍以前の 2019 年水準を上回る勢いで拡大傾向にある。旅客数は、2007 年に JBIC（当時）が実施した調査では、開港後 5 年目（計画では 2019 年）に 165 万人と予想していたが、実際には開港 5 年目を待たずに、2 年目（2023 年）に 165 万人を既に越え、2025 年には約 245 万人に達している。さらに同国政府は 2023 年～2028 年を「モンゴル訪問の年」として位置づけ、査証免除国や就航地の拡大等、積極的な観光誘致策を実施していることから、今後更なる観光需要の増加や旅行産業の伸長が見込まれ、2039 年には旅客が 520 万人に達すると予測されている（JICA、2026 年）。また貨物について、同国政府は航空輸送の自由化を推進している。また、2039 年時の貨物量が 20,225 トンと予測されていることから、貨物取扱容量の拡充も求められている。既に旅客実績が当初設計容量である 165 万人を超え、現地では現施設では手狭であるとの報道もなされており、2024 年 9 月の日モ首脳会談において新空港拡張に対する支援が要請された。

（２）運輸交通セクターに対する我が国及び JICA の協力方針等と本事業の位置付け

対モンゴル国国別開発協力方針（2017 年 12 月）における重点分野として「環

境と調和した均衡ある経済成長の実現」が定められ、対モンゴル国 JICA 国別分析ペーパー（2023 年 1 月）においても「環境と防災に配慮した都市インフラ整備」が重点課題として掲げられており、本事業はこれら方針に合致する。また、JICA グローバル・アジェンダ「運輸交通」の「グローバルネットワークの構築」クラスターに該当し、本事業はこれら方針、分析及び戦略に合致する。加えて、2023 年 3 月に岸田総理（当時）が発表した「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）のための新たなプラン」で「多層的な連結性」を掲げており、本事業は中国とロシアに挟まれた内陸国である同国にとって、空路を通じた両国以外の国との連結性向上に資するもの。これまでの運輸交通セクターにおける JICA の支援実績としては、有償資金協力「新ウランバートル国際空港建設事業」（第一期 2008 年 L/A 承諾、第二期 2015 年 L/A 承諾）が挙げられる。

なお、本事業は、SDGs ゴール 9（インフラ、産業化、イノベーション）及び 11（持続可能な都市）に貢献するものである。

（３）他の援助機関の対応

特に無し

３．事業概要

（１） 事業概要

① 事業の目的

本事業は首都ウランバートル近郊に位置するチンギスハーン国際空港の拡張により、航空旅客及び貨物輸送の将来的な需要増加に対応することで空港の混雑緩和及び更なる利便性の向上を図り、もって同国の経済発展に寄与するもの。

② 事業内容

１）土木・建築工事、機材整備（円借款対象）

（新旅客ターミナルビル建設、誘導路、駐機場、駐車場、アクセス道路整備、ユーティリティインフラ増強等）

２）コンサルティング・サービス（円借款対象）

（設計、施工監理、入札支援等）

３）カーゴターミナルビル（CTB）整備（モンゴル側自己資金）

（新 CTB 設計・建設、既存 CTB 撤去、移設関連作業）

③ 本事業の受益者（ターゲットグループ）

直接受益者：新空港利用者（約 1 万 4 千人／日）（2039 年予測）、最終受益者：モンゴル全国民（約 427 万人）（2039 年予測、モンゴル国家統計局）

（２）総事業費

196,716 百万円（うち、円借款対象額：158,284 百万円）

（３）事業実施スケジュール（協力期間）

2026 年 9 月～2035 年 6 月を予定（計 106 カ月）。施設の供用開始時（2033 年 12 月を予定）をもって事業完成とする。

（４）事業実施体制

１）借入人：モンゴル国政府（The Government of Mongolia）

２）保証人：無し

３）事業実施機関：道路・運輸省（Ministry of Road and Transport）、フシギーンフンディー公社（”KHUSHIGIIN KHUNDII AIRPORT” STATE OWNED LLC）

４）運営・維持管理機関：モンゴル国政府（The Government of Mongolia）

（委託先：New Ulaanbaatar International Airport LLC、以下、「NUBIA」という。）

（５）他事業、他援助機関等との連携・役割分担

１）我が国の援助活動

国別研修「航空安全管理システムの能力強化」（2024～2025）による民間航空庁の航空安全施策強化により、新空港を含む航空分野の安全性が強化される。

２）他援助機関等の援助活動

特に無し

（６）環境社会配慮

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」（2022 年 1 月公布）に掲げる空港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：本事業に係る環境影響評価（EIA）報告書は 2027 年 12 月に自然環境・気候変動省により承認予定。

④ 汚染対策：工事中は大気質、水質、騒音等について、同国国内の排出基準及び環境基準を満たすよう散水、浸出水処理及び作業時間の制限等の対策がとられ、事業開始後の騒音については、防音壁の設置等の対策がとられる予定である。

⑤ 自然環境面：事業対象地域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：本事業での当該事業は既存敷地内で行われるため、用地取得や住民移転は生じない。同敷地内にある各種貨物事業運営者の施設は、

土地使用契約に基づく交渉により明け渡される予定。

⑦ その他・モニタリング：本事業は、MRT が大気質、水質、廃棄物、土壌汚染、騒音・振動、地盤沈下、悪臭、生物多様性、地形・地質、社会的弱者、労働環境、地域社会の衛生・安全・保安、既存の社会インフラや社会サービス、事故、越境の影響および気候変動、苦情等についてモニタリングする。また、本事業から発生が見込まれる温室効果ガスの排出量は年間 82,073CO2 換算トン（供用時）である。

（７）横断的事項

本事業は、気候変動の影響に強靭なインフラ整備を通じ気候変動への適応に貢献する。本適応策による裨益人口は約 427 万人（2039 年予測、モンゴル国家統計局）。なお、本事業は気候変動の影響に強靭なインフラ整備の観点から、気候変動の影響に対するレジリエンス強化を目指すという同国のパリ協定に基づく「自国が決定する貢献（NDC）」における目標達成と矛盾しないものである。

空港運営を行っている NUBIA は、支援や特別な配慮を必要とする障害のある利用者に対し、建物および施設周辺のバリアフリー化を進めている。また、よく使われるフレーズやイラストが書かれた、指さすだけで意思疎通が可能となるコミュニケーションボード、筆談や翻訳アプリによる文字情報を使ったコミュニケーションを行うためのタブレット、オンライン手話通訳サービスを受けることが出来る専用アプリ等を使用したサービスを提供している。本事業でも、工事に伴う雇用、労働環境整備、住民説明・工事周知、空港運営においては障害者が負の影響を受けないようにし、現地障害当事者の協力を得て当事者の意見を反映しながら、このサービスの活用を含む情報保証等の合理的配慮を提供する。

（８）ジェンダー分類：【ジェンダー案件】GI（S）（ジェンダー活動統合案件）

＜活動内容/分類理由＞協力準備調査で確認した建設現場における労働環境の未整備等のジェンダーに基づく課題に対し、工事現場における女性労働者の労働環境整備（男女別トイレ・休憩所の設置、授乳スペースの確保等）を実施し、その結果・進捗を男女別の労働環境への満足度で把握していくため。その他にも、男女別のニーズを反映した施設設計（安全性を確保するための照明の設置等）や、職員の女性の登用促進、NGO 等との連携を通じたジェンダー理解研修を実施することをコントラクターとの契約に明記する予定。

（９）その他特記事項

本事業では、溶接性に優れた鉄骨や建材一体型太陽光発電を組み込むことが可能な外壁カーテンウォール等の日本の建設・土木技術及び空港特殊機材（スマートセキュリティレーンやバゲージハンドリングシステム等）の導入／活用を見込んでいる。また、航空分野におけるエコエアポート技術（建物の断熱性・

耐寒性能を高める断熱塗料や金属断熱サンドイッチパネル等の技術・製品等）の活用を想定している。

４．事業効果

（１）定量的効果

アウトカム（運用・効果指標）

指標名	基準値 （2024 年実績値）	目標値（2035 年） 【事業完成 2 年後】
年間旅客数（万人） （うち国際線）	216（174）	436（384）
年間外国人旅客数（万人）	83	173
年間航空機発着回数（回） （うち国際線）	16,279（11,803）	29,885（24,799）
貨物取扱量（トン）	10,172	18,358

（２）定性的効果

空港施設の混雑緩和、空港利用者の利便性・快適性・安全性の向上、モンゴルの経済発展

（３）内部収益率

以下の前提に基づき、本事業の経済的内部収益率（EIRR）は 21.0%、財務的内部収益率（FIRR）は 6.4%となる。

【EIRR】

費用：建設費用、維持管理費用（いずれも税金を除く）

便益：観光収入の増加、海外エアラインからの航空収入増加

プロジェクト・ライフ：38 年

【FIRR】

費用：建設費用、維持管理費用

便益：航空収入、非航空収入

プロジェクト・ライフ：38 年

５．前提条件・外部条件

（１） 前提条件

特に無し。

（２） 外部条件

コロナ禍の時期に生じたような、パンデミック発生による旅客数・貨物量の急激な需要減が生じない。

６．過去の類似案件の教訓と本事業への適用

モンゴル向け円借款「新ウランバートル国際空港建設事業」「新ウランバートル国際空港建設事業（II）」（評価年度 2023 年）の事後評価等では、新空港の運営が民間委託されたことで、固定資産税の支払いが民間航空庁の義務となり（旧空港は公的機関である同庁が運営していたため非課税）、同庁にとって税金の支払いが一定の負担になっていることを踏まえ、新施設の運営・維持管理機関が旧施設と異なる場合、各機関の役割や移転後に生じる負担について、より詳細に検討し、関係者に事前に通知のうえ、理解を得ておく必要があったとの教訓が得られている。本事業においても、現在のコンセッション契約は 15 年間となっていることから、終了後の運営体制にかかる検討状況を定期的に確認していく。

７．評価結果

本事業は、同国の開発課題・開発政策並びに我が国及び JICA の協力方針・分析に合致し、チンギスハーン国際空港の拡張により航空旅客・貨物輸送の将来的な需要増加に対応することで、同国の航空・空港セクターの成長・発展、ひいては同国全体の経済成長に資するものであり、SDGs ゴール 9「インフラ、産業化、イノベーション：強靭なインフラの構築、包摂的で持続可能な工業化の促進とイノベーションの育成」及びゴール 11「持続可能な都市：包摂的、安全、強靭で、持続可能な都市と人間住居の構築」に貢献すると考えられることから、事業の実施を支援する必要性は高い。

８．今後の評価計画

（１）今後の評価に用いる指標

４．のとおり。

（２）今後の評価スケジュール

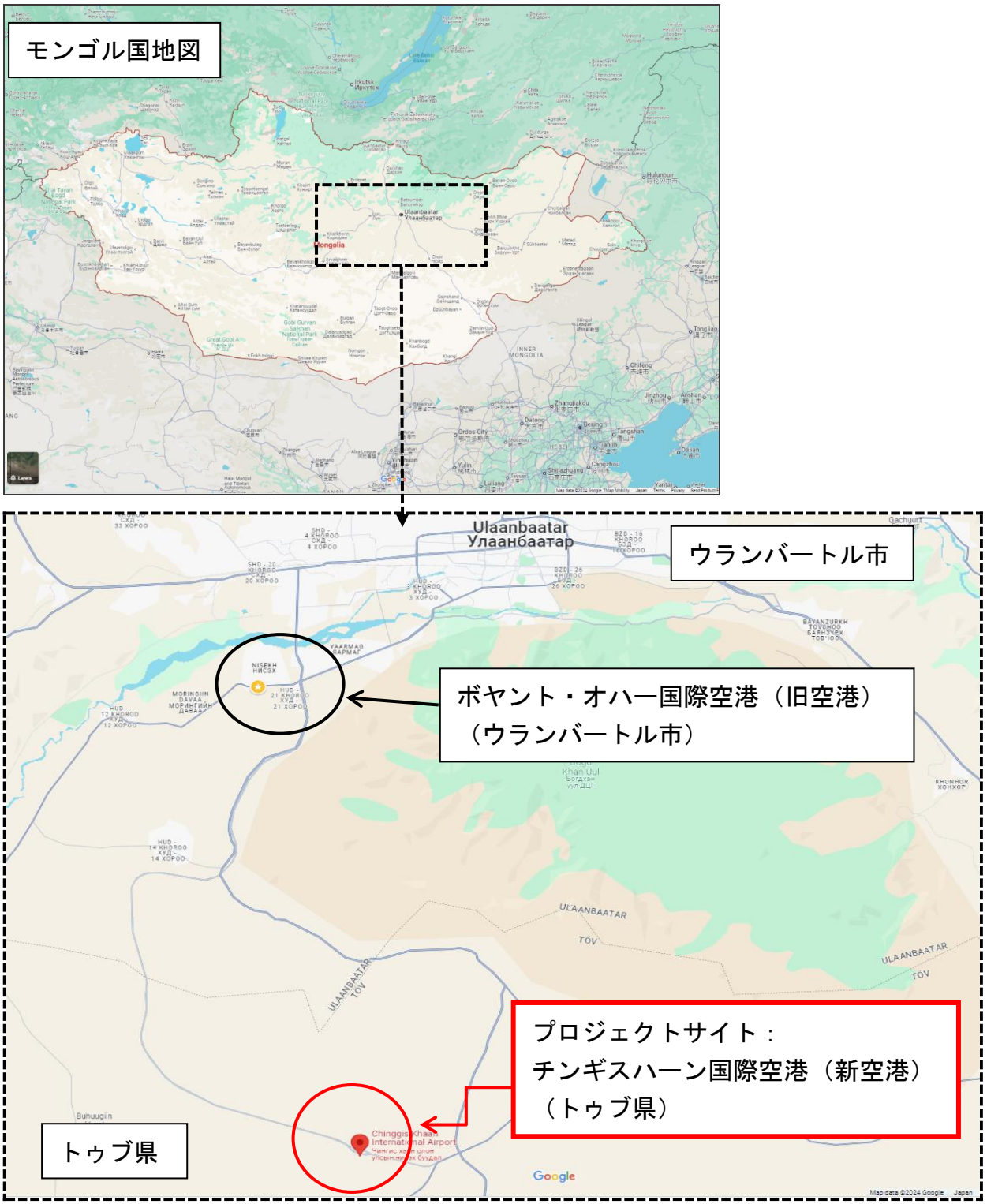
事業完成２年後　　事後評価

以　上

別添資料　チンギスハーン国際空港拡張事業　地図

別添

チンギスハーン国際空港拡張事業　地図



出典：Google Maps（地図データ©2024 Google、TMAP Mobility）より JICA 作成