

平成28年度外務省 NGO連携資金無償協力

2017年2月23日～2018年2月22日



ミャンマー事業成果

NPO法人 道普請人



1. 事業概要

- 期間：2017年2月23日～2018年2月22日
- 事業費：33,472,858円
- 事業目標：官民協働で地方道路が整備かつ維持管理され、市場や社会サービスへのアクセスを持続させることにより、農村部住民の暮らしが豊かになる。
- パートナー団体：DEAR Myanmar



2. 事業地域

マグエ地域 **シンバウエ地区**

- ・ ミンカン村 (2016)
- ・ タマ村 (2017)

チャウ地区

- ・ チャウテー村 (2016)

道路整備

エーヤワディ地域 **ピャポン地区**

- ・ カンター村 (2014, 2015)
- ・ チョンチャイ村 (2015)
- ・ ミンラス村 (2016)
- ・ ケンヨータン村 (2017)

シャン州ペコン地区

- ・ ノットン村 (2016)
- ・ ハンピュー村 (2017)

CSO結成

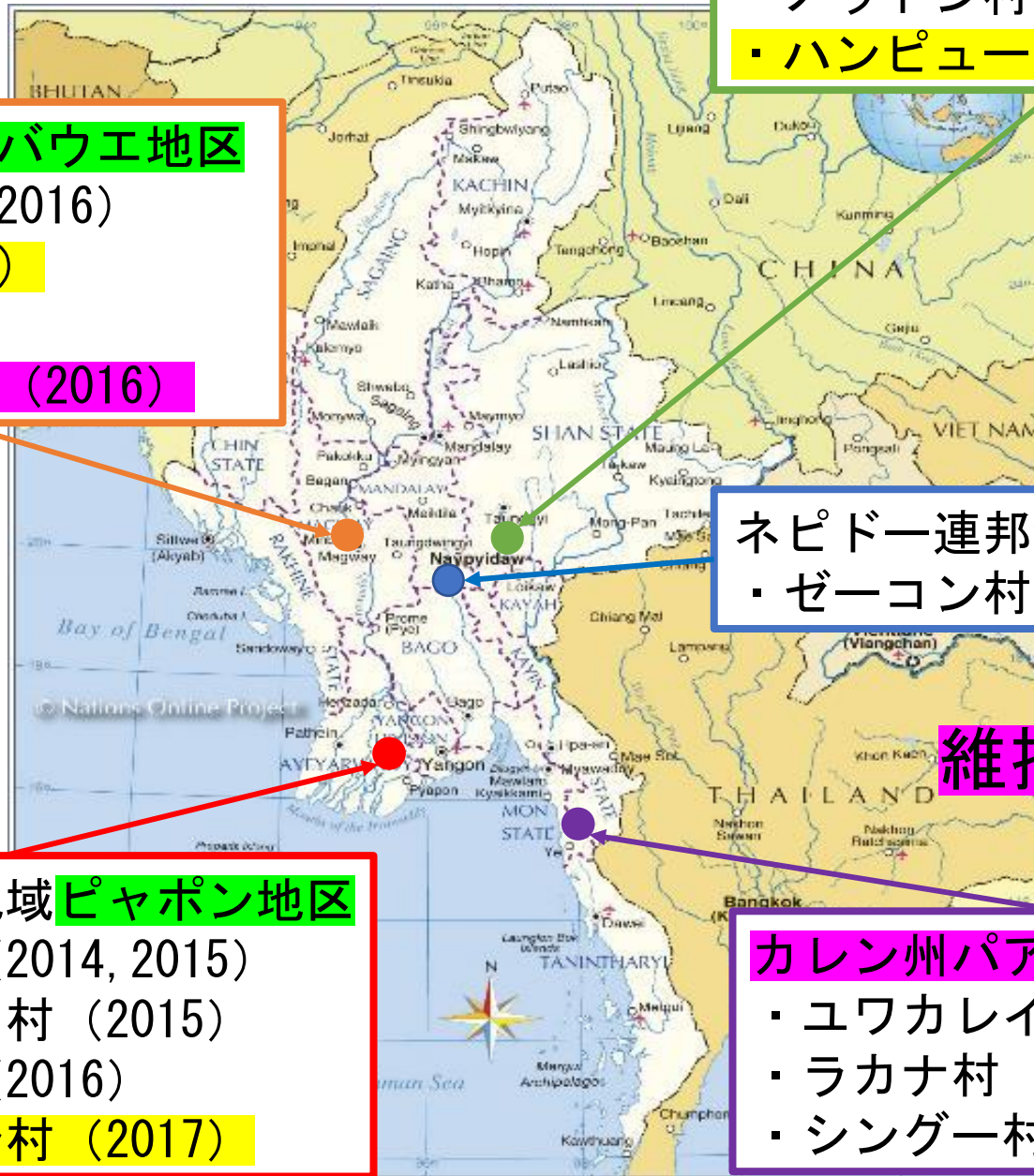
ネピドー連邦領 **レイウエ地区**

- ・ ゼーコン村 (2015)

維持管理研修

カレン州パアン地区

- ・ ユワカレイ村 (2014)
- ・ ラカナ村 (2014)
- ・ シンガー村 (2015)



3. これまでの道路整備結果

活動地域\活動年	2014	2015	2016	2017
エーヤワディ地域	カンター (1, 200 m)	カンター (橋梁)	ミンラス (1, 200 m)	ケンヨータン (1, 500 m)
マグエ地域	—	—	ミンカン (2, 500 m) チャウテー (カルバート)	タマ (2, 300 m)
ネピドー領	—	ゼーコン (1, 000 m)	—	—
シャン州	—	—	ノットン (240 m)	ハンピュー (1, 200 m)
カレン州	ユワカレイ (120 m) ラカナ (3, 900 m)	シンダー (2, 700 m)	—	—

総延長：約15 km

費用：1,000円/m～3,000円/m

ミャンマーの地質は多種多様!!

地形、環境、土質は地域によって異なる。



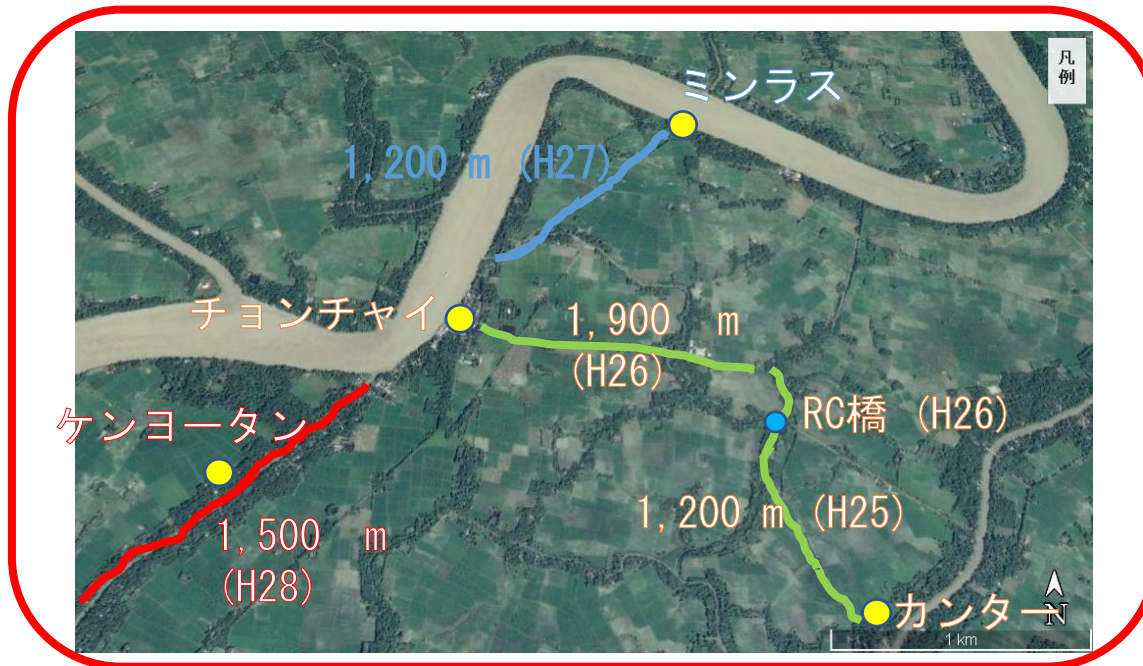
ミャンマーの仕様では、トラックなどが頻繁に通る大きな道路もバイクしか通らないような小さな農道も同じ仕様で設計され、過大施工となることがある。



過去3年間の道路整備実績を通して得た経験から、地域性に適した経済的で住民自身で実施可能な施工法を提案してきた!!!

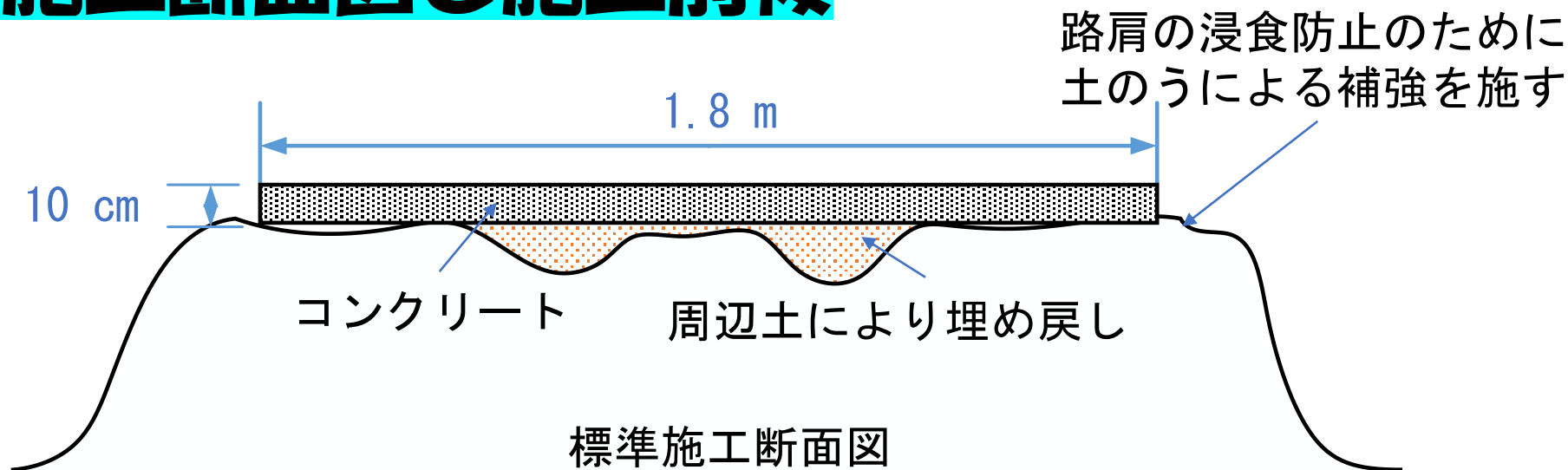
4-1. エーヤワディ地域ピャポン地区

ケンヨータン村



- 施工延長・幅：1,500 m・1.8 m
- 施工費用：1,540,000 円・1,000 円/m・570円/m²
- 施工参加人数・工事日数：20人/日・90日
- 人口・通行交通：・自転車、バイク
- 地域性：デルタ地帯であるため、水は入手しやすいが土質は粘性土であり雨季になるとぬかるむ。

施工断面図と施工前後

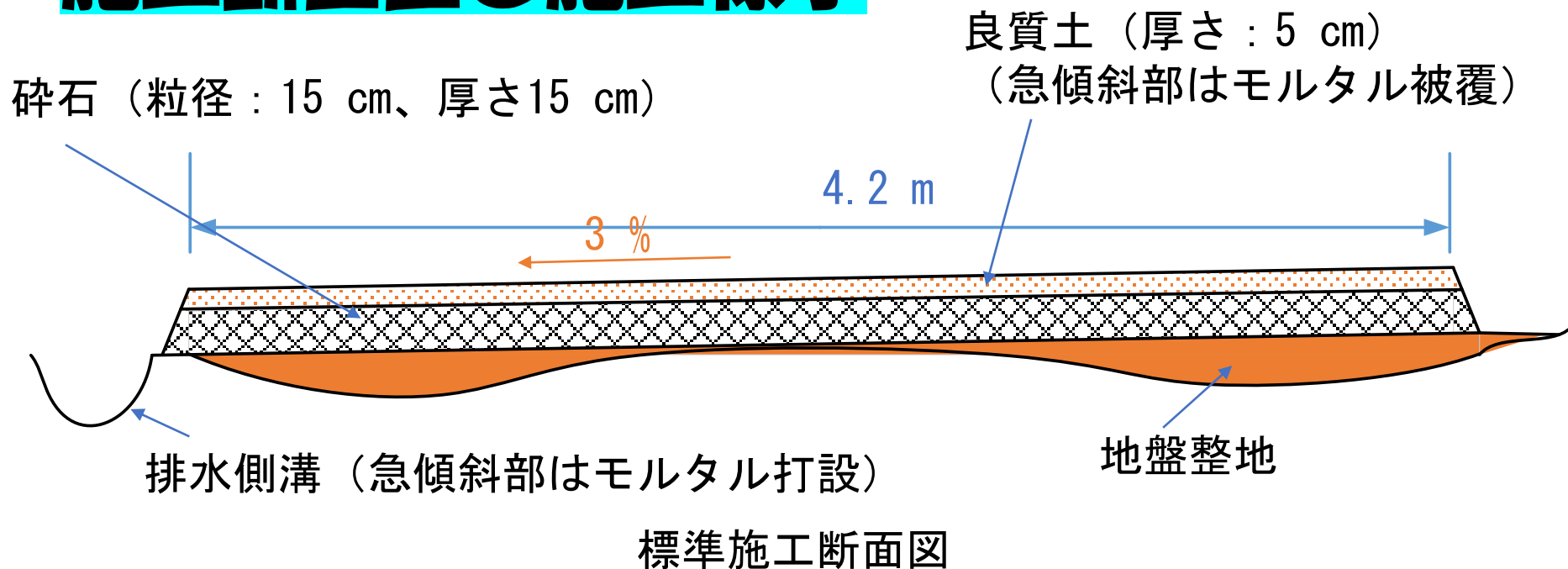


施工前



施工後

施工断面図と施工様子



施工前



施工様子



施工後

直面した困難と解決策

事業許可を取得するのに時間がかかる！担当部局が変更したり、ミャンマー行政が安定しない！

担当部局DRRDに対して事業説明や事業地への受け入れを行ったり、良好な関係を築く！



DRRDエンジニアを事業地に受け入れ



ネピドーDRRD事務所にて事業説明

注文した資材の大きさと実際に届いた大きさが違う！！

現地の資材状況に適した施工法を再度考え、提案！

パートナー団体や村人とどのようにコミュニケーションをとるか。

できるだけ簡単な言葉と、絵やジェスチャーなども用いて丁寧に説明を行う。

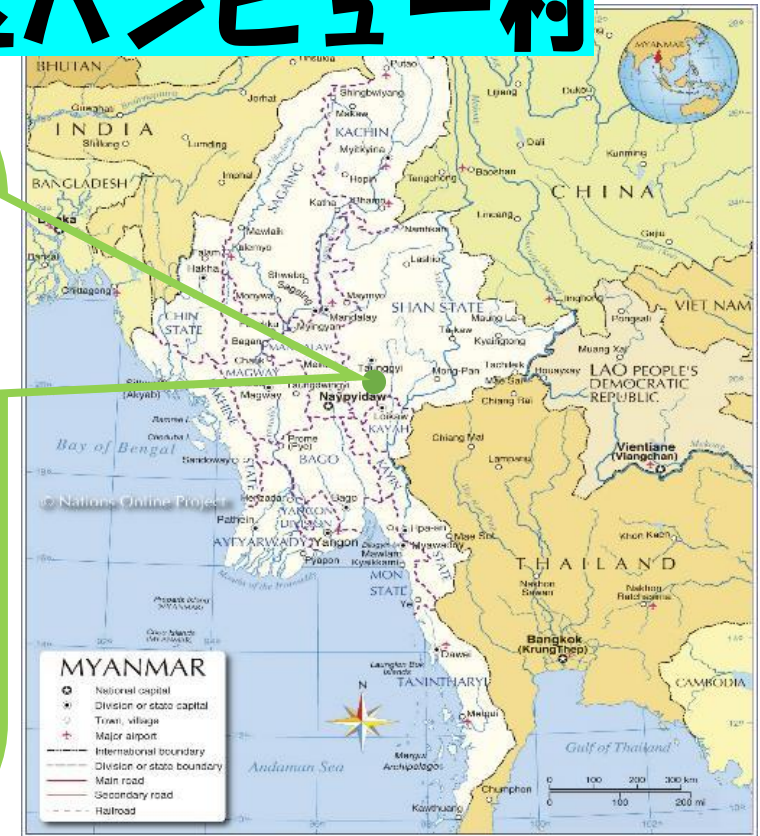


土の性質の違いについての説明



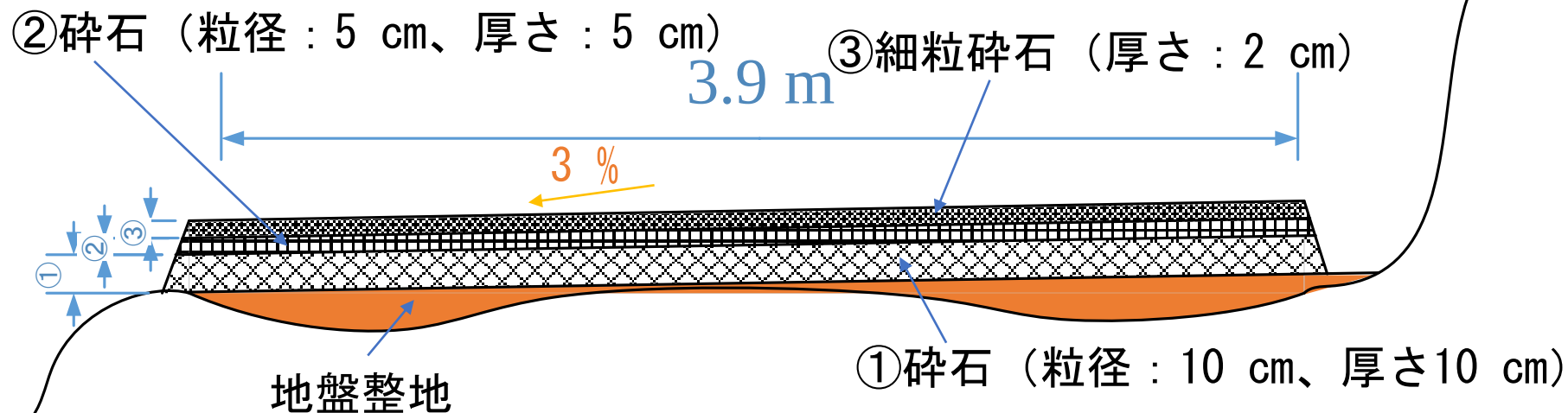
専門家自ら実践し、施工法を説明

4-3. シャン州ペコン地区ハンピュー村



- 施工延長・幅：1,200 m・3.9 m
- 施工費用：2,120,000 円・1,800 円/m・450円/m²
- 施工参加人数・工事日数：30人/日・120日
- 人口・通行交通：1,000人・バイク、車両
- 地域性：急傾斜部が多く、施工が難しい。また、良質土の入手が困難である。

施工断面図と施工前後様子



標準施工断面図



施工前



施工様子



施工後

インパクト 1

- 雨季にも道路が通行可能となった。
- 道路の移動時間が短縮し、通学、急患の搬送、作物の出荷が容易となった。
- 自転車やバイクの保有する人が増えた。

雨季の道路様子@シャン州ハンピュー村



未施工部



既施工部

5. 維持管理研修

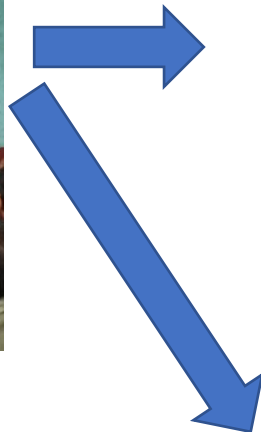


必要な資材算出、積算等
を含めた補修方法の説明

ミャンマー語と英語で併記された
道路維持管理マニュアルを配布

資金管理方法や会計処理能力
についての研修を実施

事業後もコミュニティにより継続し
て維持管理できることを目指す！！



実際の補修@エーヤワディ



実際の補修@カレン州

インパクト2

- 道路委員会が結成され、維持管理を行う体制が確立された。
- 自分たちの道は自分たちで直せるのだと自信を持つことができ、住民自身による発展意欲をかきたてた。

H27年度に道路整備を実施したマ
グエ地域ミンカン村の道路。H28
年度では、道路委員会が定期的
に道路状態を確認し、損傷が大
きい時には補修を行う。

補修資金は、道路委員会がマイク
ロファイナンス活動を通して確保。
事業後に支給する資金を元手金と
して地域住民に貸し付け、その返
済時の利子分を利用している。



6. CSO結成

DRRD
(Department of
Rural Road Development)

単に道路補修を行うだけでなく、道路委員会をまとめ、DRRDや、他のドナーとの窓口となる。

他のドナー

CSO (Civil Social Organization)

- 道路補修、維持管理計画策定
- 予算案作成
- プロポーザル提出
- 資機材、資金管理、調達
- 道路補修実施
- 定期報告

道路委員会

道路委員会

道路委員会

道路委員会

これまでに設立してきた住民組織で道路補修時に労務人員管理、資材管理、補修後の維持管理などを主体的に行ってきた。

本年度取り組み

➤ CS0メンバーの選定・目的の設定

こちらから一方的にメンバーを決定し、CS0の目的を押し付けるのではなく、コミュニティ自身を考えさせる。

自分たちが今後どうなっていきたいのか、そのためにはどのような組織・人員が必要なのかコミュニティ自身で議論する場を何度も設け、じっくり時間をかけてCS0を結成していった。



CS0の能力強化を目的とした研修を行った。

➤ 座学研修

(会計処理、積算、設計、プロポーザル提出など)

➤ 実地研修@エーヤワディ、マグエ、ネピドー (デモ地)

(資材選定、実際の施工法など)



今後の取り組み



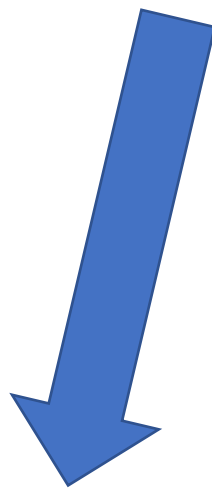
➤ **CSOを正式な社会組織として登録**
登録されることにより、ミャンマー行政からも正式な組織とみなされ資金を確保しやすい。

➤ **DRRDなどのミャンマー行政との会合、事業説明**

CSOとDRRDが直接会合し、議論できる場を設け、持続的な発展を目指す。

➤ **CSOによる主体的なデモ道路施工実施**

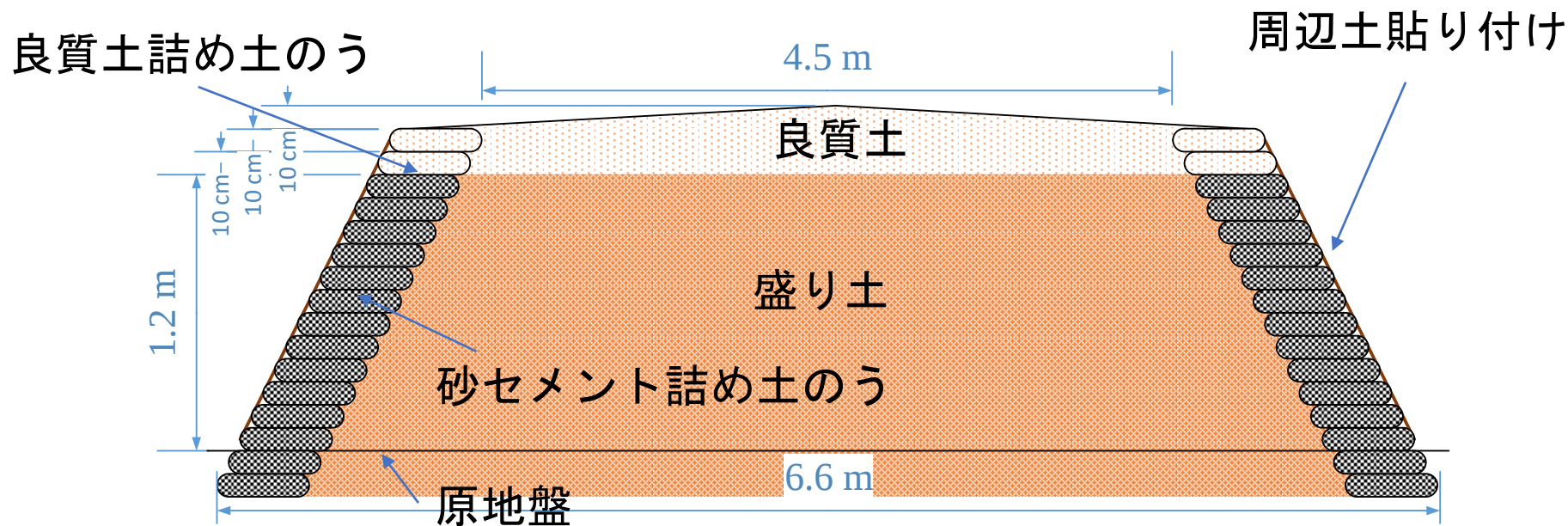
道路整備だけでなく申請書や報告書を作成するなどの事務面の作業も行えるようにする。



DRRDとの協働道路整備事業実施！！

デモンストレーション道路@ネピドー

施工断面図と施工様子



施工前



施工様子



施工後

7.DRRDとの連携

➤ 定期報告

DRRDとのMoUに基づき活動を行っているため四半期に一回程度事業報告を行っている。

➤ 道路整備技法共有

要請があった時にDRRDエンジニアを事業地へ受け入れたり、ワークショップに招待して、道路整備技法の共有を行っている。

➤ CSO連携に向けた協議

CSOとDRRDの協働での道路整備実現に向けて、様々な協議を行っている。



ワークショップの様子

CSO結成に関する課題と対策

➤ 資金源確保の難しさ

CSO設立後、継続的に活動していくに当たり、最低限の運営資金が必要である。現在以下①～②の方法で資金を得ている。

- ① 元資金のうちいくらかを村人へ資金を貸付、返金時の利子分より資金を得る。→ **メンテナンス！**
- ② アソシエーション登録を行いミャンマー行政に正式な組織として認められることで、DRRDやタウンシップ、他のドナーから資金調達する。→ **大規模な道直し！**

➤ 地域によるレベルの違い

活動地域によって、住民グループの組織運営能力ややる気が異なる。

→まずは一番CSO活動の可能性が見込めるエーヤワディ地域に集中して活動を行い、他の地域に対してロールモデルとなることを目指す！！

ありがとうございました

