事業事前評価表

１．対象事業名

スラバヤ空港建設事業（Ⅱ）
（借款契約調印日：2004 年 3 月 31 日
承諾金額：15,007 百万円、借入人：インドネシア共和国）

２．本行が支援することの必要性・妥当性

本事業第 1 期に対する貸付承諾後、アジア通貨危機の影響によりスラバヤ空港の需要は一時的に低下したが、2000 年以降回復傾向に転じており、引続き同空港における航空需要の増加が見込まれることから、現存の空港を整備拡張し、将来の需要に備えることが必要。

海外経済協力業務実施方針（2002 年 4 月）では、対インドネシア支援の重点分野として、経済改革を通じた持続的成長軌道への回復努力に不可欠な「経済インフラ整備」を揚げており、本事業は右方針に合致する。

（参考）借入国の経済成長率推移[1]

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
実質ＧＤＰ成長率（%）	△13.1%	0.8%	4.9%	3.4%	3.7%	4.1%

３．事業の目的等

旅客数･貨物量でインドネシア国内第 3 位の国際空港であるスラバヤ空港において、増大する航空輸送需要に対応し、また、一層の航空安全を確保するため、旅客ターミナルビルや管制塔の新設等を含む空港施設及び機材の整備、更新を実施するもの。

４．事業の内容

(1) 対象地域名

東ジャワ州スラバヤ

(2) 事業概要

将来の航空輸送需要に対応し得る旅客ターミナル等の空港施設 (施設容量：旅客数約 600 万人、貨物量約 12 万トン) を既存の空港施設 (南側) とは滑走路を挟み反対側 (北側) に新設し、併せて ILS (計器着陸装置)等の航空保安設備の更新等を行うもの。

[1] 出所：インドネシア政府､中銀

(3) 総事業費

33,156 百万円 (うち円借款対象額は 15,007 百万円)

(4) スケジュール

2004 年 4 月～2007 年 6 月（予定）

(5) 実施体制

インドネシア運輸省航空総局（DGAC）

(6) 環境及び社会面の配慮

①カテゴリ分類

本事業には、「環境配慮のための OECF ガイドライン (初版)」が適用される。(なお、「環境社会配慮確認のための国際協力銀行ガイドライン」(2002 年 4 月制定) においては、大規模な空港セクターに該当するために、カテゴリ A に該当する。)

②環境許認可

本事業に関する環境影響評価報告書 (ANDAL)、環境管理計画 (RKL)、環境モニタリング計画 (RPL) は、1993 年 1 月に提出され、1993 年 8 月 18 日付で承認済。その後、RKL・RPL は見直しにより、1999 年 1 月 12 日付で承認済。

③汚染対策

新空港運営時の騒音については、空港周辺地域において、居住地との境界の植林騒音レベルに応じた土地利用等の対策が盛り込まれている。

④自然環境面

本事業は、既存空港の拡張であり、また、空港敷地は農村地域であり、自然林等は存在しないことから、自然環境への特段の影響は予見されない。

⑤社会環境面

本事業に必要とされる用地取得はアクセス道路入口付近の 6ha を残すのみ。既に DGAC により取得費用は確保済。本事業に必要とされる住民移転は全て完了しており、367 世帯 (1,064 人) が移転済。

⑥その他・モニタリング

環境マネジメント、モニタリングを強化するため、地方環境管理局を含めた実施体制が確立される予定。コンサルティング・サービスでは、環境マネジメント及びモニタリングの補助を実施。

(7) その他特記事項

特になし。

５．成果の目標

(1)評価指標（運用・効果指標）

指標名	現状値 (2001 年)	目標値 (事業完成後 6 年：2013 年)
国際旅客数 (千人/年)	618	1,630
国内旅客数 (千人/年)	2,443	5,152
国際貨物量 (トン/年)	14,240	50,284
国内貨物量 (トン/年)	23,527	54,098
国際線離発着数 (回/年)	6,426	15,215
国内線離発着数 (回/年)	47,677	76,152

(2)内部収益率

財務的内部収益率（FIRR）2.1%

① 費用：本事業工事費、施設の維持・管理費

② 便益：航空関連収入、航空関連外収入

③ プロジェクトライフ：30 年

経済的内部収益率（EIRR)　17.4%

① 費用：本事業工事費、施設の維持・管理費

② 便益：運行経費節約、旅行時間短縮、旅客・輸送ロス回避、外貨収入減少回避

③ プロジェクトライフ：30 年

６．外部要因リスク

特になし。

７．過去の類似案件の評価結果と本事業への教訓

過去の円借款完成案件の事後評価から、運用開始後の円滑な施設維持・運営が行われるためには、適正な維持・管理実施体制の確立、費用の確保が重要であるという教訓を得た。本空港は工事完了後、PAPI に資産が全面移管されることから、DGAC による同公社への事業後の運営維持管理体制の構築、技術移転について、アプレイザル時に合意している。

８．今後の評価計画

(1)今後の評価に用いる指標

国際旅客数 (千人/年)

国内旅客数 (千人/年)

国際貨物量 (トン/年)

国内貨物量 (トン/年)
国際線離発着数 (回/年)
国内線離発着数 (回/年)

(2)今後の評価のタイミング
事業完成後