事業事前評価表（開発調査）

作成日：平成16年10月6日
担当部署：社会開発部第三グループ運輸交通第一チーム

1. 案件名

フィリピン国全国空港整備戦略マスタープラン調査

2. 協力概要

（1）事業の目的

フィリピン国（以下「比」国）全国を対象として、以下を目的とした包括的な全国空港整備戦略に係るマスタープラン（目標年次2025年）、及び今後5年の課題に対するアクションプランを作成する。

- 空港施設台帳の作成等,具体的および数値的に分析、検証することにより全国空港整備維持、管理運営の指針として、比国の実現可能な空港整備政策策定に資する。
- 空港の安全性の向上を図る。
- 空港種別、機能分担等各空港の役割の再構築により、効率的な空港の整備に資する。
- 窮状にある比国財政の状況下、収入創出手段の確保等を念頭においた組織体制の再検討を行い、効率的な空港の改革・改善に結びつけていける実施可能な政策提言をおこなう。

（2）調査期間

2004年12月～2006年3月

（3）総調査費用

約2.4億円

（4）協力相手先機関

運輸通信省 Department of Transportation and Communications （DOTC）
運輸通信省 航空局 DOTC Air Transportation Office （ATO）

（5）計画の対象（対象分野、対象規模等）

1）対象分野：空港・航空行政

2）対象地域：全国の空港（87：内訳International空港8、Trunk line空港12、Secondary空港36、Feeder空港31）

3. 協力の必要性・位置付け

（1）現状及び問題点

同国における航空分野のマスタープランとして、1992年に国連開発計画（UNDP）と国際民間航空機関（ICAO）の技術協力により「Civil Aviation Master Plan（CAMP）」が策定され（1997年にはアジア開発銀行の技術協力により改訂）、その中で幾つかの空港の開発及び、次世代航空保安システムの整備が最重要課題であるとされた。CAMPに基づき、JBIC、ADB等によりマクタン・セブ国際空港拡張建設事業（1997年）、新ジェネラル・サントス空港（1997年）、マニラ国際空港旅客ターミナル2建設（1999年）など各個別空港の整備が実施され、JICAの技術協力により「フィリピン国次世代航空保安システム整備事業連携実施設計調査」が実施された。

しかし、CAMPでは1997年以前の高い需要成長率により整備計画が策定されたため、整備目標

が現状と大きくかけ離れてしまい、また、現在「比」国は、国家予算の約28％を債務の返済に充てている財政状況にあり、開発諸課題に対応する予算は非常に圧迫されている状況にある。これらの現状を鑑みた、空港整備戦略の策定が求められている。

上記の状況において、現在の「比」国は、人材育成や空港の管理運営までを含み、地方空港までを対象とした系統だった指針がなく、包括的な空港整備戦略マスタープランの策定が急務になっている。

（2）相手国政府国家政策上の位置づけ

大統領の10重要政策（The 10-Point Agenda）中で空港整備政策についても述べられ、それに合わせてDOTCは、航空分野の中期開発計画（2005年～2010年）の策定が義務付けられている。本件アクションプラン（目標年次2010年）は優先的に取り組む事業等についての整備計画策定の際の有効な指針となるものであり、マスタープラン（目標年次2025年）については比国航空分野における長期政策の策定に資するものである。

（3）他国機関の関連事業との整合性

上記（1）の通り、CAMPにおいて、空港整備および、次世代航空保安システム整備に主眼がおかれ、各種事業が実施されてきた。しかしCAMP作成当時とフィリピンの経済・財政・政治状況等も変わっており、必ずしも現在の比国の経済・財政・政治状況等を正確に反映した上でのマスタープランとなってはおらず、現状に鑑みた包括的なマスタープランが必要になっている。特に客観的な説明力を備えた空港施設台帳、空港管理運営・空港整備ガイドラインの作成、人材育成、財務体質改善の強化、全国的な機能分担の見直しを含んだ航空網の検討などが必要である。

（4）我が国援助政策との関連、JICA国別事業実施計画上の位置づけ

包括的な空港整備戦略マスタープランの策定は、対「比」国の中長期的な援助重点分野である「持続的成長のための経済体質の強化及び成長制約要因の克服」に明記された「航空輸送網整備」プログラムにも一致する。

本件は空港の政策面における戦略マスタープランであり、現在実施中の新しい航空管制システムの人材育成支援である「新CNS／ATM整備に係る教育支援プロジェクト」とあわせてフィリピンの航空分野の発展に寄与するものである。

またインドネシアにおいて「主要空港保安体制強化計画」を実施中など国際民間航空機関（International Civil Aviation Organization）のガイドラインが強化される中で、セキュリティー対策は緊急の課題であり、フィリピンにおいても今後検討が必要となる。

4. 協力の枠組み

（1）調査項目

（A）現状分析

1）情報収集・現状分析

2）空港施設台帳の作成

（B）M／P（目標年次2025年）の策定

1）基本フレームの策定

社会経済フレームの策定、需要予測モデルの確立、旅客数・貨物量・航空交通量需要予測

2）空港開発戦略の策定

a）現在の空港開発事業の評価

b）空港種別の再構築、評価、提案

c）国内の空港間ネットワークの検討、提案

d）地域別・空港種別毎の空港の現在容量評価

e）地域別・空港種別毎の空港の需要予測

f）空港安全に係る運用、施設の改良対策

g）空港保安対策の策定

h）事業収入創出に係る戦略策定

3）空港管理運営、整備基準・ガイドラインの作成

4）組織・制度・財政・人材育成等に係る提言及び本調査内容の航空政策への反映に係るモニタリング体制の検討

(C）5ヵ年アクションプランの検討（目標年2010年）

1）短期的空港整備計画の策定

a）空港管理運営分野に係る短期的アクションプラン

b）空港整備分野に係る短期的アクションプラン

2）空港整備計画に係る重点項目の分析、評価

3）空港管理運営・整備アクションプラン計画に係る提言

4）組織・制度・財政・人材育成等に係る提言

(D）総合評価と提言

(2）アウトプット（成果）

(a）計画策定：

比国の中長期の空港整備戦略策定に資する包括的なマスタープラン（目標年次：2025年）、当初5年の緊要な課題に対応したアクションプランを策定する。

(b）技術移転：

調査団、カウンターパートの協働による空港施設台帳の作成によるオンザジョブトレーニングの実施及びレポート提出時に実施するセミナー・ワークショップ等により、適正な空港維持整備・管理運営方法、並びに航空政策の策定に資する技術移転を行う。

(c）ガイドライン等作成：

具体的な空港整備、管理運営方法及び空港整備戦略策定に資する空港施設台帳、並びに空港整備・管理運営ガイドラインの作成をする。

(3）インプット：以下の投入による調査および技術移転の実施

(a）コンサルタント（分野／人数）

総括／空港計画、副総括／空港管理運営、組織経営計画、空港施設計画、空港計画2、空港保安（セキュリティー）、航空保安（セーフティー）、航空管制、空港運用、需要予測、環境社会配慮 、地域開発／交通計画、法・制度、経済・財務分析／経営評価

(b）その他

DOTC、ATOのカウンターパートを対象に当該調査に関係する航空分野に関するカウンターパートトレーニングを実施予定。また、現地におけるセミナー、ワークショップを数回実施

予定

5. 協力終了後に達成が期待される目標（上位目標）

（1）提案計画の活用目標

（a）策定されたマスタープランにおける提言が実施される。

（b）短期アクションプランにおける計画が実施される。

（c）空港の施設台帳が管理主体によって活用され、カウンターパートにより適宜更新される。

（d）空港の整備・管理運営に係るガイドラインが管理主体によって活用、普及される。

（2）活用による達成目標

（a）本調査の成果としての施設台帳やマスタープラン、アクションプランに基づき、系統的かつ実現可能な「比」国の中長期の航空政策計画が策定される。

（b）本調査のカウンターパート機関が適切な空港の整備維持、管理運営を実施するための事業収入体制を構築する。

（c）空港の安全性が向上し、航空機離着陸等空港関連の事故が減少する。

（d）空港のセキュリティーが向上し、セキュリティー関連の取り締まり件数が増え、未然の問題解決につなげる。

6. 外部要因

（1）協力相手国内の事情

政策的要因：政権交代による開発政策の変更

行政的要因：特になし

経済的要因：空港整備、運営にかかる予算不足

社会的要因：対象地域における治安の悪化

（2）関連プロジェクトの遅れ

特になし

7. 貧困・ジェンダー・環境等への配慮（注）

本調査における提案内容は主として、空港整備基準の見直し、ガイドラインの作成であり、建設工事を伴うものではないため、環境社会配慮面で甚大な影響は認められないことを想定している。しかし、調査期間中は環境社会配慮を担当する団員を一名配置し、空港に関連する環境社会配慮面の現状分析は実施する。

8. 過去の類似案件からの教訓の活用（注）

過去の調査において相手国側で監督責任を負う組織と実施責任を負う組織が分かれていたため、管理体制の脆弱さをはじめとする種々の問題が発生した。本プロジェクトにおいては、本格調査団と関係カウンターパートを一堂にかいして議論をする仕組みを作り、メインのDOTC、ATOにいる長期専門家とも連携をしながら事業を推進したい。

9. 今後の評価計画

（1）事後評価に用いる指標

（a）活用の進捗度

1）策定されたマスタープランにおける提言が実施されたか。

2）短期アクションプランにおける計画が実施されたか。

3）空港の施設台帳、整備・管理運営に係るガイドラインの管理主体による活用状況及び更新状況。

（b）活用による達成目標の指標

1）本調査提言の次期「比」国中長期の航空政策（目標年次2010年）への反映率

2）DOTC、ATO、マニラ国際空港公団の事業収入

3）航空機離着陸等空港関連の事故発生数

4）セキュリティー関連の取り締まり件数

（2）上記（a）および（b）を評価する方法およびタイミング（案）

1）フォローアップ調査によるモニタリング

2）事後評価：調査終了後5年目以降、必要に応じ実施

（注）調査にあたっての配慮事項