

## 第5章 ソロモン諸島「ヘンダーソン国際空港整備計画」

### 5.1 案件の概要

#### 1) 背景

ソロモン諸島は島嶼国であることより、航空輸送が国内各地を結ぶ交通機関として重要な役割を果たしている。特に首都ホニアラの所在するガダルカナル島にあるヘンダーソン国際空港は国内航空路線網の拠点空港であると同時に同国唯一の国際空港として極めて重要な役割を果たしている。しかしながら、ヘンダーソン国際空港の旅客ターミナルビルは1950年代に建設され、80年代に増築が行われたが、増加する国際旅客、貨物輸送の需要に対応できず、大型機の発着の際には、旅客の取り扱い、空港運営および安全面においても支障をきたしている状況にあった。

このような状況からソロモン諸島政府は1988年に日本政府に対し、「ヘンダーソン国際空港整備計画」のための無償資金協力を要請した。これを受け、長期整備計画(目標年度:2010年)及び短期整備計画(目標年度:2000年)の策定を目的とした「ヘンダーソン国際空港整備計画調査」が1991年に実施され、短期整備計画の優先整備事業として、空港に係る保安施設の整備が提案された。その優先事業のうち、国際線ターミナル施設の建設について、1992年2月に同政府は「ヘンダーソン国際空港整備計画」の無償資金協力を正式に要請した。日本政府はその要請を受け、1995年4月にJICAによる基本設計調査団が派遣され、その後、同年5月から12月まで基本設計調査、1996年から1997年にわたり、本整備計画の詳細設計、建設事業が実施された。



ヘンダーソン国際空港ターミナルビル(現ホニアラ国際空港)

#### 2) 目的

本案件はヘンダーソン国際空港の諸施設のうちでも特にその容量の不足、老朽化が進む国際線旅客取扱施設の早急な整備を図るため、国際線旅客ターミナルビル、付随するエプロン、誘導路、道路、駐車場、その他付帯施設の建設を目的とする。

#### 3) 事業実施内容

- (1) 基本設計調査:1995年4月9日~5月5日、1995年8月20日~8月30日(現地調査)
- (2) E/N 締結日:1995年11月15日(詳細設計(D/D))、1996年5月31日(施設建設・機材整備)
- (3) E/N 供与限度額:0.79億円(1995年度、D/D)、11.94億円(1996年度、施設建設・機材整備)、6.32億円(1997年度、施設建設・機材整備)
- (4) 実施機関:文化観光航空省民間航空局
- (5) 案件サイト:ガダルカナル島ホニアラ市
- (6) 契約コンサルタント名:株式会社パシフィックコンサルタンツインターナショナル
- (7) 契約施工・調達業者名:北野建設株式会社

(8) 協力内容（施設建設および機材）

コンポーネント	内訳
1. 国際線旅客ターミナルビルの新設	鉄骨構造一部2階（延床面積：3,942 m <sup>2</sup> ）
2. 旅客エプロンおよび誘導路の新設	旅客エプロン：アスファルトコンクリート舗装（7,150 m <sup>2</sup> ） 誘導路：アスファルトコンクリート舗装（延長：282.5m、幅員：23m）
3. 誘導路およびエプロン照明施設の設置	誘導路灯：33 個、エプロン照明灯：3 基
4. アクセス道路、構内道路および駐車場の 新設	アクセス道路：延長 430m 構内道路：延長 1,870m 駐車場：210 台分（アスファルトマカダム舗装）
5. 排水施設およびフェンスの建設	排水施設：コンクリート階水路、台形水路、パイプカルバートなど フェンス：延長約 1,100m
6. 消防車庫の移設、電源局舎、および電力供給設備の設置	消防車庫：鉄骨構造平屋建（延床面積：428.3 m <sup>2</sup> ） 電源局舎：鉄骨構造平屋建（延床面積：320.0 m <sup>2</sup> ） 非常電源：発電機容量（150KVA）
7. その他	ターミナルビル等新設に必要な電力、給排水および電話設備

(9) プロジェクト目標

- ・ 国際線ターミナルの建設および関連施設整備により、ヘンダーソン国際空港（現ホニアラ国際空港）により、旅客・貨物取扱容量が拡大し、空港の混雑が解消される。
- ・ 空港の施設利用者の利便性、サービスレベル、安全性が向上する。

(10) 上位目標

- ・ 近隣諸国との輸送手段としての国際航空輸送網が充実し、経済活動の活性化、地域住民の生計の安定に寄与する。
- ・ 大型航空機(B767)が受入れ可能となり、チャーター便等の増加により、観光客数の増加し、観光収入の増加につながる。ビジネス機会の拡大により、貿易、投資が拡大に貢献する。
- ・ 空港施設の拡張により、増加した施設の運営管理に携わる人材が増加し、雇用機会が創出される。

4) 他の関連協力

(1) ヘンダーソン国際空港整備計画調査（JICA 開発調査）

本調査はソロモン諸島ヘンダーソン国際空港整備計画調査として、1990年10月から1991年10月に実施された開発調査。本調査では同空港整備のマスタープラン（2010年目標）の策定および短期整備計画（2000年目標）に関するF/Sを実施した。同計画の短期整備計画として、滑走路舗装強度増加のための嵩上げ舗装、旅客ターミナルビル・エプロン・誘導路などを含む新ターミナル施設の建設、計器着陸装置(ILS)・標準式進入灯などの航空保安施設の整備が提言されている。

(2) ヘンダーソン国際空港修復計画基本設計調査(JICA)

ソロモン諸島政府の「中期開発戦略 1999-2001」において民間航空に対する基本政策として、安全輸送の確保が掲げられ、とりわけ全空港の中で最も重要な位置を占めるヘンダーソン国際空港の安全確保に関する施設整備が最も緊急を要するプロジェクトとされていた。ソロモン政府はヘンダーソン国際空港の修復計画を提案し、1999年日本政府に対して無償資金協力の要請が出され、日本政府は要請のコンポーネントとして挙げられていた滑走路改修、管制塔、オペレーションビル、管制塔・オペレーションビルの機材、D-VOR/DME、送受信所などの基本設計調査を1999年7月から2000年6月まで実施した。概算事業費は17.27億円。

(3) 国際空港修復計画事業化調査 (JICA)

1999年から2000年に「ヘンダーソン国際空港修復計画基本設計調査」が実施されたが、その後ソロモン諸島内で部族間抗争が激化し、安全上の理由からE/N未署名の状態下同計画実施が見送られた。部族間抗争が治まり、治安状況が回復した後、日本政府はソロモン諸島政府の要請に基づき「国際空港修復計画事業化調査」を行うことを決定し、2002年11月から2003年6月まで本事業化計画が実施された。本事業化調査では「修復計画基本設計調査」で提案されたプロジェクトコンポーネントのうち、航空機の離着時の安全性の確保の観点から緊急性の高い滑走路改修と航空灯火の2つのコンポーネントが選定された。

(4) 国際空港修復計画

「国際空港修復計画事業化調査」の実施後、2004年度の無償資金協力案件として、2004年から2005年まで滑走路改修（延長2,200m、幅45m）と航空灯火の整備が実施された。供与限度額は7.02億円。

5.2 評価結果

1.4.2節で述べた評価方法に従ってレーティングをしたところ、下表の結果になった。

評価項目および評価内容	評価指標	指標別結果	レーティング結果
1. 案件の妥当性	1-1: 当該案件が我が国の当該国に対する援助方針と合致している。(○合致している、×していない。)	○	A
	1-2: 当該案件が当該国によって策定された開発戦略と合致しているか。(○合致している、×していない。)	○	
	1-3: 指標当該案件が現地でのニーズに合致しているか。(○合致している、×していない。)	○	
	1-4: 環境、ジェンダー、貧困削減、人間の安全保障の観点からの妥当性 (○ある、×ない。)	X	
2. 施設/機材の適切性・効率性	2-1: 施設/機材の使用状況 (○おおむね使用されている、△一部使用されていない、或いは使用されていないが目立つ、×大部分が使用されていない。)	△	B
	2-2: 施設/機材の選択・投入(○案件全体として適切であった、あるいは必要かつ適切であった、△より適切・効率的な選択・投入が可能であった、×不適切・非効率的な選択・投入であった)	○	

評価項目および評価内容	評価指標	指標別結果	レーティング結果
3. 効果の発現状況(有効性)	3-1: B/D調査報告書において想定されていた効果(○ほぼ発現している、あるいはおおむね発現している、△一部発現している、×殆ど発現していない)	○	B
	3-2: B/D調査報告書において想定されていたベースライン(計画実施前の関連指標)統計の内容について(○適切であった、△一部適切でなかった、×適切でなかった。)	△	
	3-3: 効果発現を促進した要因、阻害した要因はどのようなものであったか	X	
4. インパクト(波及効果) 予期された上位目標や関連指標などへの影響など、肯定的なインパクトの状況について、多面的に評価する。環境、ジェンダーに対する影響についても調査する。	4-1: 当該案件による支援対象分野、裨益者への肯定的なインパクト(波及効果)はどうであったか。(○顕著かつ多面的に肯定的な効果が現れている、△肯定的な効果が現れている、×肯定的な効果が現れていない。)	○	A
	4-2: 当該案件による上位目標、関連指標への肯定的なインパクト(波及効果)はどうであったか。(○改善が十分認められる、△影響が認められる、×認められない)	○	
	4-3: 環境、ジェンダー、貧困削減、人間の安全保障などの観点から予期しなかったインパクト(肯定的、否定的)は発現したか。(○肯定的なインパクト、×否定的なインパクト)	○	
5. 自立発展性	5-1: 被援助国自身の施設/機材の運営・管理能力(○努力が伺われる、△改善すべき余地が大きい、×努力していない)	△	B
	5-2: 援助効果の持続性または発展性(○見込みがある、△努力が必要、×低下している)。	△	
	5-3: 施設/機材のスペアパーツ(予備部品)が適切に調達・補充されているか、あるいはその体制(調達先、対応する技術者、予算措置)が確立されているか。(○調達・補充体制が確立され、適切に調達・補充されている、△ある程度確立されている、×されていない。)	△	
	5-4: 自立発展性を促進した要因、阻害した要因について	X	
6. 広報効果(ビジビリティ)	6-1: 当該案件に対する被援助国側の認知度(◎政府関係者、裨益者、一般市民、マスコミ等幅広く認知されている、○政府関係者・裨益者の間で、十分認知されている、△実施・監督機関関係者、裨益者間で認知されている、あるいは実施・監督機関関係者、裨益者間である程度認知されている)	◎	A
	6-2: 当該案件の方法手法および効果(○新聞記事、記念切手、紙幣等に取り上げられるなど広報手法は適当あり、十分な効果を挙げている、△広報は適切で一定の効果を挙げている、×広報手法に改善の余地がある)	○	
7. 被援助国による評価	7-1: 被援助国側(政府実施機関、関係機関、裨益者、一般市民、マスコミなど)による当該案件の評価	X	X
	7-2: 二国間関係、外交政策上の意義についての評価	X	X

上表の根拠につき、項目別に以下に述べる。

## 1) 案件の妥当性

E/N 署名時において、本案件は(1)我が国の被援助国に対する援助方針、(2)被援助国により策定された開発戦略、(3)現地でのニーズ、の観点から評価した結果、上記全てに本案件の妥当性が確認された。項目ごとの具体的評価は以下のとおり。

### (1) 我が国の被援助国に対する援助方針

日本政府がソロモン諸島への援助方針を明確に打ち出したのは 2003 年のドナー会議以降である。それ以前の日本政府による同国への支援は、同国の開発に向けた自助努力を支援するため、水産、運輸インフラ整備を中心とした無償資金協力、開発調査、青年海外協力隊派遣などの技術協力が実施されていた。本案件は運輸インフラ整備に含まれ、また本案件実施のベースとなった JICA による「ヘンダーソン国際空港整備計画調査（1991 年）」が実施されていたことより、本案件は我が国のソロモン諸国に対する援助方針と合致していると思われる。

### (2) 被援助国により策定された開発戦略

上位計画である国家開発計画フレームワークである「政策・戦略・行動計画 1995－1998」の中で経済成長、雇用促進などの 5 項目の国家計画を達成するための戦略 13 項目の一つとして、今後の大きな潜在的成長可能性を秘めた観光セクターの重視があげられている。また省庁別の政策のうち、航空関係では文化観光航空省（当時）のアクション・プログラムの 1 つとしてヘンダーソン国際空港のターミナル整備があげられていた。これらのことより、本案件はソロモン諸島の開発戦略に合致している。

### (3) 現地でのニーズ

ヘンダーソン国際空港はソロモン諸島唯一の国際空港であり、国内各地および周辺国への重要な交通手段であることより、老朽化した空港ターミナルビルおよび関連施設の改善が多く政府関係者、航空関係者、航空運輸会社、ホテル、旅行会社、観光客などから求められていた。本案件により、空港利用者の利便性の向上に寄与するだけではなく、観光客数や観光収入の増加、同国の経済の活性化につながると見込まれていたことより、本案件は現地ニーズに合致していた。



国際線ターミナルビル正面入口

## 2) 施設/機材の適切性・効率性

本案件で建設された国際線旅客ターミナルビル、エプロン、その他施設は 1998 年 3 月の開港からすでに 8 年以上経過しているが、国際線旅客ターミナルビル内の一部の施設、機材を除き、現在においても概ね当初の計画どおりに使用され、施設・機材の選択・投入については一部を除き、概ね適切であったと考えられる。本案件によって建設された施設および整備された機材についての詳細な評価は以下のとおり。



(1) 施設/機材の使用状況

本案件によって建設された施設、整備された機材の中で現在ほとんど使用されていないあるいは使用に問題をきたしているとは判断できるものは以下のとおりである。

国際線旅客ターミナルビル

- ・ターミナルビル内のトイレでは洗面の手押蛇口が故障している箇所が多く、洗面用の鏡、手洗用洗剤容器がほとんど紛失、破損し、トイレ内の清掃状況も不十分であり、トイレ内の設備改善が急務である。
- ・ターミナル 1 階各所の設置された流し台は老朽化と清掃不備により、衛生的にも問題がある。
- ・出発ラウンジの商業テナントスペースは 6 つのスペースのうち、部族紛争以降、郵便会社とソロモン観光局の 2 箇所以外は使用されていない。
- ・出発ロビーには当初ビジネスクラス旅客待合室を設置してあったが、ソロモン航空会社がオフィススペースとして使用している。
- ・空港内の照明設備は電球が切れ、交換されておらず、全体の 10% の照明しか使用されていないため、ターミナル内はかなり暗い。
- ・1 階到着ロビーの到着荷物受取り用のベルトコンベヤーが故障し、2006 年 10 月以降使用できない状態であり、スペアパーツの調達中であった。
- ・2 階に設置されターミナル内の放送用 PA 機器は故障した状態で放置され、空港側で別途 PA 機器を更新していた。(故障後、メーカー側で修理をしたが、再度故障し、その後修理をしていない。)
- ・2 階屋外の送迎デッキは一般送迎客によるゴミの投げ捨てがあり、安全面を配慮し、2003 年以降、一般送迎客の立入りが禁止されている。
- ・本ターミナルビルは高温多湿の気候特性を配慮した通風性に富んだ高い天井構造で設計されて、通風がない時は天井にファンが設置されているものの、ターミナル室内はかなり暑く、空港利用者に不快感を与えている。
- ・2 階の各部屋に設置したエアコンの排水パイプの結露が原因で、1 階天井から水漏れが発生している。



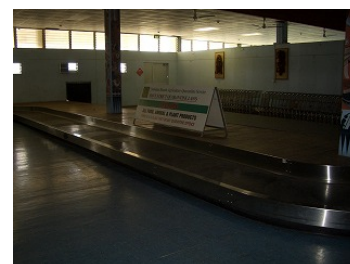
水道の蛇口が破損し、手洗用洗剤容器が紛失している。



故障したままの便器(悪臭を放し、衛生上問題である。)



ターミナルビル内の老朽化した流し台



故障中の荷物受取用ベルトコンベアー

(2) 施設/機材の選択・投入

本案件の施設および機材は B/D 調査時の状況から判断し、おおむね適切な選定および投入であったと考えられる。施設および機材の選択・投入において、不適切、非効率的あるいは改善の余地があったと思われるものは以下のとおり。



出発ロビーに設置された X 線荷物用検査機

- ・ ターミナルビルの建物構造は高温多湿の気候を考慮し、高い天井構造設計であったが、設置されたファンだけでは十分でなく、利用者の快適性を配慮した通風性の良い建物構造、空調設備（エアコン）の設置などの検討する必要があると思われる。
- ・ ターミナルビルの天井照明は日本製で、スペアパーツの電球は空港によれば日本以外から調達不可能であり、比較的高価なこともあり、電球の調達、交換が行われていない。よって、スペアパーツの単価、調達コストも考慮して、照明機材を選定する余地があったと思われる。

### 3) 効果の発現状況（有効性）

B/D 調査報告書では本事業の期待される直接的効果として、以下の4つの項目が挙げられている。評価分析の結果、それらの項目はほぼ発現していると評価できる。しかし、B/D 調査報告書で想定されたベースライン（関連指標の予測値）は当時の状況から判断し、ほぼ適切であったと思われるが、本案件終了後に発生した部族紛争の影響は大きく、現時点において当初想定したベースラインを評価することは不可能である。評価根拠は下記（2）のとおり。

#### (1) 直接的効果

##### (a) 空港利用者の利便性、および空港サービスレベル

国際ターミナルの新設により、旅客取扱の混雑が解消され、搭乗手続きがスムーズに行えるようになり、空港利用者（搭乗および送迎者、空港関係者）の利便性、サービスレベルが向上する。

##### (b) 空港セキュリティの向上

国際線と国内線のターミナルが別建物となり、国際線と国内線の旅客動線が分離されることにより、セキュリティ対策が改善される。

##### (c) 航空機の誘導、駐機の安全性の向上

エプロンおよび誘導路の新設により、ピーク時における駐機スペースの不足が解消し、保安上の管理が容易になる。

また、国際線と国内線のエプロンが分離され、国際線用ジェット機と国内用小型プロペラ機が同一エプロンで交錯することがなくなることにより、安全性の向上が期待できる。

##### (d) 空港収入の増加

ターミナルビル内の免税店の規模が拡大し、ターミナルビル内での売上げの増加が予想され、外貨収入の増加が期待される。

新設ターミナルビル前面の駐車場が有料化となり、空港収入の増加が期待される。

#### (2) 評価根拠

(a) については新設された国際線空港ターミナルビルは国際線と国内線とが両方乗入れしていた旅客ターミナルビル（現在の国内線旅客ターミナルビル）と比べ、比較にならないほど利便性が向上した。旧ターミナルビルでは頻繁に混雑が発生していたが、国際線ターミナルができたことにより、空港の旅客および貨物取扱量が増加し、混雑が解消され、搭乗手続きがスムー

ズになり、空港利用者（搭乗者、送迎者、空港関係者）の利便性、空港のサービスレベルが向上したといえる。

#### 就航ルート及び乗入れ航空会社

現在ホニアラ国際空港への乗入れ航空会社は 4 社（Solomon Airlines, Air Niugini, Air Pacific, Air Nauru）である。就航ルートはホニアラとブリズベン（オーストラリア）、ポートモレスビー（パプアニューギニア）、ナウル、ポートヴィラ、サント（バヌアツ）、ナンディ（フィジー）などの空港と結ばれている。



駐機中のソロモン航空の旅客機(B-737)

#### 就航便数

ホニアラ国際空港への乗入れ便数はブリズベン（7 便/週）、ナンディ（4 便/週）、ポートモレスビー（3 便/週）、ナウル、サント（2 便/週）およびポートヴィラ（1 便/週）である。（B/D 調査時の就航ルート別の便数などは不詳。）

#### 航空機発着回数

1999 年に 1,202 回、2000～2002 年の 3 年間は部族紛争の影響により、航空機発着回数は著しく減少し（2000 年：428 回）、2003 年以降回復し、2004 年には 1,926 回に達した。

#### 国際線旅客数

B/D 調査の予測（1995 年）では 1995 年に 44,200 人、国際線旅客ターミナルの開港 5 年後の 2003 年には 63,200 人になると予測し、ターミナルビルでの取扱旅客数がピーク時 360 人（B737 航空機が 2 機受入れ可能）を対応上限としてターミナルビルの施設規模が設計された。

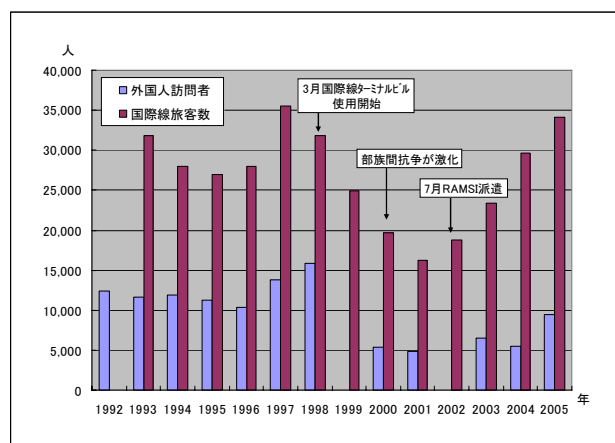
ホニアラ国際空港の国際線旅客数は外国人訪問者の推移と比例し、ターミナルビルがオープンした次年以降も減少傾向で、これは 1999 年から始まった部族間抗争が影響している。2003 年以降、国際線旅客数は増加している。2005 年には 34,981 人に達し、1998 年の数値に近づくまで回復した。しかし、2005 年の数値は B/D 調査時の 2003 年の予測旅客数と比べ、まだその 54%であり、部族間紛争の影響があまりに大きく、国際線旅客数については B/D 調査と実際の数値的な単純比較はできない。

ホニアラ国際空港の国際線旅客数の推移から今後は部族間紛争、治安悪化などの著しい外部要因が発生しなければ、このまま増加傾向が見込まれると考えられる。

ホニアラ国際空港の国際線旅客数の推移から今後は部族間紛争、治安悪化などの著しい外部要因が発生しなければ、このまま増加傾向が見込まれると考えられる。

#### 貨物取扱量

ホニアラ国際空港ではソロモン航空とパシフィックエアエクスプレスの 2 社が航空貨物を取り扱っている。右図より、1997 年および 1998 年の貨物取扱量の合計は約 3,800 トンであったが、旅客数と同様に部族間紛争の影響により、2004 年を除き 1999 年以降、貨物取扱量は減少している。



出典：航空局、ソロモン諸島観光局  
備考：国際線旅客数の 1992 年のデータは欠損。外国人訪問者数の 1999 年および 2002 年のデータは欠損。

図 5-1 国際線旅客数（ホニアラ国際空港）およびソロモン諸島への外国人訪問者数の推移



### 航空機の誘導、駐機

本案件により、整備されたエプロンでは B727 と B737 がそれぞれ 1 機ずつ同時に駐機可能となり、現在の本国際空港での発着状況から、十分な規模であり、航空管制による円滑な旅客機の誘導、駐機が可能となり、ピーク時における駐機スペースの不足が解消された。

#### (b) 空港の安全性の向上

##### エプロン

本案件により、国際線と国内線のエプロンが分離され、エプロン上で国際線と国内線小型プロペラ機が交錯することがなくなり、安全性が向上した。

##### 消防車庫の移設

消防車庫が国内線ターミナルエプロンの正面に移設され、緊急時の消防および救急車輛の出勤などが改善された。

##### 事故の発生率

空港局によれば、本案件により、国際線ターミナルビル、エプロン、照明設備などが整備されてから、2000 年に 2 回発生した程度で大きな事故は発生していない。

#### (c) 空港セキュリティの改善

本案件により、国際線と国内線のターミナルビルが別の建物になり、それぞれの旅客動線が完全に分離されたことにより、空港のセキュリティが改善された。

#### (d) 空港収入の増加

空港収入は 1996 年に 2 百万ソロモンドル(SBD)から 2004 年には 2.6 百万 SBD に増加し、2004 年の空港収入の内訳では離発着料 (71.5%)、旅客チャージ (出国税) (27.5%) が大半を占めている。2000 年以降、国内の部族間抗争により 2000 年から 2003 年の空港収入は激減した。(2000 年、2001 年、2003 年の空港収入データはない。)

B/D 調査では空港収入として、駐車場の料金チャージ、免税店のテナント料が含まれていたが、現在料金徴収されていない。出発ロビーのレンタカー会社などのテナントスペースは空いている状態でテナントスペースからの収入がほとんど入らない。

よって、今後空港収入を増加させるためには、空港での徴収可能な収入源であるターミナルビル内のテナントスペースを収益性のあるスペース (カフェ、土産物屋など) への変更および駐車場の料金徴収システム導入の検討などが必要である。

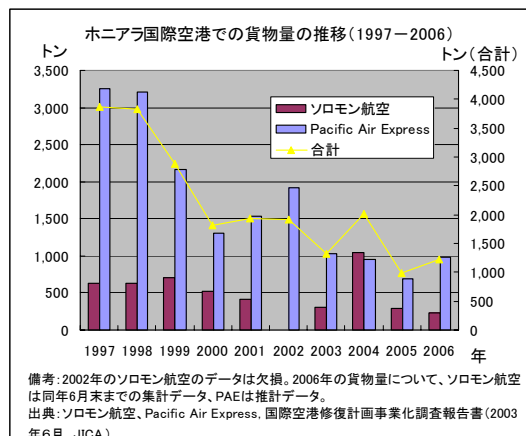


図 5-2 ホニアラ国際空港での貨物量の推移 (1997 年-2006 年)



ターミナルビルに続くエプロン



移設された消防車庫

## 4) インパクト（上位目標への影響など）

本案件が完了後、国内における部族間紛争の発生により、上位目標、支援対象分野および裨益者などへの波及効果を定量的に評価することが不可能であるが、現地調査および現地関係者からの

ヒアリングから肯定的な波及効果が大きいと考えられる。本案件の完了後、2004年から2005年において無償資金協力「国際空港修復計画」により、既存滑走路の改修、航空灯火の整備が実施されたことも、インパクトを促進した要因と考えられる。評価の詳細については以下のとおり。

#### 上位目標

- ・ 近隣諸国との輸送手段としての国際航空輸送網が充実し、経済活動の活性化、地域住民の生計の安定に寄与する。
- ・ 大型航空機(B767)が受入れ可能となり、チャーター便等の増加により、観光客数の増加し、観光収入の増加につながる。ビジネス機会の拡大により、貿易、投資の拡大に貢献する。
- ・ 空港施設の拡張により、増加した施設の運営管理に携わる人材が増加し、雇用機会が創出される。

#### (1) 国際航空輸送網の充実、経済活動の活性化、地域住民の生計安定

国際線ターミナルビルの建設により、周辺諸国の国際空港との空港輸送網が改善され、ホニアラ国際空港への就航航空会社、乗入れ便数も増加した。他国の航空会社が航空運賃値下げを開始し、航空会社間での競争が始まっている。

#### (2) 観光産業の振興、貿易投資の拡大

外国人観光客数は1998年15,802人がピークであったが、部族間紛争の発生以降2001年まで激減した。外国人観光客数は2002年から増加し、2003年6,565人、2005年9,400人と増加傾向にある。(図5-1参照。)

#### (3) 空港関係の雇用機会の創出

国際線旅客ターミナルの新設により、ホニアラ国際空港のスタッフ数は合計94名(2006年11月現在)で、ターミナル内のカフェ、免税店、清掃などにおいて雇用を創出している。

#### (4) その他のインパクト

ソロモン諸島は第二次大戦中の激戦地であったことより、毎年日本から戦没者慰霊団がソロモンに訪れている。ホニアラ国際空港が建設されたことはソロモンへの戦没者慰霊団、関係者にもインパクトを与えている。2002年11月ソロモン諸島を訪れた戦没者慰霊団により、ターミナルビル入口正面の緑地に記念植樹が行われた。

空港の正面付近の沿道では地元住民が屋台を設置し、空港利用者に飲み物などを販売しており、地域住民の家計向上に寄与している。

### 5) 自立発展性・更なる改善の余地

自立発展性については(1) 空港の運営・管理体制、能力、(2) 施設/機材の運営・維持管理、(3) 施設/機材の運営・維持管理に係る予算の確保、(4) 空港の自己収益の増加に向けた改善策の検討の4つの観点から評価を行った。

本案件によるターミナルビルは部族間紛争の影響を大きく受け、部族間紛争が激化していた時期はターミナルビル内の備品盗難、破損などが発生した。また過去に発生した地震によるターミナルビル内施設の天井パネルなどの破損した箇所がまだ補修されていない状況である。

ホニアラ国際空港は同国唯一の国際空港であり、同国のゲートウェイであり、その役割は重要である。よって、今後も本案件による援助効果を持続、自立発展させるためには、本空港を所轄する航空局によるターミナルビル内の破損箇所、設備の補修、スペアパーツの調達・補充、それらの施設/機材の維持管理に必要な予算の確保など、施設、機材の運営・維持管理の改善に向けた努力が必要となっている。

各観点からの具体的な評価およびその対応方針は以下のとおり。

### (1) 空港の運営・管理体制、能力

航空局の組織は航空局長の下に総務・財務、運営、航空スタンダード、空港保安、技術、空港管理の6つの部局がある。これらの部局はホニアラ国際空港内にあり、合計94名でスタッフの多くは日本、フィリピン、シンガポール、ニュージーランドなどの海外での教育訓練、研修を受けている。現在の航空局長（ニュージーランド人）は組織運営・管理体制の強化に積極的に取り組んでいる。本空港の運営・維持管理に必要な人員数、能力は十分であるものの中央政府からの予算割当が限られて、そのため施設/機材の運営・維持管理に必要な予算（全体予算の約10%）を賄えないため、空港内の施設、設備の補修、改善などの運営・維持管理が十分実施されていない。

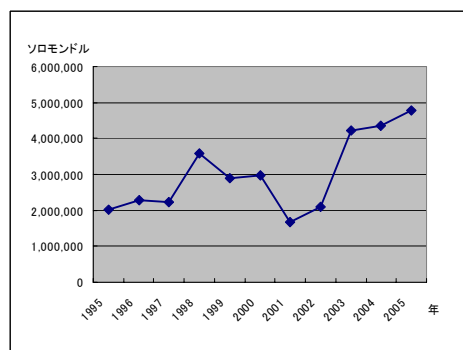
### (2) 施設/機材の運営・維持管理

国際線旅客ターミナルビルおよび整備機材はすでに8年以上経過していることより、2) (1)であげた改善箇所以外にも今後、機材の補修、スペアパーツの交換などが頻繁に発生してくることより、空港管理部および技術部は改善箇所について早急に対処計画（調達方法、スケジュール、予算確保など）を作成し、実施する必要がある。

日本製機材を使用続けるより、現地あるいは近隣諸国でスペアパーツが調達可能である機材を入れた方が経済的かつ効率面である場合は機材の更新、調達手段などを再検討する必要がある

### (3) 施設/機材の運営・維持管理に係る予算の確保

ホニアラ国際空港を運営・管理する航空局のデータによれば、本空港での支出が部族紛争後、2003年以降から年々増加し、2005年の支出額は4,790,784 ソロモンドルに達し、人件費を除く支出のうち、施設の補修などの維持管理経費にかかる経費が増加している。入手した航空局の財務データではホニアラ国際空港と国内地方空港の収入、支出が明確に分かれていないため、収入および支出内訳の比較ができない。



出典：航空局

図 5-3 航空局の支出の推移

航空局によれば、国際線ターミナルビルの補修、改善が計画通り実施できない理由は中央政府、インフラ開発省から十分な予算が割り当てられていない。また、維持管理の費用まで援助機関からの資金援助に依存していることなどである。航空局は空港施設の開発、改善などの使用目

的とした航空特別財源(Aviation Special Fund)が設立されており、本財源の一部を国際線ターミナルビルの改善、維持管理の経費として、活用することが可能である。B/D 調査報告書の事業計画で提案されていたが、空港施設を持続的に維持管理するには航空局の予算の約 10%程度は施設、機材の維持管理費として、確保することが必要である。

#### (4) 空港の自己収益の増加に向けた改善策の検討

本空港の収入については前述 3). (d)で述べたとおり、部族紛争後、2004 年から旅客数、就航便数の増加により、収入も増加傾向であり、収入の内訳では離発着料 (71.5%)、旅客チャージ (出国税) (27.5%) が大半を占めている (2004 年データ)。空港の自己収入を上げることは空港の自立的かつ持続的な空港の運営・維持管理につながることにより、B/D 調査で空港収入源として見込んだ駐車場の使用料、ターミナルビル内免税店からのテナント料の料金徴収を検討するとともに、出発ロビーの空いているテナントスペースを収益が見込まれるカフェ、土産物店などの用途に変更するなど空港の自己収益を上げるための改善が必要であると考えられる。

#### 対応方針

航空局およびインフラ開発省はホニアラ国際空港の国際線旅客ターミナルビル、関連施設および機材を持続的に運営・維持管理していくことが重要であることを認識していることより、航空局はオーナーシップをもち、中央政府、インフラ開発省と協議を行い、空港施設の維持管理を最優先課題として、十分な予算確保の要請あるいは航空特別財源の活用を検討する必要がある。

航空局が策定した「航空施設、インフラの開発・改善・維持管理マスタープラン (2006 年 - 2015 年)」のプロジェクトリストにはホニアラ国際空港ターミナルビルの補修・改善、保安設備の改善、維持管理プロジェクトが毎年挙げられており、航空局は既存国際線ターミナルビルの補修、改善を優先プロジェクトの 1 つとして実施すべきである。

## 6) 広報効果 (ビジビリティ)

本案件の完了後、1998 年 1 月にヘンダーソン国際空港の開港式が開催され、ソロモン国の首相、政府の多くの関係者、建設事業関係者が招待され、また地域住民が集まった。同開港式は地元新聞に掲載され大きな話題となった。国際線旅客ターミナルビルの建設から 8 年が経過しているものの、同ターミナルビルが日本政府の無償資金協力により建設されたことについて、政府関係者、空港、観光業に携わる関係者には広く認知されている。



ODAプレート



国際線ターミナルビル正面入口付近に設置された ODA プレート

同案件後に無償資金協力による「国際空港修復計画(2004-2005 年)」で同空港滑走路の補修、航空灯火の整備が実施され、本案件の完了後、竣工式が行われ、その様子は地元新聞、メディア、航

空関係雑誌にも紹介され、日本の対ソロモン空港セクターへの援助および過去に実施された本案件が再認識され、広報効果をあげた。

本事業の ODA プレートが空港ターミナルの正面に取り付けられている。しかし、プレートは低い位置にあり、かなり小さく、ほとんど目立たない状況である。

## 7) 被援助国関係者による評価

### (1) 被援助政府機関（通信・航空・気象庁、航空局）

日本の無償資金協力によって、国際線旅客ターミナルビル、エプロン、付帯設備が建設され、旅客数、就航ルート、便数の増加、空港の利便性が格段に向上したことにより、本案件はソロモンの航空・運輸の発展を促進した最も重要な案件であるとソロモン政府機関（通信・航空・気象庁、航空局）は大変高い評価をしている。本案件完了後、1999年以降から2003年まで長期間続いた部族間紛争によって本案件に与えた影響は大きく、空港施設自体も被害を受け、当初期待された効果の発現が遅れた。

本案件後、本案件の援助効果を促進する支援として無償資金協力「国際空港修復計画(2004-2005年)」により、ホニアラ国際空港滑走路の補修、航空灯火が整備されたことにより、さらに本空港の施設、機能が改善され、航空局のスタッフの JICA 主催の航空運輸セクター国内研修・セミナーへの派遣を通じて、航空局のスタッフの専門能力の向上が図られ、日本政府が対ソロモンへの重点支援分野として、航空運輸セクターへの援助を実施したことはソロモン政府として、大変感謝をしている。

### (2) 民間航空、ホテル会社

航空会社、ホテルなどの民間航空、観光業者からのヒアリングでは国際線ターミナルビルが建設され、国際空港としての施設、機能、サービスレベルが向上し、空港でのホテル宿泊客の迎え、送迎が円滑になり、また空港利用者側の利便性、ソロモン国のゲートウェイとしてのイメージが改善された。

## 8) 提言・教訓

### (1) 教訓

- ・ 本案件の完了後、1年程度でソロモン諸島国内において部族紛争が発生し、本案件によって建設された国際線ターミナルビル、他の施設、供与機材、部品の破損、盗難など、予期せぬ被害を受け、また通常空港運営の停止、空港関連データの欠損などもあり、本事後評価において、当初想定したベースライン、関連指標との比較、発現効果の測定など、信憑性のある定量的な評価をすることは不可能であった。
- ・ 本案件で建設された旅客ターミナルビル内のトイレの設備、天井照明などは日本製であり、スペアパーツの調達、補充が適切に行われていないことより、施設の利用に支障を来たしている。これらの要因は本施設を運営・維持管理を行う航空局によるスペアパーツの調達を含む施設の運営維持管理に対する自助努力が欠如していたことにより生じたと判断される。

(2) 提言

- ・ 調達設備、機材の選定において、相手国側の運営・維持管理能力、施設の利用ニーズ、耐久性、コスト、地域性、スペアパーツの調達方法を十分考慮し、検討する必要がある。
- ・ 本案件では地震および部族紛争により、建設された施設、機材の破損、盗難などが発生した。これらの予期せぬ自然災害や部族紛争などによって、建設された施設、整備された機材への被害は大きかった。そのような場合、実施機関側で被害を受けた施設、機材の状況を早急に確認し、改善策を検討する。現地在外公館あるいは JICA 現地事務所が無償資金協力によって建設、整備された機材への被害報告を受けた場合、あるいは判明した場合には被援助国側でできる限り早期に被害を受けた施設、機材の対処、改善を実施するよう、被援助国側の自助努力を促す必要がある。
- ・ 持続的かつ適切な施設および機材の運営・維持管理は、援助効果を持続させるためには不可欠であり、案件の要請時、採択後、完了後において、相手政府および施設、機材を運営管理する実施機関に対し、施設、機材の運営、維持管理の重要性を強調するとともに、オーナーシップの醸成を図り、実施機関側で十分な運営・維持管理の体制、予算の確保が継続的に行なわれるよう努力を促す必要がある。