

事業事前評価表

国際協力機構南アジア部南アジア第二課

1. 案件名 (国名)

国名：アフガニタン国

案件名：カブール国際空港誘導路改修計画

Rehabilitation of Airfield Pavements at Kabul International Airport

2. 事業の背景と必要性

(1) 当該国における航空セクターの現状と課題

カブール国際空港は 3,500m の滑走路 1 本を持つアフガニスタンの玄関口であり、同国最大の国際空港である。同空港の旅客数は近年著しく増加しており、2003 年に JICA が実施した「カブール国際空港ターミナル建設計画」基本設計調査時点に予測された 2010 年推定旅客数の 67 万人は 2008 年 (66 万人) にほぼ達成され、2009 年には 100 万人近くに達することが推測されている。同空港の滑走路は世界銀行によるプロジェクトによって 2005 年に改修されているが、誘導路とエプロン等に関しては、長年に渡り維持管理が十分に行われておらず、近年の離発着便の増加によって劣化が著しい状態にある等の問題が顕在化している。

(2) 当該国における航空セクターの開発政策における本事業の位置づけ

アフガニスタンは、「アフガニスタン国家開発戦略 (Afghanistan National Development Strategy、以下「ANDS」)」(2008 年)において、カブール国際空港とヘラート空港を、国際民間航空機関 (ICAO) の基準と勧告を満たす国際空港とすることを目指している。また、ANDS と同時に公表された運輸民間航空省作成の「運輸民間航空省戦略 (Ministry of Transport and Civil Aviation Strategy)」によれば、「民間航空の発展には、第一に ICAO の基準と勧告に合致した空港の整備を行うべき」とされており、優先順位としては全国約 40 空港のうち、カブール国際空港とヘラート空港の整備が最上位に位置づけられている。同位置づけを踏まえ、本事業はカブール国際空港の直面する誘導路の未整備という課題に対応するものである。

(3) 航空セクターに対する我が国及び JICA の援助方針と実績

インフラ整備は我が国の対アフガニスタン事業展開計画において重点分野の一つに位置付けられており、航空セクターにおいては、これまでにカブール国際空港ターミナルに対して空港機材の調達、国際線ターミナルの建設、駐車場の整備等を実施している。

(4) 他の援助機関の対応

世界銀行、アジア開発銀行、ドイツ、国際民間航空機関 (ICAO) などがカブール国際空港に対して滑走路の整備、保安機器の供与、国内線ターミナルの改修や各種人材育成プロジェクトを実施している。

3. 事業概要

(1) 事業の目的 (協力プログラムにおける位置づけを含む)

カブール国際空港において、カブール国際空港の誘導路及びエプロンを改修/整備することにより、同空港における発着便数・旅客数の増加及び航空機の運航の安全性向

上を図る。

(2) プロジェクトサイト/対象地域名

カブール国際空港/カブール市

(3) 事業概要

1) 土木工事、調達機器等の内容

滑走路南側誘導路の改修（総延長約 5.4km）

エプロンの改修・整備（総面積約 1.05ha）

航空灯火の改良（誘導路灯 397 灯、空港灯火制御機器）

排水路の改良

2) コンサルティング・サービス/ソフトコンポーネントの内容

詳細設計、施工管理等。ソフトコンポーネントはなし。

(4) 総事業費/概算協力額

総事業費 26.45 億円（概算協力金額（日本側） 26.28 億円、アフガニスタン側：0.17 億円）

(5) 事業実施スケジュール（協力期間）

2010 年 4 月～2013 年 7 月を予定（計 40 ヶ月。詳細設計、入札期間を含む）

(6) 事業実施体制（実施機関/カウンターパート）

責任官庁：運輸民間航空省、実施機関：カブール国際空港

(7) 環境社会配慮・貧困削減・社会開発

1) 環境社会配慮

① カテゴリ分類 C

② 影響と緩和・軽減策 特になし

2) 貧困削減促進

特になし。

3) ジェンダー 特になし。

(8) 他援助機関等との連携・役割分担 特になし。

(9) その他特記事項 特になし。

4. 外部条件・リスクコントロール

(1) 事業実施のための前提条件

- ・工事実施に必要な作業スペースが確保される。
- ・工事スペース及び資材置き場等の地雷除去が実施される。

(2) プロジェクト全体計画達成のための外部条件

- ・カブール国際空港の整備に関連する開発政策に大きな変更・変化が生じない。
- ・同国における極端な治安悪化が生じない。

5. 過去の類似案件の評価結果と本事業への教訓

「カブール国際空港ターミナル建設計画」第二次事業化調査報告書（2006 年）において、施設の運営維持管理体制について、職員の技術水準に制限があることが指摘されており、

現状も大きな改善が見られないため、現地の技術水準で保守可能な資機材を用いて空港灯火制御機器等の施設を建設することが必要である。

6. 評価結果

以下の内容により本案件の妥当性は高く、また有効性が見込まれると判断される。

(1) 妥当性

カブール国際空港では誘導路及びエプロンの劣化等で、航空機運航の安全性、効率性、空港機能の拡張に問題が生じている。本プロジェクトによって、誘導路及びエプロンの改修/整備を行うことは上記の喫緊の問題を解決し、円滑な空港運営につなげるために不可欠である。また、同空港の整備は ANDS でも指摘されているようにアフガニスタンの重要課題の一つであり、日本の重点援助分野に位置づけられている。

(2) 有効性

1) 定量的効果

指標名	基準値	目標値（2015年）【事業完成3年後】
駐機可能機数の増加(機)	17（2009年）	21
誘導路及び駐機場における事故件数の低減	14（2010年）	基準値からの低減

2) 定性的効果

- ① ICAO の安全基準達成によるカブール国際空港における航空機の安全性の向上
- ② 同空港における夜間の離発着の安全性の向上
- ③ 同空港の発着便数・旅客数の増加
- ④ 同空港における航空機離発着の効率化

7. 今後の評価計画

(1) 今後の評価に用いる主な指標

6. (2) 1) のとおり。

(2) 今後の評価のタイミング

・ 事後評価 事業完成3年後

以 上