

1. 案件名（国名）

国名：アフガニスタン・イスラム共和国

案件名：カブール国際空港駐機場改修計画／The Project for Rehabilitation and Expansion of Aircraft Parking Aprons 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**

アフガニスタン国では航空は道路と並ぶ運輸・交通の重要な手段となっている。首都カブールの空港は3,500mの滑走路1本を持つ同国の玄関口であり、同国最大の空港として、国内外の交通・物流の拠点となっている。同空港の旅客数は近年著しく増加（2010年には約140万人）しており、2020年には4百万人まで増加することが予測されている。

旅客数が増加している一方で、航空機の駐機場所の不足により航空機の遅延や航空機同士の接触事故が発生するなど、外国航空会社等の乗り入れ希望に対応することができないことが大きな機会損失となっており、駐機場の拡張や照明の設置等施設の改修が緊急的に必要な状況にある。

(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

同国は、「アフガニスタン国家開発戦略（ANDS: Afghanistan National Development Strategy）」（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、第一に国際民間航空機関（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。

(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対アフガニスタン援助重点分野の一つに位置付けられている。JICAはカブール首都圏開発協力プログラムにおいて、空港等の整備を成果の一つに位置づけて、カブール空港の整備を図ることとしている。カブール国際空港に対しては、「カブール国際空港ターミナル建設計画」（無償、2005年）を中心に累次の協力を実施している。現在、「カブール空港機能強化プロジェクト」（技術協力プロジェクト）にかかる協力準備調査を実施中であり、同調査にて施設改修計画及び技術支援の提案がなされる予定である。以上の支援から、「カブール国際空港は日本の援助」という目に見える成果を示しており、支援の意義は高い。

(4) 他の援助機関の対応

カブール国際空港に対しては、これまでに世銀、アジア開発銀行、ドイツ、国際民間航空機関（ICAO）などが滑走路の整備、セキュリティー機器の供与、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、駐機場舗装の改修及び駐機場の拡張を行うことにより、航空機運航の安全性の向上と旅客数増加への対応を図る。本事業は、カブール首都圏開発プログラムに位置づけられる。

(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（人口約4百万人）

(3) 事業概要

1) 土木工事、調達機器等の内容

【施設】駐機場3の舗装改修及び駐機場照明灯の設置

駐機場4Aの拡張・改修及び駐機場照明灯の設置

駐機場7の拡張及び駐機場照明灯の設置

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

- 対象駐機場の拡張・改修にかかる実施設計及び施工監理

- ソフトコンポーネントなし

3) 調達・施工方法

建設資機材は、駐機場照明灯を除いて、すべて現地調達とする。

(4) 総事業費/概算協力額

総事業費 19.63 億円（概算協力額（日本側）：19.6 億円、アフガニスタン側：0.03 億円）

(5) 事業実施スケジュール（協力期間）

2012年3月～2013年12月を予定（計22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）

運輸民間航空省

(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 B

② カテゴリ分類の根拠：本事業は、「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」（2010年4月公布）に掲げる空港セクターのうち、大規模なものに該当せず、環境への望ましくない影響は重大でないと判断され、かつ同ガイドラインに掲げる影響を及ぼしやすい特性及び影響を受けやすい地域に該当しないため。

③ 環境許認可：本事業は、同国国内法上環境カテゴリCに相当するため、環境影響評価（EIA）報告書作成が義務付けられていない。

④ 汚染対策：工事中に発生する廃棄物は空港内で処理し、粉塵は散水等の対策をすることで、同国の環境基準を満たす見込みである。

⑤ 自然環境面：事業対象地域は国立公園等の影響を受けやすい地域またはその周辺に該当せず、自然環境への望ましくない影響は最小限であると想定される。

⑥ 社会環境面：本事業は空港敷地内での駐機場改修、拡張であり、用地取得および住民移転を伴わない。

⑦ その他・モニタリング：運輸民間航空省が建設中の廃棄物、粉塵にかかるモニタリングを行う。

2) 貧困削減促進：特記事項なし

3) ジェンダー：特記事項なし

- (8) 他援助機関等との連携・役割分担：航空分野のドナー会合において、カブール空港の整備は日本の役割として期待されている。
- (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
- 同国における極端な治安悪化、政治状況の変化が生じない。
- (2)プロジェクト全体計画達成のための外部条件
- カブール国際空港に関連する開発政策に大きな変更・変化が生じない。

5. 過去の類似案件の評価結果と本事業の教訓

- (1)類似案件の評価結果
- 同国の類似セクターへの支援において、資材費の高騰により入札不調（予定価格超過）が生じたため、コンポーネントを削除した事例が生じた。
- (2)本事業への教訓
- 本案件の設計・積算作業の際には同国で実施した類似案件における入札結果等を反映し、同様のことが起きないように留意する。

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

同国の開発政策及び我が国/JICA の援助方針との合致、協力実績の活用、目に見える支援成果の発現、首都カブールの空港の強化ならびに急増する旅客への対応という意義から妥当性は極めて高い。

(2)有効性

1) 定量的効果

成果指標	基準値（2010年）	目標値（2016年） 【事業完成3年後】
同空港における駐機可能航空機数（機）	26	32
同空港の航空機離着陸回数（回/年）	16,650	25,000

2) 定性的効果

- ・ カブール国際空港における駐機場の混雑を理由とする遅延が減少する。
- ・ カブール国際空港における航空機の接触事故の発生が減少する。
- ・ カブール国際空港における夜間の乗降、作業の安全性が向上する。
- ・ 同国の経済発展に繋がり、貧困削減に間接的に貢献する。

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