

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：アフガニスタン・イスラム共和国

案件名：第二次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 (Phase 2)

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。カブール国際空港機能強化計画準備調査報告書（2012 年 2 月）によれば、2005 年に 50 万人であった同空港の旅客数は 2010 年には約 140 万人になるなど、近年著しく増加しており、2020 年には 400 万人まで増加することが予測されている。

旅客数および発着便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しており、また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いることから、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及び必要性

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すとしており、また国家優先プログラム（NPP : National Priority Program）において「民間航空セクター開発」は重点課題の一つとされており、カブール国際空港の整備は最重点プロジェクトとして位置づけられ、その実現が求められている。

(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

我が国は、アフガニスタンに関する東京会合（2012 年 7 月）において、2012 年から概ね 5 年間で、開発分野及び治安維持能力の向上に対し、最大約 30 億ドル規模の支援を行うこと、開発分野においては、同国の経済戦略を踏まえ、農業、インフラ整備、人づくりの 3 つの柱を重視することを表明している。JICA はインフラ整備支援として実施している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、カブール国際空港の整備に取り組んでいる。アフガニスタンの玄関口である同空港に対しては、「カブール国際空港ターミナル建設計画」（無償、実施済）を中心に 7 件の協力を実施しており、「カブール国際空港は日本の援助による成果」という目に見えるインパクトを示している。

(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

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と効率性の向上を図り、もってアフガニスタン国の社会経済の復興に寄与する。

(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

駐機場3の拡張（約14,700 m²）、駐機場5の舗装新設（約32,200 m²）、駐機場3（東側）・5への照明灯設置（各4基）。

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

(4) 総事業費/概算協力額：総事業費13.64億円（概算協力額（日本側）：13.61億円、アフガニスタン国側：0.03億円）

(5) 事業実施スケジュール（協力期間）

2013年4月～2015年2月を予定（計23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及び粉塵にかかるモニタリングを行う。

2) 貧困削減促進：同国の玄関口であり、最大の国際空港の利便性・確実性が向上することにより、同国の経済発展に繋がり、貧困削減に間接的に貢献する。

3) 社会開発促進（ジェンダーの視点、エイズ等感染症対策、参加型開発、障害者配慮等）：特になし

- (8) 他事業、ドナー等との連携・役割分担：航空分野のドナー会合において、カブール国際空港の整備は日本の役割として期待されている。本案件は、「カブール国際空港駐機場改修計画」と密接に連携し、同事業の進捗状況を考慮しながら、舗装等の施工段階において役割分担を明確にしなが事業を実施する。
- (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
- アフガニスタン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・変化がない。

5. 過去の類似案件の評価結果と本事業への教訓

- (1) 類似案件の評価結果：カブール国際空港誘導路改修計画において、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：上記結果を踏まえ、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するなど、適正な設計・積算を行う。

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、支援の可視化、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：現在実施中の「カブール国際空港駐機場改修計画」（平成23年度一般プロジェクト無償）と併せて、両案件の実施により成果指標の達成を目指すものである。

1) 定量的効果

指標名	基準値 (2010年)	目標値(2018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	43
同空港の航空機離着陸回数(回/年)	16,650	37,000

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寄与する。

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