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：カブール国際空港保安機能強化計画
The Project for Strengthening Security in Kabul International Airport

２．事業の背景と必要性

(1) 当該国における民間航空セクターの現状と課題

アフガニスタンにおいて、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 本を有する同国最大の空港であり、同国の玄関口として国内外の交通・物流の拠点となっている。同空港の年間旅客取扱数は、2005 年の 50 万人から 2010 年には 140 万人に増加しており、JICA が実施した「カブール国際空港機能強化プロジェクト準備調査（2012 年 2 月）」の結果によれば、2020 年には 400 万人に達すると予測している。

同空港では、テロ等の不法行為に対して厳重な警備態勢をしいており、①空港敷地内（駐車場）への入場の際に行われる車両検査、荷物検査及び身体検査、②旅客ターミナルビル入場の際に行われる荷物検査及び身体検査、③チェックイン後に行われる受託手荷物検査、④出国審査後に行われる機内持込手荷物検査及び身体検査が実施されている。現在は保安検査のための検問所が点在し、また、保安検査用のスペースや機材が不足しているため、必要な保安検査手続きに時間を要しており、航空機の出発に遅延が生じる事態も発生している。このため、効率的な保安検査能力の向上が急務である。また、現在の保安検査は手作業に頼る部分が多く、爆発物や武器の持込みに対し精度の高い、効果的な検査の実施も課題である。更に、旅客数の急増により、国際線旅客ターミナルビルのチェックインエリア、出国検査場、保安検査場、待合室等が混雑状態にあり、旅客に対するサービス水準が低下していることも問題となっている。

(2) 当該国における民間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

同国の貧困削減戦略文書に相当する「アフガニスタン国家開発戦略（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」において、全国約 40 か所の空港のうち、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付けられている。

(3) 民間航空セクターに対する我が国及び JICA の援助方針と実績

対アフガニスタン事業展開計画において、「インフラ整備」は我が国の援助重点分野の一つに位置付けられ、同計画に基づき JICA は「都市計画技術支援（カブール首都圏開発プログラム）」を実施している。JICA は同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。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」という認識が同国内で定着している。

(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、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

本プロジェクトは、カブール国際空港において、保安施設の改善や保安機材の整備を行うことにより、効率的かつ効果的なセキュリティチェックの処理能力の向上を図り、もって同空港の安全性を高め、同空港の混雑緩和や航空便の定時発着性の向上に寄与することを目的とする。

(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（約 400 万人）

(3) 事業概要

1) 土木工事、調達機器等の内容

【施設】セキュリティセンタービル及び付随施設（車両検査施設、国境警察の監視施設等）の建設、国際線旅客ターミナルビル増改築

【機材】保安検査関連機材（①乗用車両用 X 線検査装置 2 台、②車両下部検査装置 3 台、③受託手荷物用Ｘ線検査装置 4 台、④CT 式爆発物検知装置 2 台、⑤機内持込手荷物用Ｘ線検査装置 5 台、⑥門型金属探知機 9 台、⑦卓上型爆発物痕跡検知装置 2 台、⑧爆発物隔離コンテナ 1 台、⑨大型・小型バス各 2 台

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

・施設建設・改築にかかる実施設計及び施工監理、機材調達

・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 44.30 億円

（概算協力額（日本側）：44.27 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 7 月～2016 年 7 月を予定（計 37 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既存ターミナルの増築及びセキュリティセンターの建設であり、用地取得及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：特になし。

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。

(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：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：同国の類似案件の経験では、資材費の高騰による入札不調（予定価格超過）に伴いコンポーネントを削除した事例があり、現地事情に即した適正な積算を行う必要性が確認された。

(2) 本事業への教訓：上記評価結果を踏まえ、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並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

指標名	基準値（2012 年）	目標値（2019 年）【事業完成 3 年後】
国際的要件を満たすセキュリティ機器を使用して安全性を確認後、出発する航空機の割合(%)	0	100
ピーク時*のチェックインに要する一人当たり平均待ち時間（分）	15	8
ピーク時*のセキュリティチェックに要する一人当たり平均待ち時間（分）	16	9

*ピーク時：（午前 6 時から 7 時、及び午後 16 時から 17 時）

2) 定性的効果

・カブール国際空港の保安検査の効果が高まり、同空港の安全性及び信頼性が向上する。

・カブール国際空港の保安検査の効率性が高まり、同空港の混雑緩和や航空便の定時発着性が向上する。

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