

2018年度 外部事後評価報告書 要旨<sup>1</sup>  
無償資金協力「空港保安強化計画」

1. 事業の概要

パキスタンでは隣接するアフガニスタンの劣悪な治安状況の影響を受け、都市部を中心にイスラム過激派グループによる外国人や軍・警察を標的としたテロ事件や銃撃事件が頻発していた。そのためパキスタン政府は保安対策を強化し、テロ事件の発生を防止することを重要目標として掲げてきた。特にテロ行為の標的となりやすい航空機や空港に対しては、空港管理者である民間航空庁（Civil Aviation Authority、以下「CAA」という。）が主体になって、国際的要件に準じた保安対策の強化を進めている。しかし、パキスタン国内の各空港に設置されている保安検査機材は必ずしも最新機材ではなく、国際的要件を満たしていなかった。

こうした背景の下、本事業はカラチ、ラホール、イスラマバードの主要3国際空港において、保安機材を整備することにより、保安体制の強化およびテロ対処能力の向上を図り、もって国際的要件を満たすセキュリティレベルの実現に寄与することを目的として実施された。

|               |   |   |
|---------------|---|---|
| 供与限度額/実績額     | 1,946百万円 / 1,704百万円                         |   |
| 交換公文締結/贈与契約締結 | 2013年10月 / 2013年10月                         |   |
| 実施機関          | 民間航空庁（Civil Aviation Authority: CAA）        |   |
| 事業完成          | 2016年2月                                     |   |
| 事業対象地域        | パキスタン国内の主要3空港<br>（カラチ、ラホール、イスラマバード）         |   |
| 案件従事者         | 本体  | 株式会社 HELICOM  |
|               | コンサルタント                                     | 株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル<br>（2015年8月に株式会社オリエンタルコンサルタンツから名義変更） |
| 協力準備調査        | 2012年3月～2013年5月                             |   |
| 関連事業          | 英国政府がふき取り式爆発物検査装置18台を対象<br>3空港向けに供与。（2012年） |   |

<sup>1</sup> 事業の事後評価報告書は公開することで治安対策上の問題が生じる可能性があるため、要旨の形で報告書内容を公表するもの。要旨の記述は基本的に評価者の作成した報告書に沿っているが一部公表に適さない箇所はJICA 評価部にて省略・編集している。内容についてはJICA 評価部まで問い合わせのこと。

## 2. 調査の概要

### 2.1 外部評価者

長谷川 祐輔（株式会社国際開発センター）

### 2.2 調査期間

今回の事後評価にあたっては、以下のとおり調査を実施した。

調査期間：2018年11月～2019年10月

現地調査：2019年2月4日～2月11日

## 3. 結論

本事業の実施はパキスタンの国家および航空セクターの開発政策、空港における保安対策強化のニーズ、日本の援助政策と十分に合致しており、妥当性は高い。おおむね計画に沿ったアウトプットが産出され、投入された事業費もそれに見合ったものであったが、事業期間は計画に対して実績が上回ったため、効率性は中程度である。事業効果については目標とした完成3年後において大部分の機材が非稼働であり、計画通りの効果を発揮しているとはいえず、期待されたインパクトの発現も一部にとどまることから、本事業の有効性・インパクトは低い。機材の維持管理を適切に実行するための外部の技術的サポートを十分に得ることができない状況であることから、運営・維持管理の技術と状況に重大な問題があり、本事業によって発現した効果の持続性は低い。

以上より、本事業の評価は低いといえる。

## 4. 提言（省略）

## 5. 教訓（一部省略）

### (1) ライフサイクルコストを十分に考慮した機材の計画策定と調達

本事業により提供されたCT式爆発物検知装置（EDS-CT）や車両検査用X線装置のように当該国や実施機関に初めて導入される精密機器のような場合には、事業完了後に先方政府（実施機関）が負担する維持管理コストについて事業計画時に十分に検討し、先方政府にも十分な理解を得た上で、必要に応じ調達すべき機材の内容や数量に反映する必要がある。また、維持管理の持続性確保の観点から、当該機材の調達入札段階において、当該機材の調達価格のみならず、その後の維持管理費用も加味したライフサイクルコストにおける有利性を、業者選定の判断要素に含める検討を行うことが望ましい。

### (2) 調達機材の仕様検討における相手国側ユーザー部門の意見の十分な配慮

パキスタンにおける空港の運営体制に基づき、本事業の実施機関としてCAAが機材を所有し、空港保安隊（Airports Security Force、以下「ASF」という。）が現場での運用・維持管

理を担っていた。ASF 関係者からは、事業の計画段階において機材仕様が CAA を中心として検討されたため、ユーザー部門である ASF の現場での取り扱い易さ、またパキスタンの空港利用者の実態からみて必ずしも最適といえない仕様の機材が導入されたとの意見があった。ただし、本事業の計画時に ASF は、パキスタン側の参加機関の一つとして準備調査の協議に参加し、機材仕様案を含めた討議議事録にも署名していたことから、組織として検討に参加していたといえる。日本側としては相手国内部において複数機関の意見調整や意思決定への反映がどのような形で行われているのかを正確に把握することは必ずしも容易ではないと考えられるが、本事業のケースのように相手国側で主管となる実施機関以外に機材のユーザー部門・組織が存在する事業を計画する場合、日本側の関係機関においては、そうしたユーザー部門や現場の意見を十分に考慮して機材仕様を検討・提案することが望ましい。

以上