事業事前評価表

国際協力機構東南アジア・大洋州部東南アジア第六・大洋州課

１．案件名（国名）

国名：ソロモン諸島

案件名：ホニアラ国際空港整備計画（The Project for the Improvement of the Honiara International Airport）

G/A 締結日：2018 年 6 月 15 日（2021 年 5 月 21 日に修正 G/A 締結）

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開発の現状・課題及び本事業の位置付け

ソロモン諸島は約 1,000 の島々よりなる島嶼国であり、ホニアラ国際空港は当国とオーストラリアやパプアニューギニア、フィジー等の近隣諸国を結ぶ国際線の発着空港（週 40 便離発着）であると同時に、当国内の島々を結ぶ国内線（週 130 便離発着）のハブ空港として重要な役割を果たしている。2000 年の部族間抗争時に約 2 万人に落ち込んだ国際線利用者も、その後の治安及び経済活動の回復・活性化に伴い、2010 年には 7 万人、2016 年は約 9 万人と着実に伸びている。

同空港は、我が国の無償資金協力「ヘンダーソン国際空港（現ホニアラ国際空港）整備計画」（1996 年 E/N 署名）によって、国際線用のターミナルビル、駐機エプロン及び誘導路等が整備されたが、供用開始から 20 年近くが経過し老朽化・劣化が進んでいる。特に国際線用駐機エプロンの一部はアスファルトの剥離が激しく、一部の航空会社より使用すべきでない旨指摘されている。また、増加する航空需要により同空港では国際便 3 機を駐機させる必要が生じているが、同空港の国際線用駐機エプロンは 2 機分のスポットしかない。3 機目は国内線用駐機エプロンに駐機させているが、その国内線用駐機エプロンは、航空安全にかかる国際基準が求める滑走路からの距離を確保できておらず、航空安全上危険な状態と言える。更には、低地にある国内線ターミナルや管制塔等は雨季の集中豪雨時に床上浸水の被害を受け、滑走路についても 2014 年 4 月の暴風雨による洪水発生時に浸水し 3 日間同空港が閉鎖されている。かかる状況下、国際線用駐機エプロンや誘導路・航空灯火の新設や老朽化した施設の改修、洪水・浸水対策等を通じて、安全性の向上と増加する航空需要への対応及び災害時の被害を軽減するための対策を講じることは喫緊の課題である。

「ホニアラ国際空港整備計画」（以下「本事業」という。）は、当国政府が 2016 年に発表した新国家計画「国家開発戦略 2016-2035」における目標の一つ、「生産資源、市場、基礎サービスへのアクセスに焦点をあてた天候に強いインフラ・施設の拡張・改善」に位置付けられる。また、国家交通計画 2011-2030 や国家インフラ投資計画（2013）、民間航空マスタープラン（2007）等のセクター計画においても優先事業とされており、本事業は当国政府計画に合致するものである。

なお、本事業は 2018 年に開始されたが、全世界的な新型コロナウイルスの感染拡大を受けて、2020 年 3 月に施主である航空通信省、コンサルタント及び施工業者の間で契約書上の不可抗力に該当する旨確認を行い、工事一時中止が決定した。工事一時中止となった 2020 年 3 月時点では、保健省・入国管理局による入国制限が強化され、外国人が入国禁止となるとともに、当国政府により非常事態宣言及び措置が発令された。その後、当国政府

の規制緩和や航空通信省からの要望を受け、国際線航空便の運行状況や人員・資機材の調達環境、現地医療体制の整備状況等を確認・検討した結果、工事現場での十分な感染対策を講じた上で 2020 年 11 月から工事を再開することとなった。しかしながら、工事一時中止期間中の工事体制の縮小、現場保全・維持及び工事再開等に係る費用が追加的に発生しており追加予算が必要となっている。

しかしながら、新型コロナウイルスの影響を受けて、当国の財政状況は逼迫しており、2020 年度の歳入予測は約 380 百万米ドルへ大幅に下方修正されており（年度当初予測の11%減）、同年度の財政赤字が対 GDP 比 7.3%まで拡大する見込みである（前年比 4.7%拡大）。かかる状況の下、当国政府は今次追加費用への予算措置が困難であることから、日本政府に追加的な贈与を要請するに至った。

（２）航空セクターに対する我が国及び JICA の援助方針と本事業の位置付け

我が国は第 8 回太平洋・島サミット（2018 年 5 月）の首脳宣言で「強靭かつ持続可能な発展のための基盤の強化」を協力の柱の一つに位置付け、対ソロモン諸島国別援助方針（2012 年 12 月）における重点目標としても、「経済インフラ整備などの経済成長基盤の強化」が定められており、本事業はこれら方針に合致する。なお、これまで我が国は、上述の無償資金協力「ヘンダーソン国際空港整備計画」のほか「国際空港修復計画」（2004 年 E/N 署名）にて滑走路舗装の嵩上げや関連機材の補修・機材整備を支援している。本事業は、後発開発途上国であり多くの離島を抱え自然災害に脆弱（環境的脆弱性）な当国に対し、空の玄関であるホニアラ国際空港を、増加する航空需要に見合った安全性及び耐久性を備えた経済基盤インフラとして再整備することで、当国の経済成長に寄与するものである。我が国及び JICA の援助方針並びに当国政府の政策に合致し、SDGs ゴール 8「持続可能な経済成長」及びゴール 9「強靭なインフラの構築」にも資することから、無償資金協力として本事業の実施を支援する必要性は高い。

（３）他の援助機関の対応

世界銀行によるソロモンの道路・航空セクターに対する支援計画（SIRAP）にて、ホニアラ国際空港の滑走路延伸、管制塔の建設、空港運営の技術支援が行われている。また、ニュージーランドは、当国の航空セクター改革支援の一環として、地方空港を中心とした空港資産評価調査やムンダ・ギゾ等の地方空港整備支援を行っている。本事業はこれら他援助機関による支援との間で重複が生じない計画となっている。

３．事業概要

（１）事業目的

本事業は、ホニアラ国際空港の施設及び関連機材の整備を行うことにより、同空港の安全性の向上及び将来的な航空需要の増加への対応及び災害時の被害の軽減を図り、もってソロモン諸島の持続的経済成長に資するもの。

（２）プロジェクトサイト／対象地域名

ホニアラ市

（３）事業内容

１）施設、機材等の内容

施設、機材等の内容：国際線出発旅客ターミナルの建設（延べ 2,438m^2）、既存旅客ターミナル関連施設の改修（対象面積 1,729m^2）、国際線・国内線駐機エプロン拡張（面

積 31,280m2）、関連誘導路（面積 5,500m2）・航空灯火（誘導路灯、エプロン照明灯等）の整備、既存誘導路・エプロン補修（面積 15,400m2）、洪水対策堤防の建設（延長約 600m）、排水処理設備の改修、X 線検査装置等の関連機材の整備等。

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、入札補助及び施工・調達監理。

（４）総事業費

総事業費 4,781 百万円

当初計画：4,416 百万円（概算協力額（日本側）：4,364 百万円、ソロモン諸島側：52 百万円）

追加贈与分（今回追加）：365 百万円（概算協力額（日本側）：365 百万円）

（５）事業実施期間

2018 年 6 月～2024 年 2 月を予定（計 69 か月）。施設の供用開始時（2023 年 2 月）をもって事業完成とする。

（６）事業実施体制

１）事業実施機関：航空通信省（Ministry of Communication and Aviation。以下「MCA」という。）

２）運営・維持管理機関：従来空港施設の運営・維持管理は MCA が行っていたが、2016 年 9 月ソロモン諸島空港公社（Solomon Islands Airport Corporation Limited。以下「SIACL」という。）の設立に伴い、国際・国内空港施設の運営・維持管理業務は MCA から SIACL に移行される見込み。但し、SIACL の組織体制が未整備であることから、ニュージーランド政府が設立支援を行っている。

（７）他事業、他援助機関等との連携・役割分担

本事業対象施設の運営・維持管理においては、2016 年度課題別研修「空港の建設、運営・維持管理計画策定」コース受講研修員との連携を図る。

世界銀行による支援と本事業の支援内容の重複が無いことは確認済。同時期の施工にて進捗しており、本事業対象範囲の不発弾探査も世界銀行により実施された。仮設用地の確保等で相互の事業に干渉が無いよう、進捗確認は密に行う必要がある。また、航空セクターの主要ドナーであるニュージーランドとも情報交換を密に行い、本事業実施後の施設活用の促進を図る。

（８）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：本事業に係る環境影響評価報告書は、環境・気候変動・災害対策・気象省（Ministry of Environment, Climate Change, Disaster Management and Meteorology）の環境保全局（Environmental and Conservation Division）により承認済。

④ 汚染対策： 工事中は大気汚染、水質（汚水）・廃棄物、騒音について、散水、汚水・油分の土壌への滲出防止、排水処理、強アルカリ水・極端に濁った汚水を排出する施工方法の回避、有害物質を含む材料の使用禁止、廃棄物の不法投棄の禁止、重機稼働時間の制限等の緩和策が講じられることにより、影響は最小化される。

⑤ 自然環境面：本事業は既存の空港敷地内で実施され、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：本事業は既存空港の敷地内での拡張及び改修であり、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：工事中の大気質、水質、廃棄物、騒音等につき航空通信省（MCA）がモニタリングを実施する。

２）横断的事項：特になし

３）ジェンダー分類：ジェンダー主流化ニーズ調査・分析案件

（９）その他特記事項

SIACL は設立後間もない中で空港施設の運営維持管理業務が移行されることから、これら移行期間の措置や、体制整備状況、着陸料等の収入や十分な維持管理予算の確保状況等について十分に情報取集を行い、必要な対策を講じる。また、運用中の空港における施工の仕方についても十分な検討を行う。

４．事業効果

（１）定量的効果

１）アウトカム（運用・効果指標）

指標名	基準値 （2017 年実績値）	目標値（2026 年） 【事業完成 3 年後】
国際線旅客数（人／年）	93,484	125,000
航空機発着回数（回／年）	8,595	9,000

（２）定性的効果

- ホニアラ国際空港における駐機場の混雑を理由とする国際便の遅延や、航空機抵触の可能性が低減し、空港の利便性及び安全性が向上する。
- 洪水時における空港被害が軽減し、災害時における円滑な空港運営に寄与する。
- 航空輸送・旅客サービス及び観光業の振興ひいては当国の経済発展に寄与する。

５．前提条件・外部条件

（１）前提条件

当国政府により、工事作業や移設に必要な敷地の確保及び必要なユーティリティの移設は実施済。

（２）外部条件

当国の政情や治安が悪化しない。新型コロナウイルスの感染が大幅に拡大しない。

６．過去の類似案件の教訓と本事業への適用

ソロモン諸島「ヘンダーソン国際空港整備計画」の事後評価等において、旅客ターミナルビル内のトイレ設備や天井照明が日本製であったため調達・補充が難しく、施設の故障時や更新時に支障を来したことが指摘された。本事業では、セメント、鉄筋、コンクリー

トブロック、PVC パイプなどは現地市場で入手可能なものを使用している。その他の現地調達が困難な物品については、調達補充可能性を踏まえた調達先を想定している。

７．評価結果

本事業は、当国の開発課題・開発政策並びに我が国及び JICA の協力方針・分析に合致し、後発開発途上国であり多くの離島を抱え自然災害に脆弱（環境的脆弱性）な当国に対し、空の玄関であるホニアラ空港を、増加する航空需要に見合った安全性及び耐久性を備えた経済基盤インフラとして再整備することで、当国の経済成長に寄与するものである。また、SDGs ゴール８「持続可能な経済成長」及びゴール９「強靭なインフラの構築」にも資するものであり、無償資金協力として本事業の実施を支援する必要性は高い。

８．今後の評価計画

（１）今後の評価に用いる指標

４．（１）、（２）のとおり。

（２）今後の評価スケジュール

事後評価　事業完成３年後

以　上