

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

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。

（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

第 7 回太平洋・島サミットで採択された「福島・いわき宣言」の重点支援分野「持続可

能な開発」に該当し、対ソロモン諸島国別開発協力方針（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」が定められている。対大洋州地域 JICA 国別分析ペーパー（2014年12月）においても、当国では「経済活動の基盤となるインフラ整備」を展開すべきであると分析しており、本事業はこれら方針・分析に合致する。

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。また、本事業は経済基盤インフラとしてSDGsゴール8「持続可能な経済成長」及びゴール9「強靱なインフラの構築」にも資する。

（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）では、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検討されており、2018年12月にL/A締結予定である。世界銀行が検討中の支援内容は本事業の支援内容と重複が無いことを確認済み。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。

3. 事業概要

（1）事業目的

本事業は、ホニアラ市においてホニアラ国際空港の施設及び関連機材の整備を実施することにより、同空港の安全性の向上と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寄与するもの。

（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

既存誘導路・エプロン補修（面積15,400㎡）、国際線・国内線駐機エプロン拡張（面積31,280㎡）、関連誘導路（面積5,500㎡）・航空灯火（誘導路灯、エプロン照明灯等）の整備、既存旅客ターミナル関連施設の改修（対象面積1,729㎡）、国際線出発旅客ターミナルの建設（延べ2,438㎡）、洪水対策堤防の建設（延長約600m）、X線検査装置等の関連機材の整備及び排水処理設備の改修等

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、入札補助及び施工監理

（4）総事業費

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）

（5）事業実施期間

2018年5月～2022年9月を予定（計53か月）。施設の供用開始時（2021年9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 2018 年内に 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

世界銀行による支援事業では、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検討されており、本事業では、同空港の施設及び関連機材の整備を実施する。

(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 2018 年 6 月までに承認予定。

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：特になし

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(2024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につ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が本事業開始までになされること。

(2) 外部条件

当国の政情や治安が悪化しない。

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、施設の利用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である。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 の協力量針・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「強靱なインフラの構築」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