

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. 基本情報

- (1) 国名：フィジー共和国（以下、「フィジー」という。）
- (2) プロジェクトサイト／対象地域名
ビチレブ島（ナンディ国際空港、ナウソリ国際空港）、バヌアレブ島（ランバサ空港、サブサブ空港）、タベウニ島（マティ空港）
- (3) 案件名：主要空港航空安全設備整備計画
The Project for Improvement of Aviation Safety Facilities at Major Airports

G/A 締結日：2024 年 9 月 18 日締結

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
フィジー共和国（以下、「当国」という。）は、大洋州に属し、大小合わせて約 330 の諸島から構成される島嶼国であり、面積は 18,270km²、人口は約 93 万人（2022 年、世銀）である。空路は海外との貿易や国内での商業活動等を行う上で重要な移動・流通手段となっており、GDP の約 4 割を占める当国最大の基幹産業の観光業にとっても不可欠なものである。国内最大の島であるビチレブ島西部には当国の玄関口である国内最大の国際空港のナンディ空港が、同島東部の首都スバ近郊には当国第 2 の国際空港であるナウソリ空港がある。また、面積・人口で第 2 の島であるバヌアレブ島には国内線空港として最大のランバサ空港があり、他にも複数の地方空港が存在する。コロナ禍以前の 2015 年から 2019 年にかけては、当国の国際線の旅客数は出入国合計で約 190 万人から約 220 万人に、国内線の旅客数は約 66 万人から約 90 万人へと順調に増加しており、今後一層の拡大が予想される。

当国の「国家開発計画 2017-2036」は、国際及び国内空港において国際基準に合わせた機材・設備の近代化及び更新を実施する旨を掲げている。しかしながら、ナンディ国際空港には、航空機を進路へ誘導するための標準的な機材である超短波全方向無線標識／距離測定装置（VOR/DME）が設置されておらず、VOR/DME よりも旧式で精度の低い無指向性無線標識（NDB）が離着陸支援のために運用されている。NDB は利用可能な航空機が限られ、空港進入時には有視界飛行となることから、天候や時刻により着陸が制限されるという課題がある。また、最大の国内線専用空港であるランバサ空港では、VOR/DME 及び NDB のいずれも運用されていないため、多くの航空機が有視界方式で離着陸を行わざるを得ない状況である。更に、ナンディ国際空港、ナウソリ国際空港及び 3 地方空港（ランバサ、サブサブ、マティ）は、空港用消防車や救難機材（救命ボート等）を保有しているものの、多くは購入後 20～35 年が経過して老朽化している

ことに加え、一部は消防車のタンク水量等、国際民間航空機関（ICAO）が定める基準を満たしていないため、有事に際し消火・救出活動に支障をきたしかねず、主要空港の安全機材整備は航空機運航上の安全性確保の観点から喫緊の課題となっている。

こうした状況下、「主要空港航空安全設備整備計画」（以下、「本事業」という。）は国家開発計画の推進を図るべく、当国内の主要 5 空港において、航空管制・安全機材等を整備するものである。

（２）航空セクターに対する我が国及び JICA の協力方針等と本事業の位置付け

本事業は、航空分野における協力の推進の観点から、「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」のための新たなプランの第四の柱「海」から「空」へ広がる安全保障・安全利用の取組」に資するものである。我が国は 2021 年 7 月に開催された第 9 回太平洋・島サミット（PALM9）において、「持続可能で強靱な経済発展の基盤強化」を重点分野の 1 つとして掲げており、質の高いインフラ整備を通じた連結性の強化に資する支援を行うとしている。また、対フィジー共和国国別開発協力方針（2019 年 4 月）の重点分野「経済発展に向けた基盤整備」では、運輸交通にかかる連結性強化やインフラ整備支援に重点を置くとしている。他、JICA 運輸交通グローバル・アジェンダでは「自由で開かれたインド太平洋」を踏まえたグローバルネットワークの構築に不可欠な運輸インフラとして空港を挙げており、本事業はこれら方針に合致する。

（３）他の援助機関の対応

世界銀行がバヌアレブ島の観光・開発促進のためのプロジェクトを実施中で、ランバサ及びサブサブの 2 空港を対象とした駐車場、滑走路及び気象観測装置などの整備を検討中である。豪州はナンディ国際空港の保安機材を供与している。

3. 事業概要

（１）事業概要

① 事業の目的

本事業は、国内最大の国際空港であるナンディ空港を含む 5 空港において、航空管制・安全機材等を整備することにより、航空機運航の安全性の向上を図り、もって同国の持続的成長に寄与するもの。

② 事業内容

１）機材等の内容：

超短波全方向無線標識／距離測定装置（VOR/DME）2 基（ナンディ空港及びランバサ空港）、空港用消防車 5 台（ナウソリ空港（2 台）、ランバサ空港（1 台）、サブサブ空港（1 台）、マティ空港（1 台））、救命ボート 3 隻（ナンディ空港）

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、調達監理、飛行方式設計にかかる技術指導

③ 本事業の受益者（ターゲットグループ）

直接受益者（国際線利用客：約 220 万人/年、国内線利用客：約 90 万人/年）

最終受益者（フィジー国民：約 93 万人）

（２）総事業費

1,305 百万円（概算協力額（日本側）：1,290 百万円）、（フィジー共和国側）：15 百万円）

（３）事業実施スケジュール（協力期間）

2024 年 9 月～2026 年 8 月を予定（計 24 か月）。

（４）事業実施体制

１）事業実施機関：フィジー空港公社（Airports Fiji Limited; AFL）

２）運営・維持管理機関：同上

（５）他事業、他援助機関等との連携・役割分担

特になし。

（６）環境社会配慮

① カテゴリ分類：C

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」（2022 年 1 月公布）に掲げる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。

（７）横断的事項：特になし。

（８）ジェンダー分類：対象外

＜分類理由＞フィジーは国家開発計画において女性のエンパワーメントと社会的包摂の強化を打ち出しており、法律では雇用の際に男女平等で選考する事が定められている。実施機関である AFL の航空管制に係る女性比率は半数近く、管理職選考においても男女間で相違はない。ジェンダーに関して取り組む課題はない状況であり、対象外とする。

（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 (2022 年実績値)	目標値 (2029 年) 【事業完成 3 年後】
到着・進入において常時計器飛行方式を利用できる航空機の割合	ナンディ空港：86%	100%
	ランバサ空港：58%	100%
消火救難体制が整備された状態で着陸を行う航空機の割合	サブサブ空港：0%	100%
	マテイ空港：0%	100%

（２）定性的効果

- ・ 航空安全設備の導入・充実により、本事業の対象 5 空港における航空機運航の安全性及び信頼性が向上する。
- ・ 航空機の安定運航を通じコロナ禍からの旅客・物流双方の輸送量回復による産業促進等が図られる。

５．前提条件・外部条件

（１）前提条件：本事業サイト（ナンディ国際空港及びランバサ空港）の VOR/DME 設置に先立つ既存設備の取り壊しが予定通り実施されること。整備機材を適切に活用・維持管理できる人員及び予算の確保を行うこと。

（２）外部条件：特になし。

６．過去の類似案件の教訓と本事業への適用

ネパール連邦民主共和国向け「トリブバン国際空港近代化プログラムにおける航空管制設備改善計画」（評価年度 2006 年）の事後評価では、被援助国の維持管理に係る予算の確保及び部品供給体制の確立が必要であるとの教訓を得ている。また、ミャンマー連邦共和国向け「全国空港保安設備整備計画」（評価年度 2018 年）の事後評価では、事業完了後の対象空港間における設備稼働状況に関する情報の共有体制確立の必要性が指摘されている。これらの教訓から、本事業でも維持管理体制、維持管理予算、機材の供給可能性等に十分留意し、将来的にスペアパーツを調達しやすい機材を選定するほか、現地でのスペアパーツの配備も行う。また、複数の空港に対する機材整備を計画していることから、事業計画・実施段階から各空港における情報共有体制を構築する。

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、当国内の主要 5 空港において航空管制・安全機材等を整備することにより、航空機運航の安全性の向上を図り、もって同国の持続的成長に寄与するものであり、SDGs ゴール 9（持続可能かつ強靱なインフラ開発）や SDGs ゴール 11（交通の安全性改善）に貢献すると考えられることから、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．事業効果」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

別添資料 主要空港航空安全設備整備計画 地図

