

案件概要書

2013 年 12 月 24 日

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： パプアニューギニア独立国

案件名： ナザブ空港改修事業（Nadzab Airport Improvement Project）

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実績（現状）と課題

パプアニューギニア独立国は、首都やその他主要都市が位置するニューギニア島を中心に、大小合わせて 600 を超える島々から形成されている。また、ニューギニア島の中央には 3,000～4,000m 級の山脈が連なって国土を分断しており、山岳部以外は深い熱帯雨林に覆われている。このような陰しい地形条件により、幹線道路網には今でも多くのミッシングリンクがあることから、航空輸送は当国における人の移動にとって重要な役割を担っている。特に近年、活発な天然資源開発に牽引された年率 6% を超える高い経済成長に伴い、航空旅客需要も急速に拡大しており、2008 年から 2012 年までの 5 年間の旅客輸送では、陸上輸送の増加割合が約 1.1 倍であるのに対して、航空輸送は約 1.4 倍と大幅に増加している。

当国内で首都ポートモレスビーに次ぐ第二の人口規模を持つレイ市は、農作物の一大集積地であり数多くの天然資源開発プロジェクトが位置しているハイランド地方と道路でつながっているほか、地域海運のハブとして国内最大の貨物取引量を誇るレイ港を有しており、当国内の産業、物流の拠点として機能している。同市の郊外に位置するナザブ空港は、2012 年の旅客数は約 30 万人、当国第 2 位の旅客数を取扱う当国北部地域の拠点空港であり、2008 年から 2012 年の 5 年間の航空旅客需要は年率約 13% と非常に高い伸びを示している。

現在のナザブ空港の旅客ターミナルビルは、2012 年の旅客数とほぼ同じ約 30 万人の国内線旅客を想定して建設されたが、2025 年の国内線旅客数は約 90 万人にまで増加することが予想されていることから、今後は処理能力が大幅に不足する見込みである。この旅客ターミナルビルは、1970 年代に建設されてから 40 年以上が経過しており、電気系統の整備不良等による停電が頻繁に発生したり、外壁のコンクリートが剥がれ落ちたりする等、施設の老朽化が著しく空港の安全な利用に支障を来している他、近代的な旅客取扱設備がなく、旅客手荷物や保安検査を人力で処理するため、ピーク時は大きな混雑が発生しており、今後の需要増に伴い更なるサービスレベルの低下が懸念されている。これに加え、地元経済界からは国際線就航に対する強い要望が出され、ニューギニア航空は既にナザブと豪州ケアンズ間の国際線の就航に向けた準備を進めており、2025 年の国際線旅客数は約 13 万人に達することが予想され、かつケアンズは PNG に入る拠点であり、ナザブーケアンズルートが確立することで日本人も PNG へのアクセスが改善されることから、国際線の受け入れ機能の確保も必要となっている。また、近年の需要の増加に伴い航空機の大型化が進んでおり、国際基準に定められた滑走路幅や舗装強度が不足する等、安全面での改善も喫緊の課題となっている。

(2) 当該国における航空セクターの開発政策と本事業の位置づけと必要性

当国政府は、開発戦略計画（Development Strategic Plan (DSP) 2010-2030）や、中期開発計画（Medium Term Development Plan 2011-2015）といった中長期政府開発計画において、安全で、信頼性があり、安価で利用しやすい航空サービスの実現を目指しており、当国内の空港が国際的な安

全基準を満たすよう改修することが急務であるとしている。特に DSP では、レイが国際ビジネスのハブとして重要な役割を担っていることから、ナザブ空港が国際空港として機能することの必要性が強調されている。また、運輸交通セクターの長期戦略である国家交通戦略（National Transport Strategy）では、ナザブ空港をポートモレスビー空港とならぶ拠点となる国際空港として整備することが明記されている。国際的な安全基準に適合するための滑走路等の改修や国際線を含めた旅客ターミナルビルの機能強化を行う本事業は、当国の開発政策に合致する。上記を踏まえて、本事業は当国の開発政策に合致しており、我が国並びに JICA の援助重点分野とも整合していることから、本機構が本事業を支援する必要性・妥当性は高い。

(3) 航空セクターに対する我が国の援助方針と実績

航空セクターは、我が国の対パプアニューギニア独立国国別援助方針の重点分野「経済成長基盤の強化」の柱の一つに位置付けられる。また、2012 年 5 月に実施された第 6 回太平洋・島サミットでも、信頼性の高い交通網の確保のために、大洋州各国に対して良質なインフラ整備に向けた支援を行っていくことが確認された。

航空セクターに対するこれまでの JICA の支援実績として、有償資金協力「ポートモレスビー国際空港整備事業Ⅰ・Ⅱ」（1988～2001 年）や、無償資金協力「新ラバウル（トクア）空港緊急整備計画」（1995～1997 年）による空港整備が挙げられる。また、JICA は有償勘定技術支援「PNG 地方空港整備事業」（2011 年）を実施し、ナザブ空港を含む国内主要空港の現況調査を行ったほか、有償勘定技術支援「空港開発計画策定支援」（2013 年）でポートモレスビー、ナザブ両空港の既存マスタープランの改訂を支援した。

(4) 他の援助機関の対応

現在、アジア開発銀行（ADB）が、当国内の 22 の主要空港を対象に民間航空開発プログラム（Civil Aviation Development Investment Program（CADIP））（2011 年～）を実施中であり、国際民間空港機関（ICAO）の定める安全基準を満たす空港施設への改修に取り組んでいる。当初の計画ではナザブ空港の一部改修も CADIP のコンポーネントに含まれていたが、大幅なコストオーバーランが発生していること、また、JICA によるナザブ空港の支援計画がより包括的な内容となっていることから、ADB 及び空港公社（NAC）はナザブ空港の改修を JICA に期待している。その他、ポートモレスビー空港の航空保安施設の改善を豪州が支援している。

3. 事業概要

(1) 事業の目的

本事業は、当国内の産業・物流の拠点であるレイ市の郊外にあるナザブ空港において、旅客ターミナルビルの新設及び滑走路改良等を行うことにより、急増する航空旅客需要に対応し、空港の利便性・安全性の向上を図り、もって当国北部地域の経済成長促進に寄与する。

(2) プロジェクトサイト/対象地域名

モロベ州レイ市

(3) 事業概要→詳細は調査結果を踏まえて検討

- 1) 建設工事：旅客ターミナルビル新設、駐車場拡張、滑走路・誘導路・エプロン改良等（国際競争入札）
- 2) コンサルティング・サービス（詳細設計、入札補助、施工監理等）（ショートリスト）

(4) 事業実施体制

- 1) 借入人：パプアニューギニア政府（Independent State of Papua New Guinea）
- 2) 保証人：なし
- 3) 事業実施機関：空港公社（National Airports Corporation: NAC）

4) 操業・運営／維持・管理体制：3) に同じ

(5) 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）に掲げる鉄道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。

2) 貧困削減促進等：協力準備調査にて確認。

(6) 他スキーム、他ドナー、他案件等との連携：協力準備調査にて確認。

(7) その他特記事項：特になし。

4. 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

タイ「バンコク国際空港拡張事業」の事後評価等において、既存空港を運用しながらの拡張事業では、航空機の安全運航の確保や利用客の利便性の確保に特に留意する必要があるとの教訓が得られている。

(2) 本事業への教訓

本事業においても、既存の旅客ターミナル運営を行いながら新棟の建設を行うこととなるため、上記教訓を踏まえ、計画の初期段階から、既存施設の運営組織との調整を進めるとともに、施工監理コンサルタントの業務内容として、既存施設の運営組織との調整支援を盛り込む予定。

以上

〔別添資料〕 地図

