

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：主要5空港（ナンディ、ナウソリ、サブサブ、マテイ及びランバサ）
- (3) 案件名：主要空港保安設備整備計画（The Project for Improvement of Safety Facilities at Major Airports）
- (4) 計画の要約：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、航空管制及び安全設備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、もってフィジーの経済成長基盤の強化に寄与することを目的とする。

2. 計画の背景と必要性**(1) 本計画を実施する外交的意義**

フィジーの首都スバには、PIF（太平洋諸島フォーラム）事務局、USP（南太平洋大学）など多くの地域協力機関及び国際機関のオフィスがあり、地域協力に向け中心的役割を果たしている。また同国は、これまで国際場裡における我が国の立場や国際機関の選挙での我が国の立候補を支持するなど、我が国と良好な二国間関係を築いている。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症拡大により打撃を受けた観光業の回復を目指す同国にとって重要となる航空分野において、航空機運航の安全性に問題を抱えている。同国がそのような課題への対処をするに当たり、我が国が積極的に支援することは、同国内外の連結性の向上を図る観点から「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」における経済的繁栄の追求に資するものであり、且つ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、重点分野の1つとして掲げている「持続可能で強靱な経済発展の基盤強化」に該当し、同サミットのコミットメント達成に寄与するものであることから、外交的意義は高い。

(2) 当該国における航空セクターの開発の現状・課題及び本計画の位置づけ

航空セクターにおいては、同国の「国家開発計画 2017-2036」において国際及び国内空港ともに国際基準に合わせた近代化を実施する旨が記載されている。しかし、ナンディ国際空港には、航空機を進入経路へ誘導するための標準的な設備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よりも旧式であり精度の低い無指向性無線標識（NDB）のみが運用されている。NDBは利用可能な航空機に限られ、空港進入時に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った課題を抱えている。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のどちらも運用されていないため、全ての航空機は有視界方式にて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・マテイ）は、保有する空港用消防車や救難機材（救命ボート等）の多くは購入後20～35年が経過し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。このため、有事に際し消火・救出活動に支障をきたしかねず、主要空港の保安設備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おり、本計画では国家開発計画の推進を図るべく、当該国内の主要5空港において、航空管制・安全設備等を整備するものである。本計画は、当該国内外の連結性の向上を図る観点からFOIPにおける経済的繁栄の追求に資するものである。我が国の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おり、本計画は同方針に合致する。

3. 計画概要

* 協力準備調査の結果変更されることがあります。

(1) 計画概要

① 計画内容

【機材】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 最大6台(ナンディ空港(1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)、マテイ空港(1台))、救命ボート3隻(ナンディ空港)

【コンサルティング・サービス／ソフトコンポーネント】

詳細設計、入札補助、調達監理、機材・施設維持管理等(飛行経路設計)にかかる技術指導

②期待される開発効果：VOR/DMEの整備により、当該機材がないために離着陸に支障をきたした回数が0となり、航空機の安定運航が図られる。また、高精度の誘導と消防車や救命ボートによる安全性の向上が図られる。本計画の受益者(ターゲットグループ)は国際線旅客数約220万人(2019年)、国内線旅客数約310万人(2019年)

③事業実施機関／実施体制：フィジー空港公社(Airports Fiji Limited; AFL)

④他機関との連携・役割分担：豪州(AIFFP)

⑤運営／維持管理体制：AFLの管轄機関はフィジー航空公社(Civil Aviation Authority of Fiji; CAAF)であり、AFLを含む国有企業・公社の資金管理は、当該国経済省により行われている。本計画で機材等を整備する空港の運営・維持管理は、CAAFによる監督のもと、AFLが実施する。AFLは理事会や経営陣による運営の下、これまで適切に運営・維持管理しており、現時点で大きな問題は確認されていない。

(2) その他特記事項

●環境社会配慮 カテゴリ分類：C

●ジェンダー分類：GI(ジェンダー主流化ニーズ調査・分析案件)

●他の援助機関の対応：2021～2022年において、国連開発計画(UNDP)及びアジア開発銀行(ADB)、豪州は当国の空港における新型コロナウイルス対応や国境管理に関する支援を実施中である。

●フィジーの所得水準は相対的に高いことから「所得水準が相対的に高い国に対する無償資金協力の効果的な活用について」に基づき、無償資金協力の供与の適否について精査が必要である。フィジーは統計上その所得水準が相対的に高いが、本計画で大洋州地域のハブである当該国空港の安全性を強化することは、周辺国を結ぶ航空便の安定運航に貢献するため「広域性」があり、同国は我が国のFOIPの実現に重要な地域に位置付けられ、同志国である豪州と連携して同国の航空セクターを支援するものであるため「重要政策との関係性」が高い。また、GDPの約4割を観光業が占め、コロナ禍により同産業が打撃を受け財政赤字が膨らんでいる同国の「経済的脆弱性」の克服に資することから、ウィズ／ポストコロナを見据え、同産業回復のためにも航空セクターに対する協力を実施する意義は高い。以上を踏まえ、無償資金協力の供与が適当と判断できる。

4. 過去の類似案件の教訓と本計画への適用

ネパール連邦民主共和国「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」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おり、ミャンマー連邦共和国「全国空港保安設備整備計画」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、本計画でも維持管理体制及び予算、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検討するほか、現地でのスペアパーツを配備も検討する。また、複数の空港に対する施設整備及び機材配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が確実に図られるよう働きかけることとする。

別添資料 主要空港保安設備整備計画 地図

以上

主要空港保安設備整備計画 地図

<フィジー共和国全体地図>

