

第6部 プロジェクト評価

第23章 経済財務分析

第6部 プロジェクト評価

第23章 経済財務分析

23.1 概 要

23.1.1 目 的

本章で述べる経済財務分析の目的は、優先プロジェクトの第1期整備計画について経済および財務からみた実行可能性を評価することにある。

プロジェクトは、実施される国家および地域の経済に対する貢献度という観点から、経済分析に基づき評価される。財務分析は、プロジェクトの実施主体の観点からみたプロジェクトの財務上の結果を評価するものである。

23.1.2 分析条件

- (1) 評価期間 : 25年
- (2) 耐用年数 : 平均耐用年数は全ての資産に対して40年と仮定する。残存価値は評価期間完了時点で便益側に転換することとする。
- (3) 標準転換係数 : 0.88
- (4) 通過交換レート : 1米ドル=25ルピー (1988年10月現在)

23.1.3 費用と便益

解析に考慮された費用と便益を表23.1.1にまとめて示す。詳細についてはAppendix 23.1.3 に示す。

Table 23.1.1.1 The Costs and Benefits Considered in the Analysis

ITEM	TIA		POKHARA		JOMSON		SIMIKOT		LUKLA		MUGU		SYANGBOCHE	
	ECO.	FIN.	ECO.	FIN.	ECO.	FIN.	ECO.	FIN.	ECO.	FIN.	ECO.	FIN.	ECO.	FIN.
PROJECT COST														
1. INVESTMENT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. MAINT. & ADMI. COST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PROJECT BENEFIT														
1. AIRCRAFT CHARGE REVENUE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LANDING CHARGE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PARKING CHARGE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FACILITY CHARGE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NAV. AID CHARGE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. SAVING IN MAINTENANCE COST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AIRPORT MAINTENANCE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AIRCRAFT MAINTENANCE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. AIRPORT SERVICE CHARGE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. CARGO CHARGE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5. FUEL ROYALTY	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6. OPERATING PROFIT OF RNAC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7. VALUE ADDED BY TOURIST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8. VALUE ADDED BY EXPORT CARGO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9. INCOME OF UNSKILLED LABOR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10. CONSUMER SURPLUS OF AIR TRAFFIC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

○ = Considered
 — = Not Considered

ECO. = ECONOMIC
 FIN. = FINANCIAL

23.1.4 定性的便益

表23.1.1に示される便益は全て定量化可能な便益である。しかしながら、その他にも、以下のような定量的には計測困難であるが重要な便益がある。

- (1) 旅客の安全性向上
- (2) 就航率・定時性の向上
- (3) 旅客の快適性の向上
- (4) 地域環境の改善

これらの便益は費用便益分析に組み込むことが困難ではあるが、プロジェクトの目標とも言えるものである。

したがって、表23.2.1に示す内部収益率は、上記の便益を含まない解析結果であり、プロジェクトの評価に際し、定性的に補足されるべきである。

23.2 分析結果

解析結果を表23.2.1および2に示す。トリブバン国際空港のキャッシュフローを表23.2.3～6にその他の空港のそれをAppendix 23.2に示す。

表23.2.1より分るように、トリブバン国際空港を除く全空港のFIRR（財務内部収益率）が0%を示している。

ネパールの資本の機会費用は約12%と想定されるので、これ以上のEIRR（経済内部収益率）が得られるプロジェクトが経済的に妥当なものと評価される。それらは、表23.2.1に示されるように、トリブバン国際空港、ルクラ空港およびジョムソン空港である。

B/C比率（費用便益比率）およびNPV（純現在価値）を表23.2.2に示す。これらの評価においてもトリブバン国際空港、ルクラ空港およびジョムソン空港が望ましい値を示している。

Table 23.2.1 Internal Rate of Return
(Base Case)

Airport	FIRR	EIRR
TIA	3.0%	19.7%
Pokhara	0%	2.1%
Jomsom	0%	13.1%
Simikot	0%	9.6%
Lukla	0%	19.0%
Mugu	0%	1.3%
Syangboche	0%	5.0%

Table 23.2.2 B/C Ratio and NPV Assuming the Opportunity
Cost of Capital at 12% (Base Case)

Airport	B/C Ratio in Economic Value	NPV in Economic Value (1000 Rs)
TIA	1.68	2,375,200
Pokhara	0.38	-477,105
Jomsom	1.10	5,663
Simikot	0.82	-8,581
Lukla	1.66	23,087
Mugu	0.59	-39,789
Syangboche	0.51	-21,470

Note: Project bears totally the cost of construction and maintenance.

Table 23.2.3 Economic Cash Flow for TIA (Unit:Rs.1000)

YEAR	INVEST- MENT	MA- INTENANCE AND AD- MINISTRA- TION COST	TOTAL COST	RESIDUAL BENEFIT	RESIDUAL VALUE	TOTAL		TOTAL	
						BENEFIT	ENT VALUE	IN PRES- ENT VALUE	IN PRES- ENT VALUE
1989	5500	0	5500	0	5500	0	5500	0	-5500
1990	111475	0	111475	0	116838	0	93145	0	-98645
1991	833275	0	833275	8573	947188	8573	581772	5985	-674431
1992	1245820	0	1245820	8573	2169260	8573	726781	5001	-1396210
1993	621775	38391	660166	224032	2736130	224032	321797	109204	-1608800
1994	1384580	63986	1448566	388836	4050260	388836	589993	158371	-2040430
1995	11400	90476	101876	578858	3956600	578858	34671	196999	-1878100
1996	0	130543	130543	900276	3851250	900276	37122	256006	-1659210
1997	0	131849	131849	968079	3745910	968079	31328	230021	-1460520
1998	0	133167	133167	1043970	3640560	1043970	26438	207265	-1279690
1999	0	134499	134499	1113140	3535220	1113140	22312	184658	-1117350
2000	0	135844	135844	1195410	3429870	1195410	18830	165699	-970478
2001	0	137202	137202	1288250	3324520	1288250	15891	149205	-837163
2002	0	138574	138574	1372360	3219180	1372360	13411	132811	-717762
2003	0	139960	139960	1456940	3113830	1456940	11318	117812	-611268
2004	115225	141360	256585	1541440	3123710	1541440	17337	104150	-524454
2005	0	142773	142773	1644110	3015490	1644110	8060	92820	-439694
2006	0	144201	144201	1761750	2907260	1761750	6802	83107	-363389
2007	75100	145643	220743	1866580	2874130	1866580	8701	73574	-298516
2008	0	147099	147099	1972230	2764030	1972230	4845	64956	-238405
2009	0	148570	148570	2078100	2653930	2078100	4089	57188	-185306
2010	0	150056	150056	2184970	2543820	2184970	3450	50242	-138514
2011	0	151557	151557	2292760	2433720	2292760	2912	44052	-97374
2012	0	153072	153072	2401130	2323610	2401130	2457	38548	-61283
2013	0	154603	154603	2510490	2213510	4724000	2074	63369	12
TOTAL							2591030	2591050	

EB/EC= 1

EIRR= .19679

Table 23.2.4 Economic Benefit for TIA (Unit:Rs.1000)

AIRCRAFT CHARGE REVENUE	AIRPORT			SAVING			VALUE		CONSUMER		TOTAL
	SERVICE CHARGE REVENUE	CARGO CHARGE REVENUE	FUEL ROYALTY REVENUE	IN MA- INTENANCE COST	OPERATING PROFIT OF RNAC	VALUE ADDED BY TOURIST	ADDED BY EXPORT CARGO	INCOME OF UNSKILLED LABOR	SURPLUS OF AIR TRAFFIC		
1989	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1990	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1991	0	0	0	0	0	0	0	0	8573	0	8573
1992	0	0	0	0	0	0	0	0	8573	0	8573
1993	15643	41904	3780	249	3423	27062	17581	97990	8573	7828	224032
1994	28969	72010	6750	425	5706	46313	31898	174981	8573	13212	388836
1995	43358	107554	10458	633	8068	69186	48310	271104	0	20187	578858
1996	65942	163262	16380	959	11641	105015	74365	431361	0	31351	900276
1997	69944	172890	17820	1014	11757	111226	80100	469283	0	34044	968079
1998	73947	182504	19260	1069	11875	117403	85984	515130	0	36799	1043970
1999	77949	192133	20700	1124	11994	123612	92281	553645	0	39700	1113140
2000	81236	202447	22560	1183	12113	130440	99153	603392	0	42885	1195410
2001	84524	212761	24420	1242	12235	137275	106353	663189	0	46250	1288250
2002	87812	223075	26280	1301	12357	144103	114042	713702	0	49688	1372360
2003	91099	233390	28140	1360	12481	150938	121946	764215	0	53372	1456940
2004	94387	243404	30000	1418	12605	157598	130222	814728	0	57082	1541440
2005	100197	255203	32280	1484	12731	165378	138410	876647	0	61776	1644110
2006	106007	267001	34560	1551	12859	173165	146971	952787	0	66850	1761750
2007	111817	278800	36840	1618	12987	180943	155922	1015640	0	72009	1866580
2008	117628	290598	39120	1684	13117	188730	165277	1078500	0	77577	1972230
2009	123438	302247	41400	1750	13248	196425	175053	1141360	0	83178	2078100
2010	129248	314045	43680	1817	13381	204202	185267	1204220	0	89109	2184970
2011	135059	325844	45960	1884	13515	211989	195937	1267070	0	95495	2292760
2012	140869	337643	48240	1950	13650	219766	207079	1329930	0	101999	2401130
2013	146679	349441	50520	2017	13786	227552	218715	1392790	0	108991	2510490

Table 23.2.5 Financial Cash Flow for TIA (Unit:Rs.1000)

YEAR	INVEST- MENT	MA- INTENANCE AND AD- MINISTRA- TION COST	TOTAL COST	RESIDUAL REVENUE	RESIDUAL VALUE	TOTAL REVENUE	TOTAL COST IN PRES- ENT VALUE	TOTAL REVENUE IN PRES- ENT VALUE	NET PRES- ENT VALUE
1989	5650	0	5650	0	5650	0	5650	0	-5650
1990	121125	0	121125	0	126634	0	117652	0	-123302
1991	864050	0	864050	0	987514	0	815210	0	-938511
1992	1263550	0	1263550	0	2226290	0	1157950	0	-2096460
1993	635050	41051	676101	65466	2804980	65466	601828	58275	-2640010
1994	1403500	68419	1471920	114637	4136250	114637	1272650	99118	-3813550
1995	11850	96744	108594	171171	4040780	171171	91201	143754	-3760990
1996	0	139588	139588	259771	3933160	259771	113869	211908	-3662950
1997	0	140984	140984	275029	3825540	275029	111710	217922	-3556740
1998	0	142394	142394	290273	3717920	290273	109592	223406	-3442930
1999	0	143818	143818	305534	3610300	305534	107514	228408	-3322030
2000	0	145256	145256	321191	3502680	321191	105475	233228	-3194280
2001	0	146708	146708	336850	3395060	336850	103475	237585	-3060170
2002	0	148175	148175	352510	3287440	352510	101514	241501	-2920180
2003	0	149657	149657	368171	3179820	368171	99589	244998	-2774770
2004	116250	151154	267404	383532	3188450	383532	172841	247902	-2699710
2005	0	152665	152665	403631	3077930	403631	95848	253413	-2542150
2006	0	154192	154192	423731	2967400	423731	94031	258404	-2377780
2007	76500	155734	232234	443833	2933370	443833	137562	262902	-2252440
2008	0	157291	157291	463936	2820940	463936	90499	266930	-2076000
2009	0	158864	158864	483890	2708500	483890	88783	270428	-1894360
2010	0	160453	160453	503996	2596060	503996	87100	273588	-1707870
2011	0	162057	162057	524104	2483620	524104	85448	276345	-1516970
2012	0	163678	163678	544213	2371180	544213	83828	278720	-1322080
2013	0	165314	165314	564324	2258750	2823070	82239	1404390	65
TOTAL							5933050	5933120	

FB/FC= 1.00001 FIRR= .02952

Table 23.2.6 Financial Benefit for TIA

(Unit:Rs.1000)

	AIRCRAFT CHARGE REVENUE	AIRPORT SERVICE CHARGE REVENUE	CARGO CHARGE REVENUE	FUEL ROYALTY REVENUE	SAVING IN MA- INTENANCE COST	TOTAL
1989	0	0	0	0	0	0
1990	0	0	0	0	0	0
1991	0	0	0	0	0	0
1992	0	0	0	0	0	0
1993	15643	41904	3780	249	3890	65466
1994	28969	72010	6750	425	6484	114637
1995	43358	107554	10458	633	9168	171171
1996	65942	163262	16380	959	13228	259771
1997	69944	172890	17820	1014	13360	275029
1998	73947	182504	19260	1069	13494	290273
1999	77949	192133	20700	1124	13629	305534
2000	81236	202447	22560	1183	13765	321191
2001	84524	212761	24420	1242	13903	336850
2002	87812	223075	26280	1301	14042	352510
2003	91099	233390	28140	1360	14182	368171
2004	94387	243404	30000	1418	14324	383532
2005	100197	255203	32280	1484	14467	403631
2006	106007	267001	34560	1551	14612	423731
2007	111817	278800	36840	1618	14758	443833
2008	117628	290598	39120	1684	14906	463936
2009	123438	302247	41400	1750	15055	483890
2010	129248	314045	43680	1817	15205	503996
2011	135059	325844	45960	1884	15358	524104
2012	140869	337643	48240	1950	15511	544213
2013	146679	349441	50520	2017	15666	564324

23.3 損益計算による評価

維持管理費のみを対象として損益計算をすれば、表23.3.1、2および Appendix 23.3のようになる。プロジェクトが空港収入によって負担できる維持管理費（運営費）の割合は以下のようなものである。

トリブバン国際空港	100%
ボカラ空港	20%
ジョムソン空港	85%
シミコット空港	30%
ルクラ空港	100%
ムグ空港	5%
シャンボチェ空港	65%

わずかにトリブバン国際空港とルクラ空港だけが維持管理費を負担できる。その他のプロジェクトは、財務的に成立していない。

しかしながら、7つのプロジェクトを一括して算定するならば、表23.3.2に示すように、財務的に十分成立する。

Table 23.3.1 Estimated Profit and Loss Statement for TIA
(Unit:Rs.1000)

YEAR	OPERATING REVENUE	INTEREST RECEIVABLE	TOTAL REVENUE	LOAN INTEREST	OPERATING COST	DEPRECIATION	INTEREST PAYABLE	TAX	TOTAL EXPENSE	NET PROFIT	NET DEFICIT
1989	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1990	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1991	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1992	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1993	65466	0	65466	0	41051	0	0	0	41051	24415	0
1994	114637	2930	117567	0	68419	0	2442	2442	70861	46706	0
1995	171171	8535	179706	0	96744	0	4671	4671	101415	78291	0
1996	259771	17929	277700	0	139588	0	7829	7829	147417	130283	0
1997	275029	33563	308592	0	140984	0	13028	13028	154012	154580	0
1998	290273	52113	342386	0	142394	0	15458	15458	157852	184534	0
1999	305534	74257	379791	0	143818	0	18453	18453	162271	217520	0
2000	321191	100360	421551	0	145256	0	21752	21752	167008	254543	0
2001	336850	130905	467755	0	146708	0	25454	25454	172163	295592	0
2002	352510	166376	518886	0	148175	0	29559	29559	177735	341151	0
2003	368171	207314	575485	0	149657	0	34115	34115	183772	391713	0
2004	383532	254320	637852	0	151154	0	39171	39171	190325	447526	0
2005	403631	308023	711654	0	152665	0	44753	44753	197418	514236	0
2006	423731	369731	793462	0	154192	0	51424	51424	205616	587846	0
2007	443833	440273	884106	0	155734	0	58785	58785	214519	669587	0
2008	463936	520623	984559	0	157291	0	66959	66959	224250	760309	0
2009	483990	611860	1095750	0	158864	0	76031	76031	234895	860855	0
2010	503996	715163	1219160	0	160453	0	86086	86086	246538	972620	0
2011	524104	831877	1355980	0	162057	0	97262	97262	259319	1096660	0
2012	544213	963477	1507690	0	163678	0	109666	109666	273344	1234350	0
2013	564324	1111600	1675920	0	165315	0	123435	123435	288749	1387170	0

Table 23.3.2 Estimated Profit and Loss Statement for all the Seven Airports
(Unit:Rs.1000)

YEAR	OPERATING REVENUE	INTEREST RECEIVABLE	TOTAL REVENUE	LOAN INTEREST	OPERATING COST	DEPRECIATION	INTEREST PAYABLE	TAX	TOTAL EXPENSE	NET PROFIT	NET DEFICIT
1989	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1990	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1991	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1992	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1993	65466	0	65466	0	41051	0	0	41051	0	24415	0
1994	116727	2930	119657	0	71794	0	2442	74236	45421	0	0
1995	176709	8380	185089	0	116353	0	4542	120895	64194	0	0
1996	265468	16084	281552	0	159393	0	6419	165812	115739	0	0
1997	280885	29972	310857	0	160987	0	11574	172561	138297	0	0
1998	296352	46568	342920	0	162597	0	13830	176426	166494	0	0
1999	311773	66347	378320	0	164223	0	16649	180872	197448	0	0
2000	327652	90241	417893	0	168865	0	19745	185610	232283	0	0
2001	343528	118115	461643	0	167523	0	23228	190752	270891	0	0
2002	359423	150622	510045	0	169199	0	27089	196288	313757	0	0
2003	375301	188273	563574	0	170891	0	31376	202266	361308	0	0
2004	390898	231630	622528	0	172600	0	36131	208730	413797	0	0
2005	411250	281286	692536	0	174326	0	41380	215705	476830	0	0
2006	431557	338505	770062	0	176069	0	47683	223752	546310	0	0
2007	451839	404062	855901	0	177830	0	54631	232461	623441	0	0
2008	472204	478875	951079	0	179608	0	62344	241952	709127	0	0
2009	492317	563971	1056290	0	181404	0	70913	252317	803971	0	0
2010	512668	660447	1173120	0	183218	0	80397	263615	909500	0	0
2011	532965	769587	1302550	0	185050	0	90950	276000	1026550	0	0
2012	553233	892773	1446010	0	186901	0	102655	289556	1156450	0	0
2013	573590	1031550	1605140	0	188770	0	113645	304415	1300720	0	0

23.4 感度分析による評価

プロジェクト実現のための条件を探るために次のケースについて感度分析を試みた。

ケースⅠ：建設費と航空需要が変化するケース。

ケースⅡ：建設費と維持管理費の一部が、資本の機会費用以上のEIRRとFIRRとなるよう免除されるケース

表23.4.1はケースⅠの計算結果を示す。交通量と建設費の変化は、EIRRとFIRRに対してそれ程影響を与えていないことが分る。

表23.4.2はケースⅡに対するEIRRとFIRRを示す。ベースケースに於ては、ムグ空港のEIRRが特に小さな値を示しているが、もし建設費の80%が免除（自己負担率20%）されるならEIRRは13.4%に改善される。ムグ地方は、航空輸送が唯一のアクセス手段とも言える程の僻地であるため、EIRRの大小に拘わらず、地域の民生安定の観点から空港は不可欠であり、建設費の80%補助は正当化されるかも知れない。

ボカラ、シミコットおよびシャンボチェの3空港のEIRRは10%以下でしかないが、30~70%を補助すれば、13%以上のEIRRを得られる。

Table 23.4.1 Sensitivity Analysis (Case I)
 (Internal rate of return assuming
 10% increase in construction cost
 and 10% increase/decrease in traffic
 demand)

(Unit: %)

Airport	Base Case	Case I			
		Traffic 10% up	Traffic 10% down	Cost 10% up	Traffic 10% down and Cost 10% up
FIRR					
TIA	3.0	3.8	2.0	2.2	1.6
EIRR					
TIA	20	21	18	18	17
Lukla	19	20	18	18	16
Jomsom	13	14	12	12	11
Simikot	10	11	9	9	8

Note: Project bears totally the cost of construction
 and maintenance.

Table 23.4.2 Sensitivity Analysis (Case II)
 (Internal rate of return when project
 bears X% of construction cost and Y%
 of maintenance cost)

(Unit: %)

Airport	Base Case	Case II	X	Y
FIRR				
TIA	3.0	13.7	25.0	100
Pokhara	0.0	13.1	1.5	10
Jomsom	0.0	12.4	5.0	10
Simikot	0.0	13.5	1.7	10
Lukla	0.0	13.2	11.0	100
Mugu	0.0	12.8	0.7	1
Syangboche	0.0	13.1	3.8	10
EIRR				
Pokhara	2.1	13.5	30	100
Simikot	9.6	13.8	70	100
Mugu	1.3	13.4	20	100
Syangboche	5.0	13.1	40	100

23.5 プロジェクト評価

分析の結果、EIRRはトリバン国際空港、ルクラおよびジョムソン空港において、プロジェクトの選択基準である資本の機会費用の12%を上回っていることから経済的にフィジブルである。

また、ポカラ、シミコットおよびシャンボチェ空港については、12%を下回っているものの、定量化困難ではあるが重要な便益が含まれてない計算結果であることに留意すべきである。しかし、もし、建設費の30~70%が補助されるなら経済的に成立する。同様にムグ空港についても建設費の80%以上の補助が必要である。

FIRRに関しては、いずれのプロジェクトにおいても予想される支出に比較して収入が大きく下回っており、極めて低い結果しか得られていない。

以上の評価は、全ての評価項目を網羅しているわけではなく、定量化可能な便益については考慮されているものの定量化不可能な便益については組み入れられていない。このような定性的便益は、病院や学校のそれと類似しており、プロジェクトそのものが目的とする航空の安全性の改善と遠隔地の民生安定への貢献は多大なものがあり、評価する上で非常に重要である。

したがって、上記のプロジェクトは、国家経済の観点からのみならず、地域社会環境の観点からも実施に移されるべきものと判断する。

結 論 と 提 言

結 論 と 提 言

本調査では、ネパール国に於ける航空輸送に関する全般的なスタディーを行い、さらに、優先プロジェクトについての経済・財務分析をとりまとめることができた。

優先プロジェクトとして、44空港とその関連施設の中からの次の9件が選定された。それらの事業費とEIRRは表1に示すとおりである。

Table 1 Project Cost and Evaluation

Project	Project Cost (US\$1,000)	EIRR (%)
Kathmandu (Phase I)	174,200	19.7
New Pokhara (Phase I)	39,700	2.1
Jomsom	3,200	13.1
Simikot	2,600	9.6
Lukla	1,900	19.0
Mugu	5,200	1.3
Syangboche	2,900	5.0
En-route Nav aids Network and Nationwide Telecom. Network	16,600	-

いうまでもなく、その他にドルパ、パブルーおよびサンフェバガール空港のように注目すべき空港プロジェクトもある。

ネパールゲンジ空港整備計画は、1988年にマスタープランが完成していたために、本調査の中ではマスタープラン対象空港に選定されていないが、中西部、極西部地域開発において航空ネットワークの中心的拠点空港として極めて重要である。

これらのプロジェクトの中でも、とりわけ次のプロジェクトは、その重要性と緊急性に鑑み早急に実施すべきものと考えられる。

(1) Tribhuvan International Airport Project

- | | |
|---|------------------|
| a) Construction of the new domestic terminal building | : US\$14,100,000 |
| b) Expansion of passenger apron | : US\$ 7,600,000 |
| c) Installation of air navigation system | : US\$16,800,000 |

(2) New Pokhara Airport Project : US\$39,700,000

(3) STOL Airports Project

- | | |
|-----------------------------------|------------------|
| a) Jomsom Airport development | : US\$ 3,200,000 |
| b) Lukla Airport development | : US\$ 1,900,000 |
| c) Simikot Airport development | : US\$ 2,600,000 |
| d) Syangboche Airport development | : US\$ 2,900,000 |

これらのプロジェクトの実施によって、既存の施設の機能と容量は大幅に改善され、将来の旅客および航空機の需要を満たすものとなる。さらに、運航の安全性と定期性も大きく改善されることになる。

国内外の輸送力増強という直接的な効果に加えて、遠隔地の民生の安定と観光開発の促進というような間接的な効果が期待される。

本プロジェクト実施に先立ち、しかるべき委員会が組織され、下記の準備、調整が開始されることが望まれる。

- 計画選定されたプロジェクトをネパール政府内の関係機関に提示、説明し、プロジェクト実施に関する合意を形成し、国家開発プロジェクトのリストに本プロジェクトを優先課題として加える。

- トリブバン国際空港の既存の国内線旅客ターミナルビルとエプロンは、現在の需要に対しても飽和状態にあり、両プロジェクトの実施は再優先されるべきである。
- 基本設計、実施設計、入札書類作成および入札補助業務を含む技術業務が1990年の末までに完了するように、資金調達の見込、測量および土質調査等を含む準備作業を早急に開始すべきである。
- 1992年の初めまでに運用開始するためには、1991年の初めまでに工事を開始すべきである。
- カーゴターミナル地区とメンテナンス地区等の建設に先立ち、リング道路の切り廻しのための用地買収と補償が早急に開始されるべきである。
- 前掲のプロジェクト以外のものに関しても、同様の準備、調整が、国家的行政方針による優先度に従ってなされるべきである。

その他今後の課題として特記されるべきものとして主なものを掲げる。

- トリブバン国際空港にあっては、空港周辺地域と空港の調和を図るため必要とされる制限表面が確保されるよう、高度規制が実施されるべきである。また、航空機騒音が許容値を越える空港周辺地域の土地利用計画も策定されるべきである。
- トリブバン国際空港のスタープランは、今後の需要の変動（特に貨物）、用地買収の進捗、迎賓館と軍基地の将来（の整備）等予断の許さない諸要因を包含する。将来の状況の変化に応じてしかるべき時点で見直されるべきである。

JICA