

# 資 料



1 調査団氏名、所属

(現地調査、平成7年4月)

総括	北澤寛治	国際協力事業団無償資金協力業務部業務第一課課長
計画管理	花里信彦	国際協力事業団無償資金協力調査部基本設計調査第二課
空港計画	小森隼美	運輸省航空局飛行場部関西国際空港課専門官
空港施設計画	井上秋雄	運輸省航空局飛行場部建設課専門官
業務主任	田中全人	パシフィックコンサルタンツインターナショナル
建築設計	福渡勲	パシフィックコンサルタンツインターナショナル
土木施設設計	坂部進一	パシフィックコンサルタンツインターナショナル
設備設計	早川純雄	パシフィックコンサルタンツインターナショナル
機材設計/積算	浦部義博	パシフィックコンサルタンツインターナショナル

(基本設計概要書現地説明、平成7年8月)

総括	川原英一	外務省経済協力局無償資金協力課課長補佐
計画管理	瀧沢浩一	国際協力事業団企画部地域2課
技術参与	井上秋雄	運輸省航空局飛行場部建設課専門官
業務主任	田中全人	パシフィックコンサルタンツインターナショナル
建築設計	福渡勲	パシフィックコンサルタンツインターナショナル

2 調査日程（現地調査、平成7年4月）

日順	日付	調査日程	宿泊地	調査内容
1	4/9 (SUN)	東京発(JL775)	機内	移動
2	4/10 (MON)	パリスバンホニアラ	ホニアラ	移動
3	4/11 (TUE)	(花里)ホニアラ	ホニアラ	日本大使館表敬、JOCV事務所打合わせ、外務省、大蔵経済企画省表敬
4	4/12 (WED)		ホニアラ	航空局協議（インベションポート説明）
5	4/13 (THU)		ホニアラ	航空局協議（関連援助動向）AIDAB表敬、協議
6	4/14 (FRI)		ホニアラ	空港現況調査
7	4/15 (SAT)		ホニアラ	空港現況調査
8	4/16 (SUN)		ホニアラ	資料収集、団内打合せ
9	4/17 (MON)		ホニアラ	航空局協議（基本構想案）
10	4/18 (TUE)		ホニアラ	航空局協議（基本構想案）
11	4/19 (WED)		ホニアラ	航空局協議（ミニッツ案）
12	4/20 (THU)		ホニアラ	ミニッツ署名、日本大使館報告、JOCV事務所報告）
13	4/21 (FRI)	ホニアラ(QF272)→パリスバン	パリスバン	官団員帰国 コンサルタント追加調査
14	4/22 (SAT)	パリスバン(JL776)→東京		
26	5/4 (THU)		ホニアラ	
27	5/5 (FRI)	(コンサル団員) ホニアラ(QF272)→パリスバン→東京		

調査日程（基本設計概要書現地説明、平成7年8月）

日順	日付	移動日時	宿泊地	調査内容
1	8/20(SUN)	東京→ブリスベン,JL775	機中	移動
2	8/21(MON)	ブリスベン→ホニアラ (20:30着,IE701)	ホニアラ	移動
3	8/22(TUE)		ホニアラ	大使館表敬、文化観光航空省表敬、 航空局協議
4	8/23(WED)		ホニアラ	航空局協議
5	8/24(THU)		ホニアラ	航空局協議、ミニッツ案作成
6	8/25(FRI)		ホニアラ	ミニッツ案修正、ミニッツ署名 大使館報告
7	8/26(SAT)		ホニアラ	補足調査、資料整理
8	8/27(SUN)	ホニアラ→ブリスベン (12:15発,IE700)	ブリスベン/ ホニアラ	官団員移動、コンサル補足調査
9	8/28(MON)	ブリスベン→東京	ホニアラ	官団員移動、コンサル補足調査
10	8/29(TUE)	ホニアラ→ブリスベン (22:20発,IE700)	機中	コンサル移動
11	8/30(WED)	ブリスベン→東京		コンサル移動

3 相手国関係者リスト

John Baura	Permanent Secretary / Ministry of Culture, Tourism and Aviation
John Saunana	Under Secretary / Ministry of Culture, Tourism and Aviation
Michael Anita	Director / Civil Aviation Department/ Ministry of Culture, Tourism and Aviation
Garnet Babaua	Deputy Director (Ag) / Ministry of Culture, Tourism and Aviation
Reuben Natowan	Under-Secretary / Ministry of Finance & Economic Planning
Stephen Basile	Chief Finance Officer / Ministry of Finance & Economic Planning
Shadrach Fanega	Under Secretary / Ministry of National Planning and Development
Steve Likaveke	Chief Physical Planner / Ministry of Lands
Cherry Tanito	Commissioner of Lands
George Ohi	Principal Immigration Officer / Immigration Division
Patrick Kuri	Solomon Islands Meteorological Service
Donald R. Makini	Solomon Islands Water Authority
Barry Horvath	Solomon Islands Water Authority

一般指標			
国名	ソロモン諸島	面積	29千km <sup>2</sup>
政体	立憲君主制	人口	335千人(1992年)
元首	女王エリザベス2世	首都	ホニアラ
独立年月日	1978年7月7日	主要都市名	ムンダ、アウキ、ギゾ
人種(部族)構成	メラネシア系、その他メラネシア系等	経済活動可能人口	N.A.
言語・公用語	英語(公用語)、ビジン英語	教育制度	N.A.
宗教	キリスト教	初等教育就学率	N.A.
		識字率	N.A.
国連加盟		人口密度	12.8人/km <sup>2</sup>
世銀・IMF加盟		人口増加率	3.0%(1980年～1991年)
		平均寿命	N.A.
		5歳児未満死亡率	N.A.
		カロリー供給率	84%(1988～90年)

経済指標				
通貨単位	ソロモンドル	貿易量	-8.29百万ドル(1991年)	
為替レート	1ソロモンドル=25.94円(1995年)	輸出	119百万ドル(1991年)	
会計年度	1月1日～12月31日	輸入	190百万ドル(1991年)	
国家予算		輸入カバー率	N.A.	
歳入	132百万ソロモンドル	主要輸出品目	木材、魚、パーム油、コブラ	
歳出	232百万ソロモンドル	主要輸入品目	機械、食料、燃料	
国際収支	-12.64百万ドル(1991年度)	日本への輸出	87百万ドル(1994年)	
ODA受取額		日本からの輸出	17百万ドル(1994年)	
国内総生産(GDP)	675.0百万ソロモンドル(1993年度)			
一人あたりGNP	710ドル(1992年)	外貨準備総額	20百万ドル(1993年)	
GDPの産業別構成	農業	48.4%	対外債務残高	101百万ドル(1993年)
	鉱工業	3.4%	対外債務返済率	5.7%(1992年)
	サービス業	48.2%	インフレ率	17.3%(1993年)
産業別雇用	農業	N.A.		
	鉱工業	N.A.		
	サービス業	N.A.	国家開発計画	政策・戦略・行動計画1995-1998
経済成長率		N.A.		

気象													
場所：ハナ'ラ国際空港(標高9m)													
月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	平均/計
最高気温	30.6	30.5	30.3	30.5	30.6	30.3	30.3	30.4	30.6	30.7	30.5	30.5	30.5・C
最低気温	23.1	23.1	23.1	23.0	22.9	22.2	22.4	22.4	22.7	23.1	23.1	22.7	22.8・C
平均気温	26.8	26.7	26.5	26.6	26.7	26.4	26.2	26.3	26.5	26.7	26.8	26.7	26.6・C
降水量	245	276	404	219	118	95	80	74	93	139	131	222	2,096 mm
雨期/乾期	雨期				乾期				雨期				

(2/2)

わが国におけるODAの実績		(約束額ベース、単位：億円)			
項目	年度	1991	1992	1993	1994
	技術協力		2,515.30	2,699.97	2,892.93
無償資金協力		2,050.70	2,194.95	2,244.22	2,456.48
有償資金協力		10,274.23	9,459.25	7,619.72	8,224.82
総額		14,840.23	14,354.17	12,756.87	13,768.97

ソロモンに対するわが国ODAの実績		(支出純額、単位：百万ドル)			
項目	年度	1990	1991	1992	1993
	技術協力		3.31	4.67	6.65
無償資金協力		5.42	6.16	1.38	0.82
有償資金協力		-0.07	-0.07	-0.08	17.31
総額		8.66	10.75	7.96	26.35

ODA諸国の経済の協力実績(1993暦年)		(支出純額、単位：百万ドル)				
	贈与(1)		有償資金 協力	政府開発 援助(ODA)	その他政府 資金及び 民間資金(4)	経済協力 総額
		技術協力	(2)	(1)+(2)=(3)		(3)+(4)
二国間援助 (主要供与国)	19.4		2.8	22.2	3.8	26.0
1. オーストラリア	9.5		0.0	9.5	7.8	17.3
2. ニュージーランド	3.0		0.0	3.0	0.0	3.0
3. 英国	3.9		2.8	6.7	-4.0	2.7
4. 日本	3.0		0.0	3.0	0.0	3.0
多国間援助 (主要援助機関)	-		-	6.8	0.0	6.8
1. AsDB	-		-	4.1	0.0	4.1
2. CEC	-		-	2.7	0.0	2.7
その他						
合計	31.3		24.7	56.0	3.4	59.4

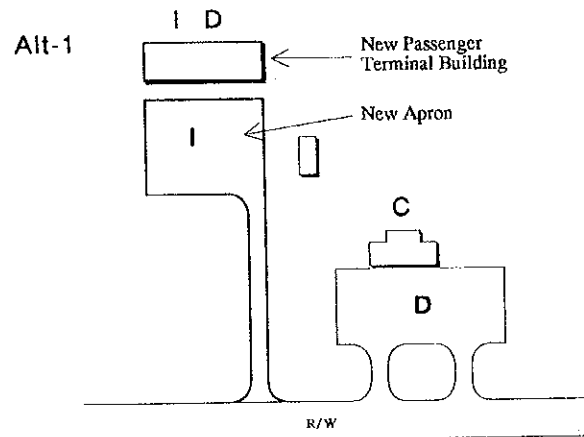
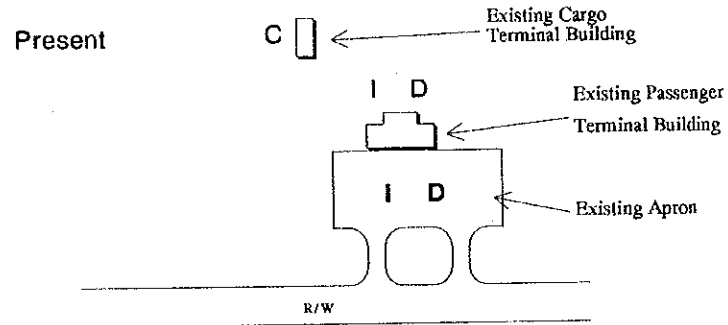
援助受入窓口機関	
技 協	地方自治省
無 償	大蔵省
協力隊	総理府

出典: 外務省  
 文献名: 我が国の政府開発援助  
 発行年月: 1995年10月

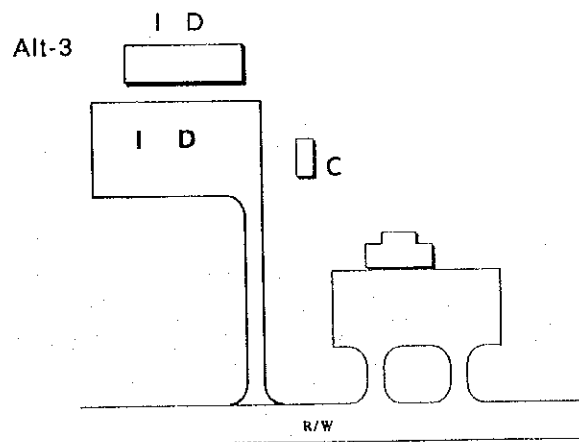
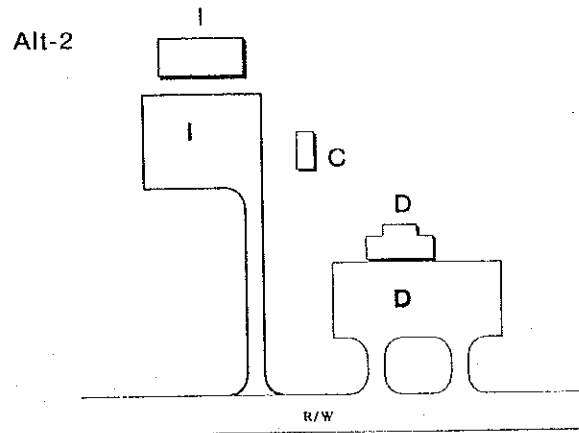


5 その他のデータ

ターミナル施設配置計画代替案



I: Intenational
D: Domestic
C: Cargo



ターミナル施設配置計画代替案の比較

A 良好  
B 一部問題あり  
C 問題あり

		Alt.1	Alt.2	Alt.3
概要		国際、国内線共用ターミナルビルと国際線用エプロンを新設。(JICA F/Sの計画案)	国際線用ターミナルビルと国際線エプロンを新設。	国際・国内線共用のターミナルビル・エプロンを新設。
1 利便性	a. 出発到着旅客にとっての利便性	B 国内線旅客にとってターミナルビルとエプロンが約300m離れており、バス輸送が必要。	A	A
	b. トランジット旅客(国際-国内線)にとっての利便性	A	C 国際線ターミナルビルと国内線ターミナルビルとの間の移動が必要。	A
	c. 航空会社の利便性	C 国内線旅客のターミナルビルからエプロンまでバス輸送が必要。  エプロンが二分割され地上ハンドリングがやや不便。	B エプロンが二分割され地上ハンドリングがやや不便。	A
	d. 空港管理者にとっての利便性	A	A	C (新管制塔が設置されるまでは) 現管制塔とエプロンが遠く離れる。
2 既存施設の有効利用	a. 既設旅客ターミナルビル	A	A	B 一部事務所などに利用できるのみである。
	b. 既設貨物ターミナルビル	C 不要になる。	A	A
	c. 既設エプロン誘導路	A	A	C 既設エプロンが不要となる。
3 建設費		B	A 3案中では最小	C 3案中では最大
総合評価		B ターミナルビルは新設のビルに移転する。しかし新設エプロンは国際線用、国内線は既設エプロンの使用となるため、国内線はターミナルビルとエプロンが離れて機能的にやや不便である。また数年前から使用されている貨物ビルが不要となる。	A 既存のターミナルビル、エプロン、貨物ビルなどの施設が将来とも継続して使用される。新設が必要なエプロン、ターミナルビルなどの施設規模は他の2案より小さいかもしくは同規模で、したがって全体の建設費は3案中では最小となる。	C エプロン、ターミナルビルともすべて新設されて1か所に統合されるため、旅客の利便性も、空港運用管理上も最も優れている。しかし既存のエプロン、ターミナルビルはほとんど利用されず、建設費も3案中では最大となる。
<p>既存施設が最大限に活用され、建設費が最小になると思われるAlt-2が最適と考えられる。(本空港におけるトランジット客はそれほど多くないと考えられ、機能的にもほとんど問題はない。)</p>				

施設別床面積対比表

	室名	既存ターミナルビル		計画ターミナルビル	
		面積	備考	面積	備考
到着 エリア	到着ラウンジ	48		225	行列長さを考慮
	入国審査	16	入国審査カウンター4	99	入国審査カウンター4
	検疫調書受取	16	検疫調書受取カウンター	30	受取カウンター、通路兼ねる
	到着荷物受取所	128	コンベア有効長15m	312	コンベア有効長32m
	税関検査	92	税関審査カウンター4	166	税関審査カウンター4
	便所	12	↑検疫カウンター1	38	↑行列面積を含む
	その他	-		60	
	小計	312		920	
出発 エリア	チェックインロビー	-	チェックインカウンター3	80	チェックインカウンター6
	出国審査室	31	出国審査カウンター1	141	出国審査カウンター2
	出発ラウンジ	79		324	
	便所	12		49	
	CIPルーム	-		146	
	VIPルーム	111		116	
小計	233		856		
コン セ ッ シ ョ ン	銀行	8		7	
	レンタカー	10	3ブース	18	3ブース
	航空会社案内所	-		4	1ブース
	コーヒーショップ	16		27	
	倉庫(免税店)	0		9	
	免税店(出発)	19		70	
	スナック、バー(出発)	13		22	
小計	66		156		
共 用 エ リ ア	パブリックロビー	239	ファクトカウンター0	503	ファクトカウンター2
	観光局案内所	-		6	1ブース
	便所	8		58	廊下含む
小計	248	エントランスホールを含む	508		
事 務 室 エ リ ア	入国審査オフィス	-		32	
	検疫オフィス	18		29	
	税関検査オフィス	-		46	
	取調室	-		8	
	バグゲージボンド	6		16	
	救急看護室	-		11	
	セキュリティオフィス	12		28	
	警察詰所	-		18	
	拘置室	-		9	
	CIQ便所・給湯室・廊下	-		73	
	出国審査オフィス	-		23	
	取調室	-		15	
	航空会社事務室	80	別棟113	221	
	ワーカールーム	-		38	
	ブリーフィング室	13		25	
	航空会社倉庫	12		16	
	航空会社便所・給湯室	-	15	21	
	荷物用倉庫	-		39	
	廊下	28	14	73	
	空港長室	12	別棟14	25	二階
	航空局倉庫	-	9	6	〃
民間航空局事務室	-	136	104	〃	
民間航空局長室	-	23	33	〃	
便所・給湯室・廊下	12	91	84	〃	
小計	193	415	992		
延べ面積	1052	415(別棟合計)	3431		
(参考)					
設計ピークアワーパッセージ		60人/時		180人/時	



または、6つのカウンターを前提として、(3.式より)

$$n = 180 \times (50\%) / 6 - 20 \times 60 / t$$

$$L = n \times a$$

n : 行列の人数

L : 行列の長さ

t : チェックインに一人当たりかかる時間 (t = 110秒 ; 現地調査)

a : 行列一人当たりの間隔 (a = 0.8 m) ●

$$n = 4.09 \rightarrow 5人$$

$$L = n \times a = 5 \times 0.8 = 4.0 m$$

実際には行列の背後に、通路部分 (1.2 m) とX線施設を置くので8 m程度必要である

---

### 3. チェックインカウンター (チェックインデスク数) (P.28 1.6.5.4)

$$N = (a + b) t_2 / 60 (+10\%)$$

N : 必要カウンター数 (台)

t<sub>2</sub> : 一人当たり平均処理時間 (t<sub>2</sub> = 1.8分 ; 現地調査)

a : ピーク時旅客数 (180人)

b : 入国手続きを伴わない乗り換え客 (b = 0 ; 現地調査)

$$N = 5.94 \rightarrow 6台$$

全長は、カウンター幅120 cm、間隔60 cmで10.2 m程度

---

### 4. 出国審査ゲート数 (パスポートコントロール) (P.29 1.6.5.5)

$$N = (a + b) \times t_2 / 60 (+10\%)$$

N : 必要ゲート数 (台)

a : ピーク時旅客数 (180人)

t<sub>2</sub> : 一人当たり平均処理時間 (t<sub>2</sub> = 0.5分 ; 現地調査)

$$N = 1.65 \rightarrow 2台$$

---

### 5. 手荷物検査所 (セキュリティチェック) (P.30 1.6.5.6)

$$N = a \times w / y$$

N : 必要X線検査機数 (台)

a : ピーク時旅客数 (180人)

w : 一人当たり手荷物数 (w = 2個 ; 現地調査)

y : 検査所要時間 (一個当たり1 / 600時間)

$$N = 0.6 \rightarrow 1台$$

---

### 6. 出発ラウンジ (P.31 1.6.5.7)

$$A = s \times (c \times u \times i / 60 + c \times v \times k / 60) (+10\%)$$

A : 必要面積 (m<sup>2</sup>)

c : ピーク時旅客数からCIPルーム利用客を除いたもの (180 - 24 = 156人)  
(CIP = 8 + 16 = 24人 ; 満席時の値)

s : 一人当たり面積 (2.0 m<sup>2</sup>) ●

u : 長距離旅客平均滞在時間

- i : 長距離旅客の比率  
 v : 短距離旅客平均滞在時間  
 k : 短距離旅客平均滞在時間  
 (u × i + v × k = 50 : 現地調査 平均滞在時間)

$$A = 286 \text{ m}^2$$


---

7. 入国審査待ち合い所 (P.35 1.6.5.11)

$$A = s \times 5 / 60 \times \{4 / 2 (d + b) - (d + b)\}$$

- A : 必要面積 (m<sup>2</sup>)  
 s : 一人当たり必要面積 (1 m<sup>2</sup>) ●  
 d : ピーク時旅客数 (180人)  
 b : 入国手続きを伴わない乗り換え客 (b = 0 : 現地調査)  
 (5分後; 現地調査 に50%が到着すると仮定する。)

$$A = 75 \text{ m}^2$$

(現地ヒアリング時の相手国要望による基準値の見直し)

現状 (50 m<sup>2</sup>) で行列を収容しきれないことを考慮して、各入国審査にゲートに2列ずつ並ぶとして10分後の行列長さを吸収できる奥行きを確保するとすれば、その長さLは、

$$L = (d / N - 10 / t_3) \times l / n$$

- N : 入国審査ゲート数 (8より 4台)  
 d : 最初の旅客到着から10分後に到着する旅客数 (180人)  
 t<sub>3</sub> : 一人当たり処理時間 (1.2分)  
 …… (現地調査; ソロモン1.8分、バヌアツ; 0.9分、西サモア; 0.75分、平均; 1.2分)  
 l : 一人当たり行列長さ (0.8 m) ●  
 n : 1カウンターあたりの行列数

$$L = 14.6 \text{ (m)} \quad \text{従って、必要面積は約210m}^2 \text{ (14.6 x 14.2) となる。}$$


---

8. 入国審査ゲート数 (パスポートコントロール) (P.36 1.6.5.12)

$$N = d \times t_3 / 60 (+10 \%)$$

- N : 必要ゲート数  
 d : ピーク時旅客数 (180人)  
 t<sub>3</sub> : 一人当たり処理時間 (1.2分)  
 …… (現地調査; ソロモン1.8分、バヌアツ; 0.9分、西サモア; 0.75分、平均; 1.2分)

$$N = 3.96 \rightarrow 4 \text{ 台}$$


---

9. 手荷物受取所 (バゲージクレーム エリア) (P.37 1.6.5.13)

$$A = e \times w \times s / 60 (+10 \%)$$

- A : 必要面積 (m<sup>2</sup>)  
 e : ピーク時旅客数 (180人)  
 w : 平均滞留時間 (30分) ●  
 s : 一人当たり必要面積 (1.8 m<sup>2</sup>) ●

$$A = 178 \text{ m}^2 \quad \text{但し、バゲッジコンベアの設置のための面積(約71m}^2\text{)が別途必要。}$$

---

10. 手荷物引き渡しコンベア台数 (P. 38 1.6.5.14)

$$N = e r z / 60 m$$

N : 必要コンベア数

e : ピーク時旅客数 (180人)

r : 中型以下の機で到着する人数の比率 (100% ; 現地調査)

z : 一機あたりのコンベア使用時間 (20分) ●

m : 中型以下の機で到着する人数 (180人)

コンベア有効長の前提 ; 中型機以下で30 m ~ 40 m

$$N = 0.33 \rightarrow 1 \text{台}$$

---

11. 税関検査所 (税関待ちスペース) (P. 39 1.6.5.15)

$$A = f \times s \times 20 / 60 (3 / 2 e - e) (+10\%)$$

A : 必要面積 (m<sup>2</sup>)

f : 税関審査を受ける割合 (100% ; 現地調査)

s : 一人当たり必要面積 (1.5 m<sup>2</sup>) ●

e : ピーク時旅客数 (180人)

$$A = 49.5 \rightarrow 50 \text{ m}^2 \text{ 但し、税関検査設置面積(約60m}^2\text{)及び検査後の旅客通路(約30m}^2\text{)が別途必要}$$

---

12. 税関検査台数 (p. 40 1.6.5.16)

$$N = e \times f \times t_4 / 60 (+10\%)$$

N : 必要台数

f : 税関審査を受ける割合 (100% ; 現地調査)

t<sub>4</sub> : 一人当たり処理時間 (0.8分)

... (現地調査ソロモン ; 0.4分、バヌアツ ; 1分、西サモア ; 0.9分、平均0.8分)

e : ピーク時旅客数 (180人)

$$N = 2.6 \rightarrow 3 \text{台}$$

---

参考資料 : AIRPORT DEVELOPMENT REFERENCE MANUAL/8TH EDITION, APRIL 1995  
BY INTERNATIONAL AIRTRANSPORT ASSOCIATION (IATA)

13. 到着荷物用ベルトコンベヤー必要有効長 (参考: バヌアツでの面積計算書)

$$L = S \times F \times a \times b \times w$$

L: 必要有効長 (m)

S: 航空機種別座席数 (130席)

F: ロードファクター (0.7)

a: 乗客一人当たりの荷物数 (2.1個)

b: 待合い率 (0.5)

w: 一人当たり必要幅 (0.33 m)

$$L = 31.5 \rightarrow 32 \text{ m}$$

14. 飲送迎デッキ最大幅 (参考)

$$L = z \times a \times w \times 0.5 \quad (0.5; \text{二重に並ぶ前提})$$

L: 必要幅 (m)

z: 旅客一人当たり飲送迎人数 (1.1人)

a: ピーク時旅客数

w: 一人当たり必要幅 (0.8)

$$L = 79.2 \rightarrow 79 \text{ m}$$

15. オフィス部分面積原単位

新営一般庁舎面積算定基準の改定案における、地方官庁B表による一般事務室執務面積

局長級	所長級	署長級	次長級	課長級	補佐級	係長級	一般級
40	32	24	24	10	7.2	7.2	4

(単位: m<sup>2</sup>)

1. CIVIL AVIATION OFFICE 予定人数 (現状維持)

	係長級	一般級
OPERATION UNIT	2	21
TECNICAL SECTION	1	8
SUPPORT SERVICES	0	18
AIRLINE SECTION	1	19
FLIGHT STANDARD	1	1
合計	5	67

(単位: 人)

面積算定

上の人数を基準とし、一般事務員は3シフトによる執務体制をとると想定して、計算は以下のようになる

$$5 \times 7.2 + (66 / 3) \times 4 = 124 \text{ (m}^2\text{)}$$

2. AIRPORT MANAGER'S ROOM

$$24 \text{ (m}^2\text{)}$$

3. CIVIL AVIATION DIRECTOR'S ROOM

$$32 \text{ (m}^2\text{)}$$

4. CIQ諸室面積

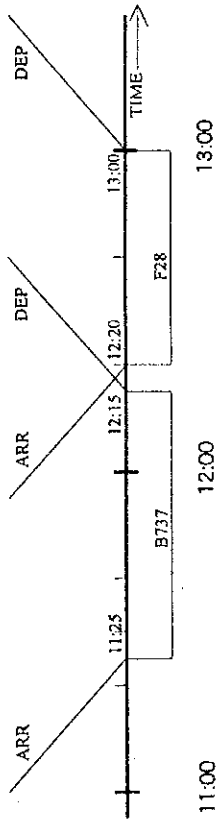


	係長級	一般級	所要面積
出入国審査オフィス	1	4	23
税関検査オフィス	2	8	46
検疫オフィス	1	5	27
保健・医務室	0	1	15*
警察官詰所	0	2	8
警備室	0	6	24

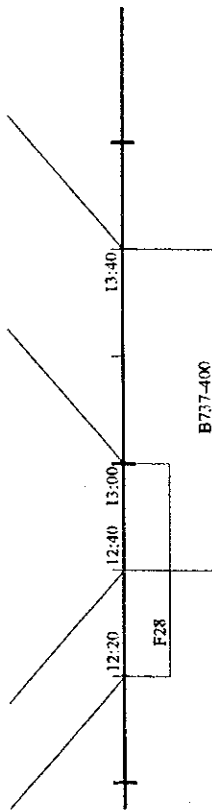
\*ベッド、医療設備含む

ピーク時における発着状況

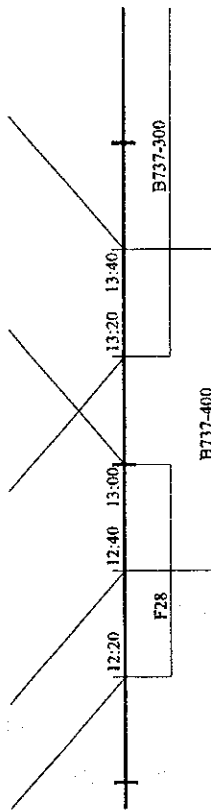
MAR.95



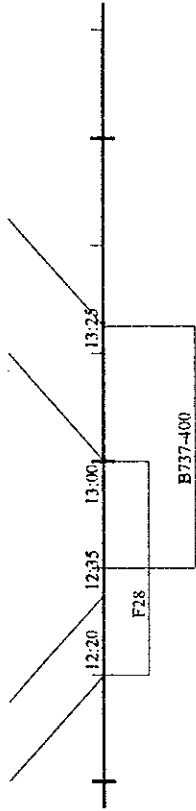
APR.94



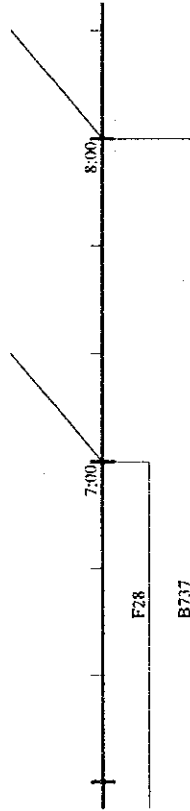
AUG.94



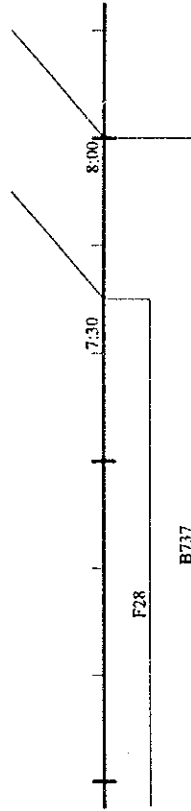
NOV.93



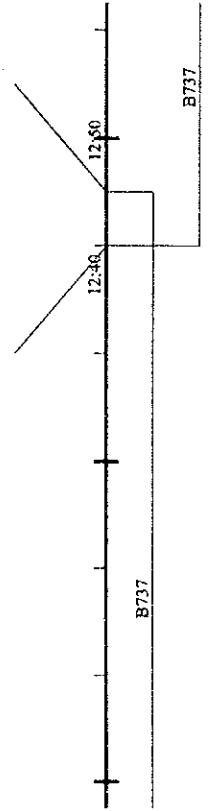
MAY.92



NOV.91



NOV.90



## 6 参考資料リスト

- 1)General
  - Recurrent Estimates 1993, 1994, 1995
  - Development Estimates 1993, 1994, 1995
  - Policies, Strategies and Programme of Action 1995-1998
  - Solomon Islands Telephone Directory 1995 (2 Copies)
  - Organization Chart of the MTWU
- 2)Architectural
  - Borehole Log of Eskelly Solo's Place (near the airport Beacon)
  - Large and fairly large shocks 1960-1980 (Solomon Islands + Guadalcanal)
  - National Building Code
  - Home Building Manual
  - Specification, Drawings and Bill of Quantities for Expansion of Kiu'ufi Hospital, July 1993
  - Agreement and Schedule of General Conditions of Building Contract
  - Pressure Charts from Henderson Airport
  - Qualities of Panatina Bores Water, Kombito Spring Water
  - SIWA Wastewater Strategy Plan
  - SMEC Project Description (extract)
  - Major Species (2 Volumes) of the Ministry of Forest
  - List of Staff of the Civil Aviation
  - Shifting of Staff of the Civil Aviation
  - Staffing of Operation Division of Solomon Airlines
  - Samples of major species of timber locally produced
- 3) Cost Estimates
  - New Zealand Construction Handbook 1993
  - Australian Construction Handbook 1995
  - Construction Cost Guide for Housing, Small Commercial and Industrial Building 3rd Edition 1995
  - Cordell: Building Cost Guide Commercial Industrial, May 1995 (Queensland)
  - World wide Traffic Guide by DHL

- Unit Prices of Construction Materials
  - Unit Prices of Timbers (Akwa and Vasa)
  - Unit Prices of Timbers by Pacific Timbers
  - Unit Prices of Airconditioners
  - Unit Prices of Concrete Products and Hire Rates of Equipments (April 1995 and April 1996)
  - Schedule of All in Rates of MTWU
  - Labors Wages
- 4) Statistics
- Time Table of Solomon Airlines 26 March 1995 to 28 October 1995
  - Arrival and Departure Passengers at Henderson Airport in 1993, 1995
  - International Cargo in 1994
  - Monthly Passenger of Solomon Airlines at Henderson Airport in 1993, 1994 and 1995
- 5) Civil Engineering
- Layout Plan of Existing Apron and Terminal Area of Henderson Airport
  - Aerial Photograph (1:5000, 1:16,000)
  - Unit Cost of Civil Works
  - Unit Cost of Pavement Works
- 6) Other Statistics
- Monthly Exchange Rates by Central Bank of Solomon Islands (January 1994 to April 1995)







JICA