

コートジボワール国
民間航空庁

コートジボワール国
アビジャン国際空港保安強化計画
準備調査報告書

令和元年10月
(2019年)

独立行政法人
国際協力機構 (JICA)

株式会社 オリエンタルコンサルタンツグローバル
株式会社 アンジェロセック

基盤
JR
19-117

コートジボワール国
民間航空庁

コートジボワール国
アビジャン国際空港保安強化計画
準備調査報告書

令和元年10月
(2019年)

独立行政法人
国際協力機構 (JICA)

株式会社 オリエンタルコンサルタンツグローバル
株式会社 アンジェロセック

要 約

1. 国の概要

コートジボワール共和国（以下、「コ国」）は、西アフリカ 8 か国が加盟する西アフリカ経済通貨同盟（UEMOA）経済の 4 割を占める西アフリカの主要国である。「コ」国は長年にわたる政治危機を経験したが、2011 年の内戦終結以降、急速に復興を遂げ、経済成長を推進しつつあり実質 GDP 成長率は 7.8%（2017 年）を超え、今後も 7%を維持していく見込みである。

同国の国土面積は日本の約 0.9 倍の約 32km² であり、人口は約 2,500 万人である。首都は内陸のヤムスクロにあり、経済都市のアビジャンは南部の海岸沿いに位置する。60 以上の民族からなる多民族国家であり、公用語はフランス語である。

主要産業はカカオ、コーヒー、天然ゴムの生産を中心とする農業と石油、天然ガスを中心とする鉱業である。近年の経済成長に伴い一人当たりの GNI も増加しており、2018 年の一人当たりの GNI は 4,030 米ドルであった。

2. プロジェクトの背景、経緯及び概要

経済都市アビジャンに位置するアビジャン国際空港は、西アフリカの国際ハブ空港として機能しており欧州、中東、アフリカ諸国との間で週約 500 便の定期航空便が運航している。年間取扱旅客は、内戦後に 2012 年の 820 千人から 2017 年には 1,823 千人と 5 年間で約 2.2 倍に急増しており、今後も増加が見込まれる。

一方、「コ」国では 2016 年にアビジャンから東約 30 キロに位置するリゾート観光地のグランバッサムでテロ事案が発生し、欧米人を含む 19 人の犠牲者が出ており、国境管理の強化や港湾、空港保安施設等の近代化などによるテロとの戦いは「コ」国及び当地域における最優先課題の一つとなっている。

このようにアビジャン国際空港の国際ハブ空港としての役割が増大し、保安対策強化が重視される中、旅客、手荷物等の保安検査能力の強化が喫緊の課題である。また、空港への不審者の侵入や違法行為の発生を監視するシステムにも改善の余地がある。これらの問題に対し、テロ行為に対するリスクを低減する対策として、国際的な水準の保安機材の導入が早急に求められている。

3. 調査結果の概要

JICA は準備調査団を 2019 年 3 月 18 日から 4 月 19 日まで派遣した。調査団はアビジャン国際空港の調査を行い、コートジボワール政府関係者と協議を行うとともに、サイト状況調査及び無償資金協力の方向性について検討を実施した。

同調査時に、コートジボワール政府が、旅客ターミナルを含めアビジャン国際空港の新たな拡張事業を実施予定であることが判明した。本調査で対象としていた一部の機材は拡張計画に合わせて整備することが技術的に困難であること、また、拡張計画に不明確な部分が多く本調査の実施継続が困難であるとの判断がされたため、本調査を取り止めることとした。

目次

要 約

目 次

位置図／写真

図表リスト／略語集

第1章 プロジェクトの背景・経緯	1-1
1-1 当該セクターの現状と課題	1-1
1-1-1 現状と課題	1-1
1-1-2 開発計画	1-7
1-1-3 社会経済状況	1-7
1-2 無償資金協力の背景・経緯及び概要	1-9
1-2-1 無償資金協力の背景・経緯	1-9
1-2-2 「コ」国政府からの要請確認	1-9
1-3 我が国の援助動向	1-10
1-4 他ドナーの援助動向	1-11
第2章 プロジェクトを取り巻く状況	2-1
2-1 プロジェクトの実施体制	2-1
2-1-1 組織・人員	2-1
2-1-2 財政・予算	2-2
2-1-3 技術水準	2-3
2-1-4 既存施設・機材	2-3
2-2 プロジェクトサイト及び周辺の状況	2-9
2-2-1 関連インフラの整備状況	2-9
2-2-2 自然条件	2-11
2-2-3 環境社会配慮	2-12
2-3 当該国における無償資金協力事業実施上の留意点	2-12
2-4 その他	2-13
2-4-1 空港拡張計画	2-13
2-4-2 グローバルイシュー、貧困及びジェンダー等	2-14
第3章 プロジェクトの方向性（案）	3-1
3-1 プロジェクトの基本方向付け（案）	3-1
3-1-1 プロジェクトの全体像	3-1
3-1-2 協力対象事業（案）	3-1
3-2 協力対象事業の設計に関わる考え方（案）	3-1
3-2-1 受託手荷物検査	3-1
3-2-2 保安検査場	3-1

3-2-3	貨物検査	3-2
3-2-4	拭き取り式爆薬探知機	3-3
3-2-5	空港監視、セキュリティ	3-3
3-2-6	技術支援について	3-11
第4章 調査の中止に至る経緯		4-1
4-1	アビジャン国際空港拡張事業	4-1
4-2	空港拡張事業を踏まえた調査の実施検討状況	4-1

[資料]

1. 調査団員・氏名
2. 調査日程
3. 関係者（面会者）リスト
4. 討議議事録（M/D）
5. テクニカルメモランダム



コートジボワール共和国

République de Côte d'Ivoire



- ・ 国内線ターミナルビル
- ・ 貨物ターミナルビル
- ・ 国際線ターミナルビル
- ・ 並行誘導路



- ・ 管制塔
- ・ 滑走路 (3000m)
- ・ 空軍基地
- ・ VOR/DME

位置図

巻頭写真集

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

図表リスト

第1章

図 1-1. 1	アビジャン空港国際線、国内線の就航都市	1-1
図 1-1. 2	アビジャン国際空港の主要施設配置	1-1
図 1-1. 4	過去 10 年間の旅客数の伸び	1-4
図 1-1. 5	過去 10 年間の貨物量の伸び	1-4
図 1-1. 6	2018 年の月別旅客数	1-5
図 1-1. 7	「コ」国の航空業務の業務委託図	1-6
図 1-1. 8	「コ」国の人口推移	1-8
図 1-1. 9	「コ」国の GDP 推移	1-8
表 1-1. 1	過去の航空機発着回数	1-3
表 1-1. 2	過去の航空旅客取扱数	1-4
表 1-1. 3	過去の貨物取扱量	1-4
表 1-1. 4	2018 年の旅客取扱数	1-5

第2章

図 2-1. 3	セキュリティ税を主とするサービス収入の推移	2-3
図 2-2. 2	輸送経路図（アビジャン港からアビジャン空港）	2-10
図 2-2. 3	周辺道路状況	2-11
図 2-2. 4	アビジャンの気温と降水量	2-12
図 2-4. 1	ターミナルビル拡張計画	2-13
表 2-1. 1	過去 5 年間の ANAC の支出入	2-2
表 2-2. 1	月別の湿度	2-12

略語集

ASECNA	Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar	アフリカ - マダガスカル航空管制機関
ADB	Asian Development Bank	アジア開発銀行
ANAC	Autorite Nationale del' Aviation	民間航空庁
ATC	Air Traffic Control	航空交通管制
BHS	Baggage Handling System	バグゲージハンドリングシステム
CCTV	Closed Circuit Television	監視カメラ
CFA	CFA franc	セーファーフラン
CIQ	Customs Immigration Quarantine	税関、入国管理、検疫
CNPPPP	Comite National de Pilotage des PPP	国家官民連携運営委員会
DST	Direction de la Surveillance du Territoire	国土監視局
ECAC	European Civil Aviation Conference	欧州航空安全機関
ECOWAS	Economic Community of West African States	西アフリカ諸国経済共同体
EDS	Explosives Detective System	爆発物検査装置
EMIS	Electro Magnetic Inspection Scanner	電磁磁気検査スキャナ
ETD	Explosives Trace Detection	拭き取り式爆発物検査装置
GDP	Gross Domestic Product	国内総生産
GNI	Gross National Income	国民総所得
GSE	Ground Support Equipment	グラウンドハンドリング用器材
ICAO	International Civil Aviation Organization	国際民間航空機関
MOU	Memorandum of Understanding	基本合意書
NOC	National Operation Centre	国家オペレーションセンター
SOP	Standard Operation Procedure	標準実施要領
TSA	Transportation Security Administration	米国運輸保安省
UEMOA	Union Economique et Monetaire Ouest Africaine	西アフリカ経済通貨同盟

第1章 プロジェクトの背景・経緯

第1章 プロジェクトの背景・経緯

1-1 当該セクターの現状と課題

1-1-1 現状と課題

(1) 「コ」国航空セクター、アビジャン国際空港の現状と課題

「コ」国の国際空港はアビジャン国際空港だけであり、現在、西アフリカ、南アフリカ、欧州、中東、北アメリカの35都市に定期便が就航している。「コ」国の航空旅客は9割以上がアビジャン国際空港を利用する国際線の旅客であり国内線はあまり発展していない。国内線の定期便はエアーコートジボワールだけであり、各都市にはBouakeに週4便、Korhogoに週5便、Manに週2便、Odiennneに週2便、Sanperdoに週8便が就航している。図1-1.1にアビジャン国際空港の就航路線を示す。



出典：AERIA, Air Côte d'Ivoire Website

図1-1.1 アビジャン空港国際線、国内線の就航都市

アビジャン国際空港は年間旅客約200万人を取り扱う国際空港である。24時間空港として運用しており、滑走路は45m幅で3000m、滑走路方向は03/21である。飛行場標点はN5°15'16"、W3°55'43"であり標点の標高は6mである。図1-1.2にアビジャン国際空港の主要な施設配置について示す。



出典：JICA 調査団

図1-1.2 アビジャン国際空港の主要施設配置

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

(2) アビジャン国際空港の航空需要

アビジャン国際空港では 2011 年の内戦終結以降、航空需要が急激に伸びており特に国際線の需要が大きく伸びている。AERIA から入手した過去の航空機発着回数、旅客数、貨物取扱量について以下に示す。

表 1-1.1 過去の航空機発着回数

単位：回

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
国際線出発	6,789	6,383	4,579	5,874	7,995	8,445	9,069	10,754	12,326	12,616
国際線到着	6,792	6,383	4,582	5,883	7,995	8,456	9,071	10,753	12,328	12,620
合計	13,581	12,766	9,161	11,757	15,990	16,901	18,140	21,507	24,654	25,236
国内線出発	401	588	363	485	276	337	687	812	666	838
国内線到着	400	588	364	494	273	329	685	813	668	837
合計	801	1,176	727	979	549	666	1,372	1,625	1,334	1,675

航空旅客実績は表 1-1.2 に示す通りである。内戦後の 2011 年から急激に増加しており、2012 年から 2018 年の過去 6 年で約 2 倍を超える伸びを示している。

表 1-1.2 過去の航空旅客取扱数

単位：人

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
国際線出発	442,090	422,599	277,757	412,725	518,979	598,386	721,078	814,965	925,693	960,948
国際線到着	430,666	395,135	282,269	408,656	509,073	585,750	706,209	798,450	897,766	937,855
合計	872,756	817,734	560,026	821,381	1,028,052	1,184,136	1,427,287	1,613,415	1,823,459	1,898,803
国内線出発	3,328	4,895	3,281	3,103	2,002	3,698	21,047	32,069	28,618	36,825
国内線到着	3,296	4,940	3,289	2,734	1,726	3,290	20,310	32,813	27,902	36,350
合計	6,624	9,835	6,570	5,837	3,728	6,988	41,357	64,882	56,520	73,175

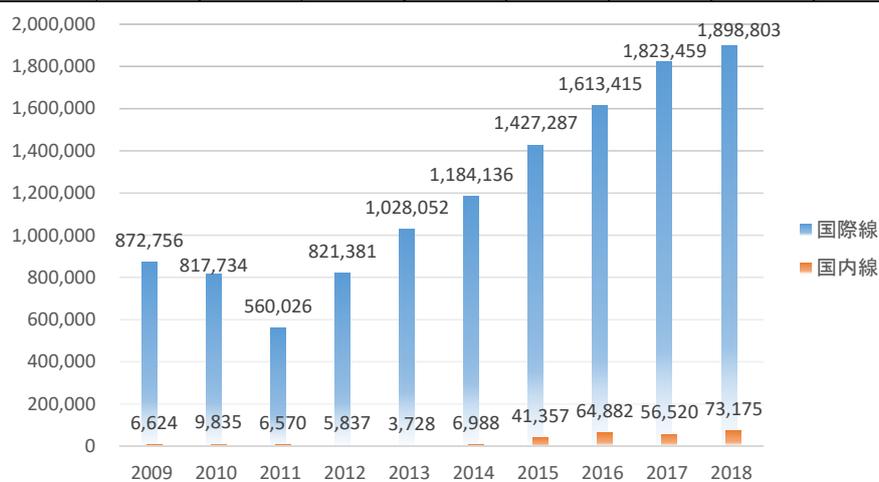


図 1-1.4 過去 10 年間の旅客数の伸び

航空貨物実績は表 1-1.3 に示す通りである。内戦後に一時落ち込んだもののその後は回復し順調に伸びている。

表 1-1.3 過去の貨物取扱量

単位：ton

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
国際線出発	5,821	6,852	8,484	1,009	11,482	13,256	12,712	12,248	13,789	14,063
国際線到着	4,610	4,800	5,356	6,745	6,386	7,812	8,062	8,264	9,625	10,731
合計	10,431	11,652	13,840	7,754	17,868	21,068	20,774	20,512	23,414	24,794

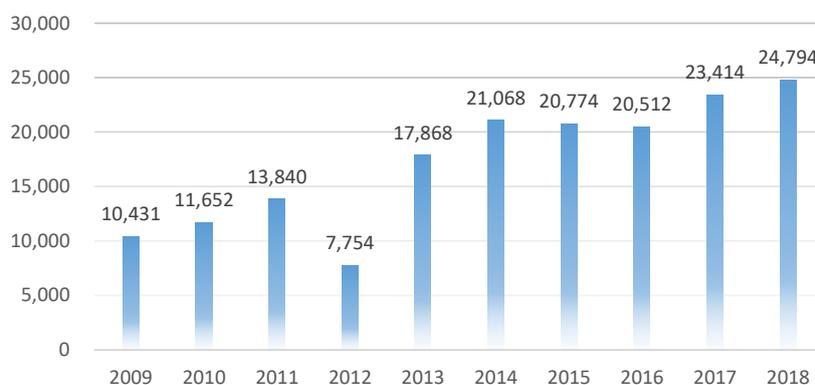


図 1-1.5 過去 10 年間の貨物量の伸び

また、昨年、2018年1年間の月別の旅客取扱数は表1-1.4の通りである。旅客のピーク月は8月となっている。これは、夏季休暇での移動が増えるためと考えられる。

表1-1.4 2018年の旅客取扱数

単位：人

2018	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
国際線出発	70,098	66,751	76,555	75,804	70,606	73,938	93,901	96,863	90,763	81,415	80,462	83,792
国際線到着	65,903	66,584	74,018	74,907	69,796	69,184	91,762	97,547	87,217	77,542	77,262	86,133
合計	136,001	133,335	150,573	150,711	140,402	143,122	185,663	194,410	177,980	158,957	157,724	169,925
国内線出発	1,523	1,767	2,362	3,555	3,247	2,971	3,292	3,190	3,353	3,591	3,772	4,202
国内線到着	1,423	1,768	2,045	3,733	3,397	3,111	3,112	3,185	2,981	3,611	3,692	4,292
合計	2,946	3,535	4,407	7,288	6,644	6,082	6,404	6,375	6,334	7,202	7,464	8,494

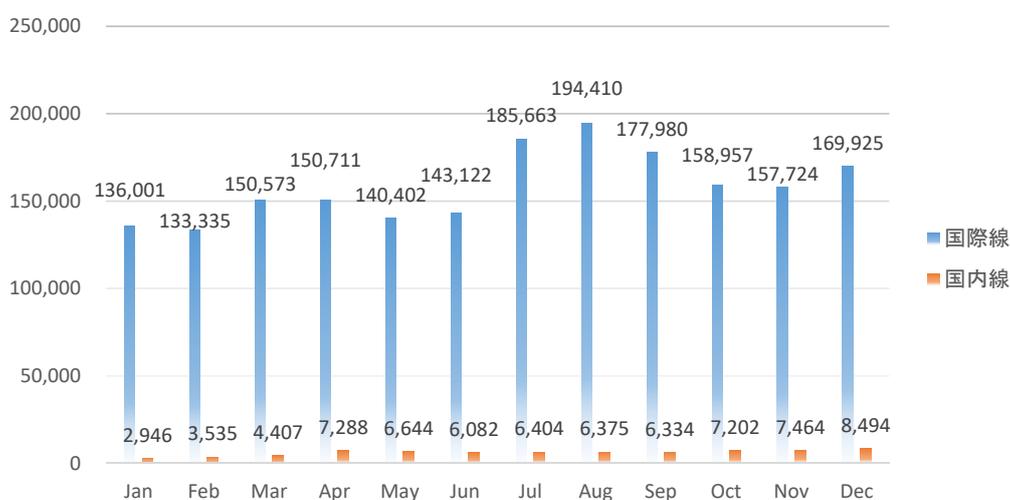


図1-1.6 2018年の月別旅客数

(3) アビジャン国際空港の運営体制

「コ」国では航空関係の業務は民間委託されている。「コ」国政府が契約者となり運輸省の管理下でアビジャン国際空港の運営権についてはAERIAに委託されている。AERIAは、世界で16空港を運営しているEgis社、マルセイユ空港を主な株主として、その他「コ」国政府、民間投資機関から構成されるアビジャン空港運営会社である。AERIAは1996年にアビジャン空港の運営権を15年の契約で取得し、期間中は、政情不安等での旅客数の変動にもかかわらず安定的に空港運営を実施した。その実績から2010年に更に20年の運営権を得ており現在の運営権は2030年まで継続する。

また、アビジャン空港の保安検査についてはAvisecureに委託されており、航空管制、航行援助施設の運営維持管理、気象業務などはASECNAに委託されている。いずれも世界的に同種の業務を実施している民間会社であり運営能力に問題はない。その他の国内空港の運営及び管制業務、気象業務は、SODEXAM (Societe d'Exploitation et de Developpement Aeroportuaire, Aeronautique et Meteorologique) が実施している。

ANAC は、運輸省管轄下の規制機関として、航空業務の標準化とこれらの委託先が ANAC の定めた標準に則って業務を実施しているかを監督している。

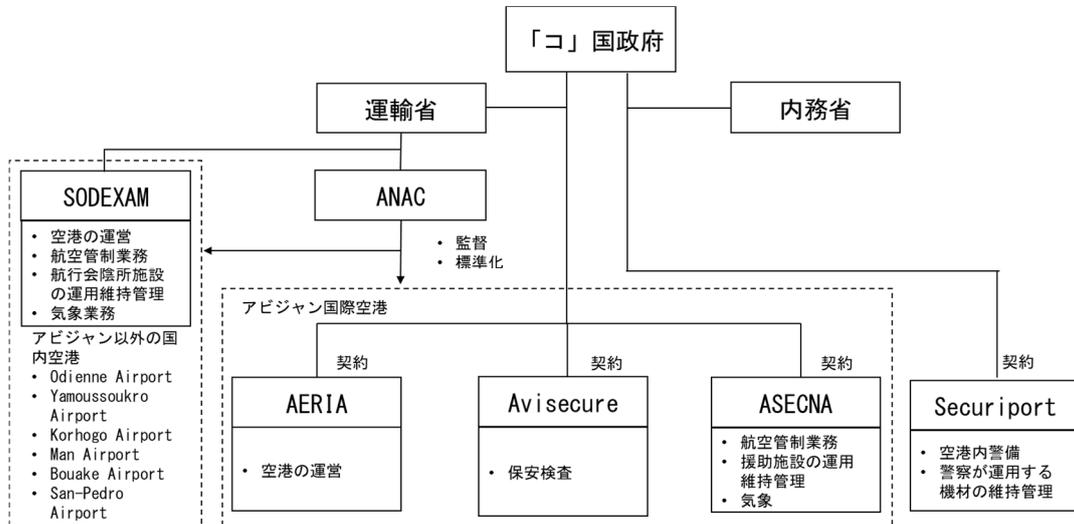


図 1-1.7 「コ」国の航空業務の業務委託図

(4) アビジャン国際空港の保安体制

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

1-1-2 開発計画

「コ」国では国家開発計画、航空セクターに係る開発計画には民間航空戦略開発計画（2019-2023）がある。いずれもアビジャン国際空港を西、中央アフリカのハブ空港として重要視するとともにセキュリティ対策などの重要性について述べられており、本事業の目標と一致する。

(1) 国家開発計画（2016-2020）

「コ」国では、国家開発計画（2016-2020）でその戦略的な位置関係からアビジャン国際空港を航空需要が増加している西、中央アフリカのハブ空港として開発することを目標としている。また、観光を経済、産業の多様化の重要分野の一つとして位置付けており、国内の国際空港の開発に力を入れている。アビジャン国際空港については並行誘導路がないことからピーク時の需要に対応できていないことを課題として挙げていたが、事業化により並行誘導路の建設が実施された。また、国内に加え隣国ナイジェリアやサヘル地域で頻発するテロについても問題視しており、テロ対策についても取り組むべき重要課題として掲げている。

(2) 民間航空戦略開発計画（ANAC Strategic Development Plan（2019-2023））

ANACは戦略開発計画（2019-2023）を作成しており、アフリカ及び世界で目標とされる民間航空庁となることを目指している。ANACの任務は、航空輸送に関して、規制、監督、監視、空港セキュリティ、航空安全等の任務を国家に対して提供することである。安全でセキュリティの整った空港整備を課題として掲げており、対策の一つとして空港インフラの国際標準への合致と空港機材の更新を挙げている。また、具体的プロジェクトではアビジャン国際空港の空港セキュリティ機材の更新も含めているが、前回（2014-2018）の計画では多くのプロジェクトが資金不足により実施されなかった。

(3) 西アフリカ成長リング回廊整備戦略的マスタープラン

開発調査型技術協力として JICA が策定支援を実施した西アフリカの総合広域開発の戦略「西アフリカ成長リング回廊マスタープラン」において、地域統合と経済成長の重要戦略の一つとして「安全、安心な社会と経済の維持のためのセキュリティ対策の強化」を挙げており、空港を含む主要施設でセキュリティ対策を強化するための機材導入や人材育成の重要性を挙げている。

1-1-3 社会経済状況

「コ」国は日本の約0.9倍の国土面積（322,436km²）があり、フランス語を公用語としているが60以上の民族からなる多民族国家である。宗教はキリスト教徒約40%、イスラム教約35%、その他伝統宗教や無宗教が存在する。人口は2,500万人（2018年世銀）で、経済首都アビジャンの人口は約520万人で西アフリカフランス語圏の中で最大の都市となっている。2010年に発生したクーデターにより一時経済成長が-5%程度まで落ち込んだが、近年は7%台で推移しており高水準での経済成長が続いている。2018年の一人当たりのGNIは4,030米ドル（2018年世銀）であった。

(1) 人口

国際通貨基金（International Monetary Fund）の資料より、「コ」における2000年から2018年までの人口の推移を整理すると、以下のとおりである。2000年から2018年まで、年平均2.75%の伸びで堅調に増加を続けており、2018年には約2,500万人となっている。

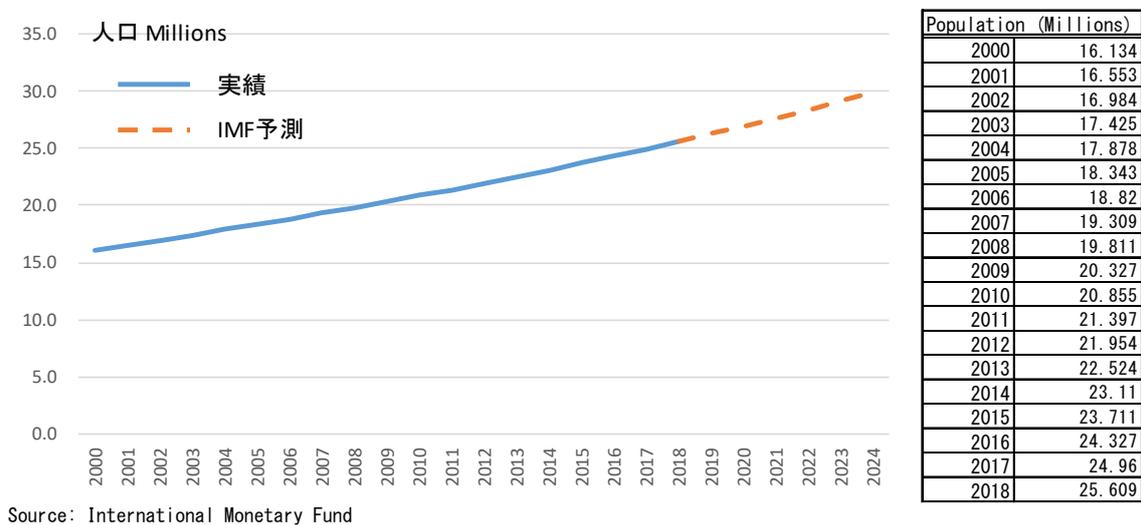


図1-1.8 「コ」国の人口推移

(2) GDP

国際通貨基金（International Monetary Fund）の資料より、「コ」国における2000年から2018年までのGDPの推移を整理すると、以下のとおりである。

2000年から2010年までの実質GDPは低い水準で増加を続けたが2010年に発生したクーデターにより一時-5%まで落ち込んだその後は7%台の高い水準で増加を続けており、2018年には約430億USDとなっている。

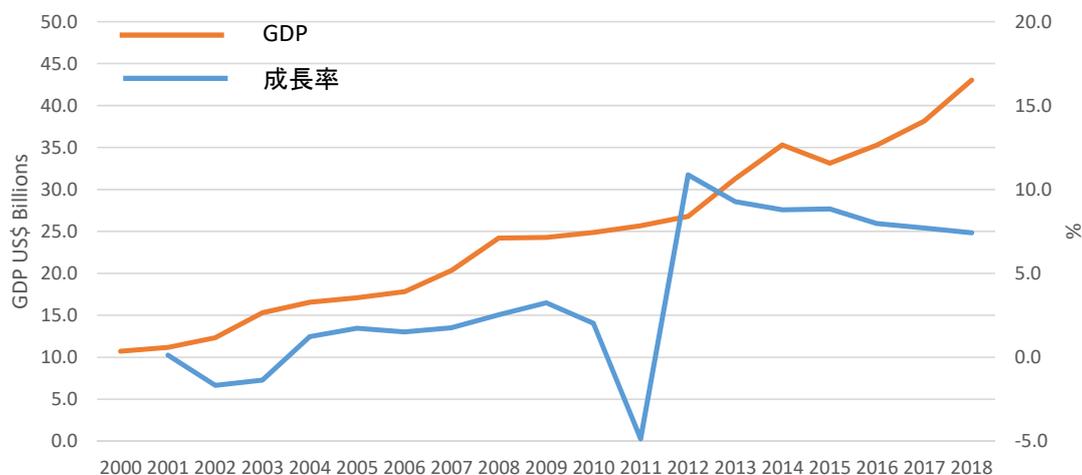


図1-1.9 「コ」国のGDP推移

1-2 無償資金協力の背景・経緯及び概要

1-2-1 無償資金協力の背景・経緯

「コ」国は、西アフリカ 8 か国が加盟する西アフリカ経済通貨同盟 (UEMOA) 経済の 4 割を占める西アフリカの主要国である。「コ」国は長年にわたる政治危機を経験したが、2011 年の内戦終結以降、急速に復興を遂げ、経済成長を推進しつつあり、実質 GDP 成長率は 7.8% (2017 年) を超え、今後も 7% を維持していく見込みである。

経済都市アビジャンに位置するアビジャン国際空港は、西アフリカの国際ハブ空港として機能しており、欧州、中東、北アフリカ、東アフリカ、南アフリカ、西アフリカ諸国との間で週約 500 便の定期航空便が運航している。年間取扱旅客数は、「コ」国の経済成長を反映して、内戦後の 2011 年の 560 千人から 2018 年には 1,898 千人に急増している。また、2018 年 5 月に米国行き直行便も就航し、旅客数は今後も一層増加することが見込まれる。一方で、「コ」国では 2016 年にアビジャンから東に 30 キロ程に位置するリゾート観光地のグランバッサムでテロ事案が発生し、欧米人を含む 19 人の犠牲者が出ており、国境管理の強化や港湾・空港等の近代化等によるテロとの戦いは「コ」国及び当地域における最優先課題の一つとなっている。

このようにアビジャン国際空港の国際ハブ空港としての役割が増大し、保安対策強化が重視される中、同国国際空港においては、旅客、手荷物等の保安検査能力の強化が喫緊の課題である。また、空港への不審者の侵入や違法行為の発生を監視するシステムにも改善の余地がある。これらの問題に対し、テロ行為に対するリスクを低減する対策として、国際的な水準の保安機材の導入が早急に求められている。これらの問題に対応するため「コ」国及び実施機関の ANAC は我が国の無償資金協力事業に期待している。

1-2-2 「コ」国政府からの要請確認

先方政府から正式な要請書の提出はなかったため M/D (2019 年 4 月 5 日署名) にて先方の要請内容について確認を実施した。表 1-1.6 に調査開始時に確認した内容及びその後の変更について示す。

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

1-3 我が国の援助動向

我が国による航空セクターへの技術協力、無償、有償資金協力の実績はないが、国家警察能力強化支援プロジェクトにより 2015 年にアビジャン空港にエボラ出血熱対策として赤外線サーモグラフィが 4 台供与されている。

1-4 他ドナーの援助動向

アビジャン国際空港はほとんどの業務が民営化されており近年の公的援助の実績はない。

(1) 中国

中鉄国際集団有限会社が空港拡張を支援している。拡張計画の詳細は2-4-1で詳しく記載する。

(2) フランス

フランス援助庁下で民間セクターの開発を担当する PROPARCO により、アビジャン空港の運営権者である AERIA に支援が実施されている。2012年に15,000,000ユーロのローンが供与され、国際線ターミナルビルの改築、チャーターフライトターミナルの建設などが実施されている。

同年、更にエプロンの拡張、並行誘導路の建設などのため合計63,000,000ユーロの事業に対し13,000,000ユーロのローンの供与を実施している。

(3) アフリカ開発銀行

2017年からエアーコートジボワールに対して支援プログラムを実施している。5機のエアバス320の購入、パイロットや航空技術者の人材育成などを含むプログラムである。アビジャン国際空港を西、中央アフリカのハブ空港として開発するとともに「コ」国のナショナルキャリアであるエアーコートジボワールに地域航空としての更なる役割を担わせる「コ」国の戦略に貢献するものである。

第2章 プロジェクトを取り巻く状況

第2章 プロジェクトを取り巻く状況

2-1 プロジェクトの実施体制

2-1-1 組織・人員

機材の調達には ANAC が実施し、無償資金協力で調達された機材は ANAC が所有することになる。機材の運用維持管理は Avisecure が実施する。Avisecure は「コ」国政府との契約で「コ」国内すべての空港で保安検査のサービスを提供している。

保安機材の日常の維持管理は、Visual Defense という Avisecure のパートナー会社が担当しており、半年に1回、年1回の定期検査は機材製造業者との契約により製造業者の技術員が実施している。本事業で調達する機材は、ANAC が所有し、Avisecure により運用、維持管理されることになる。

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

2-1-2 財政・予算

ANAC はセキュリティ税を収入源としており近年の航空需要の増加に伴い収入は増加傾向を示している。財政は安定しており当面はこの傾向が持続するものと考えられる。実施機関である ANAC の過去 5 年間の支出入を表 2-1.1 に示す。

表 2-1.1 過去 5 年間の ANAC の支出入

単位：XOF

年度	2017	2016	2015	2014	2013
収入	7,157,415,784	6,794,406,540	7,593,590,776	6,535,970,971	5,244,123,965
サービス (%)	6,265,341,975 (87.5%)	5,788,286,286 (85.1%)	5,914,003,461 (77.9%)	3,713,063,062 (56.8%)	3,679,297,650 (70.2%)
支出	6,482,496,130	6,496,577,327	8,018,324,404	5,297,325,725	5,590,781,906
人件費 (%)	3,232,181,593 (49.9%)	3,141,283,360 (48.4%)	3,394,435,049 (42.3%)	2,715,982,630 (51.2%)	2,147,905,556 (38.4%)
収支	674,919,654	297,829,213	-424,733,628	1,283,645,246	-346,657,941

主な収入源であるセキュリティ税の過去 5 年間の推移について示す。

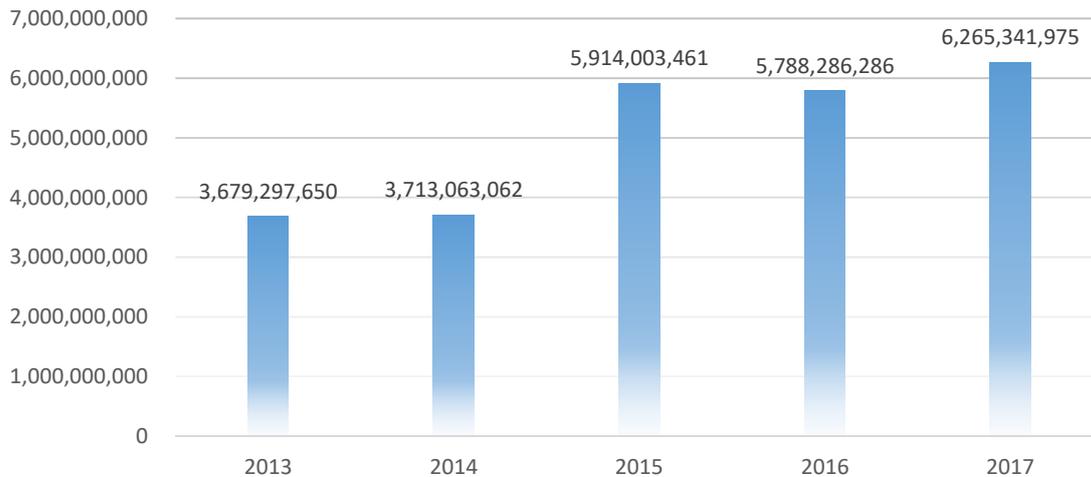


図2-1.3 セキュリティ税を主とするサービス収入の推移

Avisecure の収入は、旅客に課せられるセキュリティ税が唯一の収入源となっている。その 50%を Avisecure が得ており、残りの 50%は ANAC の収入となっている。セキュリティ税は、搭乗客に課せられ、アビジャン国際空港では、国内線は 2,000CFA、ECOWAS 圏へは 30,000CFA、他の空港へは 12,000CFA が徴収されている。Avisecure の支出入は開示されなかったが ANAC と同様に航空需要の増加に伴い収入は増加すると考えられる。

2-1-3 技術水準

「コ」国では、ANAC が民間航空保安プログラムで各検査員に必要な研修時間を定めている、また、Avisecure も ANAC の定める基準を上回る独自の基準を定め運用し、検査員の技術水準維持に努めている。「コ」国は 2013 年に ICAO による航空保安監査を受査しており、国際標準との適合状況について客観的な評価を受けている。2013 年の ICAO の受査では必要な規則類はほぼ定められており高い評価を受けており、保安検査員の検査能力等についても標準的な評価を受けている。

Avisecure はカナダに本社を置く世界的な空港保安検査サービスを提供するオペレータであり本事業で供与する機材の運用は問題ない。検査員を 309 名擁しておりそのうち 7 名は、社内インストラクターとして検査員の養成を実施することができる体制をとっている。社内インストラクターがメーカーの運用指導を受けることで他の検査要員の養成も可能である。また、必要な人数を上回る検査要員を雇用しており需要の増減に柔軟に対応している。本事業で供与する機材に対して十分な技術水準、運用能力を持っていると考えられる。

2-1-4 既存施設・機材

(1) 受託手荷物検査

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

(2) 保安検査場

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

1) 機内預手荷物検査

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

2) 旅客検査

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

(3) 貨物検査

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

(4) 拭き取り式爆発物検査装置

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

(5) 空港場周監視、セキュリティ

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

(6) ターミナルビル CCTV 監視システム

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

2-2 プロジェクトサイト及び周辺の状況

2-2-1 関連インフラの整備状況

(1) 電源状況について

「コ」国は発電事業を推進しているもののアビジャンでは近年都市が急拡大しているため停電が多くなっている。また老朽化する送電網もその状況を悪化させている。空港の電源は比較的安定しており電圧変動も 10%以内に収まっているが、停電時、発電機による給電への切り替えなどが発生する。電源品質に影響を受けやすい機材は対策をとる必要がある。

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

(2) 周辺道路状況

アビジャン国際空港へのアクセスは、アビジャン市内から続くジスカール・デスタン大通りと空港大通りが交差するラウンドアバウト；「アプラス・ド・アクアバ」がシンボルとなっている。

アビジャン港からは、プチ・バッサン大通りからアプラス・ド・アクアバに合流し、空港大通りを空港方面へ右折東進しターミナルへ至る。

アビジャン港からアプラス・ド・アクアバまでプチ・バッサン大通りを経由する。この大通りは幅の広い片側一車線のため、日中のピーク時にも資材の輸送に影響を与えるような大規模な渋滞は見られない。また、アプラス・ド・アクアバから空港大通りは片側二車線であり上、終日交通量は少ない。

本事業ではアビジャン港からの輸送道路に狭隘な橋梁等の交通制限となる構造物は含まれず、大きな輸送トラックは十分通過できる道路構造となっており、また大型車に対しての交通規制はない。輸送に使用されるセルフローディングのコンテナ専用トレーラー等の通行も問題ない。アビジャン港から空港までの距離は11.5kmと短く搬出、運搬、搬入の輸送作業は同日中に行うことが可能な状態である。



図2-2.2 輸送経路図（アビジャン港からアビジャン空港；延長11.5km）



プチ・パッサン大通りは幅の広い片側1車線



プラス・ド・アクアパでジシカールデスタン大通り、プチ・パッサン大通り及び空港大通りが交わっている



空港大通りは片側二車線であり、交通量は昼夜とも少ない



コンテナ専用トレーラーはアビジャン港から空港までの道路にて走行に問題は無い

図2-2.3 周辺道路状況

2-2-2 自然条件

アビジャン空港付近では4月から7月は雷雨を伴うような、最も激しい雨季に分類される。中でも、6月は最も降雨量が多い。この期間中、海からの湿った貿易風によって引き起こされる激しい嵐が発生する。7月中旬から9月にかけては、平均気温24.6℃となり最も気温が低い期間であり、乾季に分類される。10月から11月は少量の降雨量が観測される雨季に分類される。12月から4月にかけて北からの貿易風が吹く、乾季に分類される。以下にアビジャン国際空港で観測された過去5年の月別の降雨量、平均気温、湿度を示す。

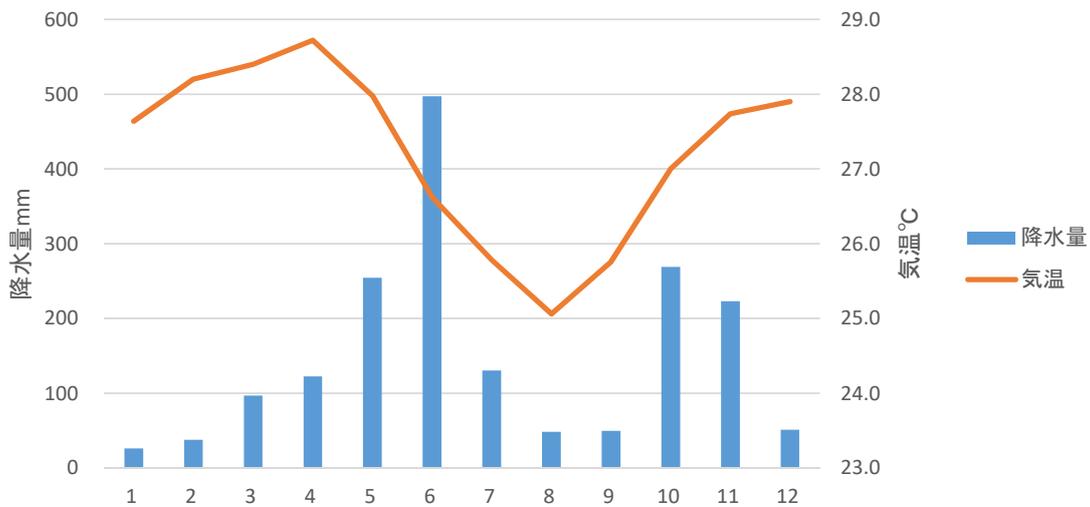


図 2-2-4 アビジャンの気温と降水量

表 2-2.1 月別の湿度

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2014	82	81	81	80	83	88	86	87	86	84	83	79
2015	73	81	80	77	82	84	86	87	86	84	81	72
2016	73	79	82	78	82	81	85	87	83	84	82	80
2017	79	65	79	74	80	85	84	84	81	84	78	77
2018	77	79	74	75	81	80	84	81	95	80	90	78

風は南から南西の風が卓越し平均風速は 3m/s 程度である。また、空港周辺では落雷を伴う雨雲の発生が平均して月 8 日程度あり最も発生が多い月は 5 月、11 月となっている。

機材を据え付ける屋内についてはいずれも 24 時間空調がきいている環境であり特別な配慮は必要ない。

2-2-3 環境社会配慮

本プロジェクトは、「JICA 環境社会配慮ガイドライン」の分類ではカテゴリーCにあたる。すなわち環境や社会への望ましくない影響が最小限かあるいはほとんどないと考えられる。本事業で調達される機材は全て既存の空港敷地内に設置される。従って、周辺環境および社会に及ぼす影響はない。

2-3 当該国における無償資金協力事業実施上の留意点

「コ」国で無償資金協力実施上問題となる点は特にない。また、「コ」国において、過去無償資金協力事業による免税で問題は生じていない。「コ」国では、2017 年の「大アビジャン圏母子保健サービス改善のためのココディ大学病院整備計画」以降、案件毎に免税に関する口上書を先方政府と結ぶこととしている。

機材の輸入にかかる関税については、税関総局 (Direction générale des Douanes) にマスターリストを

提出する。各輸出入時に免税証明書を作成。証明書に品目、数量、金額、保険情報等を明記し、輸出入者、コンサルタント、実施機関、税関総局が捺印することで免税される。

2-4 その他

2-4-1 空港拡張計画

アビジャン国際空港では AERIA が空港の拡張計画を進めている。既存の国際線ターミナルビルは旅客 200 万人を対象として設計されているが、2018 年時点で既に 200 万近くの旅客を取り扱っており既に飽和状態である。現在、拡張のための概略設計を実施しており 2019 年内に完了予定である。その後、2024 年を目標に空港拡張工事を完了させる予定である。2040 年には年間旅客 800 万人と予測し段階的な拡張を計画している。

既存の施設については、貨物ターミナル以南はそのまま残る予定であるが、国際線旅客ターミナル南側の VIP ターミナル、北側は管制塔付近まではターミナル拡張に伴い移設され、VIP ターミナル、管制塔共に現ターミナルの北側へ移設される予定である。現在の空軍基地は、滑走路を挟んで東側に移設される予定である。図 2-4.1 に完成時のターミナル模型を示す。



出典：AERIA

図 2-4.1 ターミナルビル拡張計画

AERIA の説明によると拡張は、段階的に実施され、1) 現管制塔の南側までターミナルを拡張、2) 搭乗ゲートの建設、新しい出発用預荷物処理施設の建設、コード F 用の駐機場の整備、3) 既設の南側に到着用の施設の建設、4) 既設ターミナルビルのリノベーション、5) 既設と新設ターミナルエリアの接続という順番で建設される予定である。

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

2-4-2 グローバリシュー、貧困及びジェンダー等

保安検査機材を運用維持管理する Avisecure の検査員のうち約 4 割は女性であり、女性旅客の検査などにも配慮されている。空港周辺は比較的貧しい世帯が居住する地区となっており特に空港北側、東側にはそういった住居が集まるが本事業は空港敷地内の事業であり影響はない。

第3章 プロジェクトの方向性（案）

第3章 プロジェクトの方向性（案）

3-1 プロジェクトの基本方向付け（案）

3-1-1 プロジェクトの全体像

アビジャン国際空港は「コ」国の首都空港である。2-1-1 事業の背景・経緯の確認、(2)「上位計画及び開発計画」でも述べたとおり、「コ」国は、アビジャン国際空港を戦略的な位置関係から西、中央アフリカのハブ空港として開発することを目標としており、そのため航空保安、旅客の安全性・快適性を改善するためセキュリティ対策の重要性について認識している。本事業は、空港保安機材を調達することでアビジャン空港の保安強化を図るものであり、「コ」国政府の政策と合致するものである。

3-1-2 協力対象事業（案）

以下の機材を調達することで空港保安の強化を図る。

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

3-2 協力対象事業の設計に関わる考え方（案）

3-2-1 受託手荷物検査

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

3-2-2 保安検査場

3-2-2-1 機内持込手荷物検査

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

3-2-2-2 旅客検査

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

3-2-3 貨物検査

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

3-2-4 拭き取り式爆薬探知機

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

3-2-5 空港監視、セキュリティ

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

(

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

3-2-6 技術支援について

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

第4章 調査の中止に至る経緯

第4章 調査の中止に至る経緯

4-1 アビジャン国際空港拡張事業

第1回現地調査時（2019年4月）に、コートジボワール政府が、旅客ターミナルを含めアビジャン国際空港の新たな拡張事業を実施予定であることが判明した。

4-2 空港拡張事業を踏まえた調査の実施検討状況

拡張事業実施後においても本プロジェクトにより支援された航空保安機材は必要な対応を取り活用するとして、コートジボワール側からは継続実施の希望が伝えられた。

しかしながら、以下の理由により本調査の実施継続が困難であるとの判断がされたため、本調査を取り止めることとした。

- 1) 一部の機材（爆発物検査装置、顔認証システム）は拡張計画に合わせて整備することが技術的に困難であること。
- 2) 拡張計画は不明確な部分が多いこと。

資 料

資料 1 調査団員・氏名

調査団氏名、所属

	担当分野	氏名	所属
-	総括	上田 博之	JICA 国際協力専門員(運輸・交通)
-	企画協力	藤井 大地	JICA 社会基盤・平和構築部
1	業務主任／空港保安計画	寺林 克哉	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
2	副業務主任／空港保安計画2 ／保安機材計画1	浦部 義博	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
3	保安機材計画2	鈴木 啓太	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル (補強：一般財団法人航空保安事業センター)
4	監視システム計画	上橋 信行	株式会社アンジェロセック
5	調達計画／積算	松村 昭彦	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
6	通訳 (和→仏)	福田 亮一	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル (補強：株式会社フランシール)

資料 2 調査日程

日順	月日	曜日	総括 (JICA)	計画管理 (JICA)	業務主任/空港保安 計画1	副業務主任/空港保安 計画2/機材計画1	機材計画2	監視システム計画	調達計画/積算	通訳 (和-仏)
1	3月16日	土			東京(22:00)-ドバイ(17日05:00/07:35)、EK319					イヴァット(14:30)-ア ディスアベバ(19:10)
2	3月17日	日			ドバイ(07:35)-アビジャン(14:25)、EK787					アディスアベバ(10: 30)-アビジャン(13: 45)
3	3月18日	月			09:00- JICA事務所打合せ					
4	3月19日	火			09:00- 空港場周確認、PM現地調達事情調査					
5	3月20日	水			11:00- ANAC Kick-off ミーティング、13:00- 現地調達事情調査					
6	3月21日	木			08:30- サイト調査(検査機材)、14:15- Avisecure打合せ					
7	3月22日	金			08:30- サイト調査(場周監視システム)					
8	3月23日	土			団内会議					
9	3月24日	日			資料整理					
10	3月25日	月			08:30- サイト調査(受託手荷物検査場)、据付事情調査					
11	3月26日	火			08:30- サイト調査(場周監視システム)、据付事情調査、11:30- AERIA打合せ					
12	3月27日	水			09:00- 空港警察打 合せ	サイト調査	09:00- 空港警察打 合せ	調達事情調査	09:00- 空港警察打 合せ	
13	3月28日	木			08:30- サイト調査、16:00-AERIA打合せ					
14	3月29日	金			15:00- DST打合せ	08:30- サイト調査、14:00- ANAC打合せ				
15	3月30日	土	マラウイ-ケニア		団内会議					
16	3月31日	日	ケニア-アビジャン		資料整理					
17	4月1日	月			09:00- JICA事務所打合せ、11:00-ANAC インセプション協議					
18	4月2日	火			08:30- M/D協議、サイト調査、17:00- AERIA打合せ					
19	4月3日	水		09:00- DST打合せ	08:30- サイト調査					
20	4月4日	木	JICA事務所報告	11:00- PROPARCO 打合せ	サイト調査、据付事情調査、税金情報収集					
21	4月5日	金		14:00- M/D締結、16:30- 大使館報告	調達事情調査			14:00- M/D締結		
22	4月6日	土	アビジャン(15:20)-ドバイ(05:50/08:00)、 EK788		団内会議					
23	4月7日	日	ドバイ(08:00)-東京(22:45)、EK312		資料整理					
24	4月8日	月			相手国負担事項の整理、相手国側の運用・維持管理計画の検討					
25	4月9日	火			テクニカルメモランダムの準備					
26	4月10日	水			10:00- テクニカルメモランダムの協議、14:00- サイト調査(管制塔、保安検査場)					
27	4月11日	木			調達事情調査、現地調査結果概要作成					
28	4月12日	金			テクニカル・メモランダム署名					
29	4月13日	土			団内会議	アビジャン(18:20)-ドバ イ(14日06:50/08:00)、 EK788	団内会議	アビジャン(18:20)-ドバ イ(14日06:50/08:00)、 EK788		
30	4月14日	日			資料整理	アビジャン(18:20)-ドバ イ(19日05:50/08:00)、 EK788	資料整理	ドバイ(08:00)-東京 (22:45)、EK312		
31	4月15日	月			14:00- JICA事務所 報告	ドバイ(08:00)-東京 (22:45)、EK312		14:00- JICA事務所報告		
32	4月16日	火			09:30- AERIA打合 せ			09:30- AERIA打合せ		
33	4月17日	水			調達事情調査			調達事情調査		
34	4月18日	木			アビジャン(18:20)-ドバ イ(19日05:50/08:00)、 EK788		アビジャン(18:20)-ドバ イ(19日05:50/08:00)、 EK788	アビジャン(18:20)-ドバ イ(19日05:50/08:00)、 EK788		
35	4月19日	金			ドバイ(08:00)-東京 (22:45)、EK312		ドバイ(08:00)-東京 (22:45)、EK312	ドバイ(08:00)-東京 (22:45)、EK312		

資料 3 関係者（面会者）リスト

Authorite Nationale de l'aviation civile (ANAC)

Sinaly SILIE	Director General
Daniel MILAN	Director of Security and Facilitation
Diallo TIDIANE	Deputy Director of Security and Facilitation
Kondo ROSALIE	Deputy Director of Safety and facilitation regulation
Kader Stephane COULIBALY	Head of Security Department

Aeroport International d'Abidjan (AERIA)

Gilles DARRIAU	Directeur General
Nanouan AKA	Deputy General Jirector AERIA
Cottel Jean FRANCOIS	Director of Finance and Administration
Yeo LIOLOUROU	Chief of Infrastructure Maintenance
Marichel ILHAM	Chief of Aerodrome Department
Michel SAY	Responsible Surete

Avisecure

Eli MAIMON	Directeur
Diabate ABUDOULLAH	IT Manager

Direction de la Surveillance du territoire (DST)

Lassine SANOGO	DST
Fofana NAMAURY	DST

Airport Police

Kouabeenan NIAM	Le Comissionair de Police Adjoint
Colonel Major, FOUE	OPJ Immigration
Lt Dri LOU	OPJ Immigration

Société d'Exploitation et de Developpement Aéroportuaire, Aéronautique et Météorologique (SODEXAM)

Daouda KONATE	Directeur de la Meteorologie Nationale
---------------	--

PROPARCO

Fatoumata SISSOKO-SY	Head of Energy & Infrastructures – West Africa
----------------------	--

コートジボワール国日本大使館

青木 協太	経済点開発協力班
-------	----------

柿崎 新之助

二等書記官

JICA コートジボワール事務所

佐藤 昌弘

広域企画調査員

松戸 綾乃

JICA コートジボワ

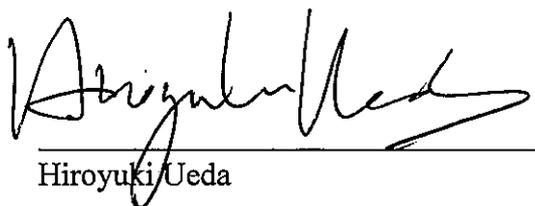
資料 4 討議議事録 (M/D)

Compte-Rendu
sur l'étude préparatoire du
Projet de Renforcement de la Sûreté Aérienne à l'Aéroport International d'Abidjan

Sur la base de plusieurs discussions préliminaires entre le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire (ci-après dénommé "Côte d'Ivoire") et le Bureau de l'Agence Japonaise de coopération internationale (ci-après dénommée "JICA") en Côte d'Ivoire, la JICA a dépêché en Côte d'Ivoire l'équipe chargée de l'étude préparatoire (ci-après dénommé "l'équipe") du projet d'amélioration de la sûreté aérienne à l'aéroport international d'Abidjan (ci-après dénommé "le projet").

L'Équipe a eu une série de discussions avec les responsables du Gouvernement de la Côte d'Ivoire et a mené une étude sur le terrain. Au cours des discussions, les deux parties ont confirmé les principaux points décrits dans les fiches ci-jointes.

Abidjan, 5 avril 2019

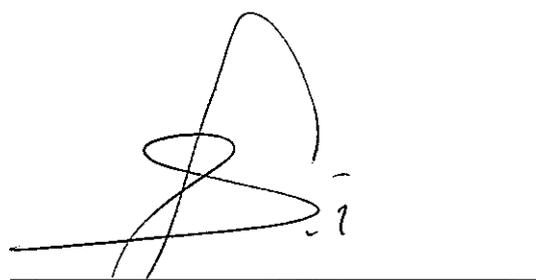


Hiroyuki Ueda

Chef de mission

L'Équipe d'étude préparatoire

Agence Japonaise de Coopération
Internationale



Sinaly Sifué

Directeur Général

Autorité Nationale de l'Aviation Civile

Cote d'Ivoire

PIECE JOINTE

1. Objectif du projet

L'objectif du projet est d'améliorer la sûreté à l'aéroport international d'Abidjan en modernisant les équipements de sûreté de l'aéroport, contribuant ainsi au renforcement de la sûreté de l'aviation civile en Côte d'Ivoire.

2. Titre de l'étude préparatoire

Les deux parties ont confirmé le titre de l'étude préparatoire, à savoir "étude préparatoire pour le projet d'amélioration de la sûreté aérienne à l'aéroport international d'Abidjan".

3. Site du projet

Les deux parties ont confirmé que le site du projet est l'aéroport international d'Abidjan, qui figure à l'Annexe 1.

4. Autorité responsable du projet

Les deux parties ont confirmé que les autorités responsables du projet sont les suivantes :

4-1. L'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) sera l'agence d'exécution du Projet (ci-après dénommée " l'Agence d'Exécution "). L'Agence d'Exécution se procurera tout l'équipement du Projet grâce au don du Gouvernement du Japon. En coordination avec toutes les autorités compétentes, elle assurera une mise en œuvre harmonieuse du projet et veillera à ce que les actions nécessaires au projet soient menées convenablement et dans les délais par les autorités compétentes.

4-2. L'ANAC sera propriétaire des équipements 1 à 4 de la section suivante et sera responsable de leur exploitation et de leur entretien.

4-3. Les organigrammes de l'ANAC figurent aux Annexe 2.

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

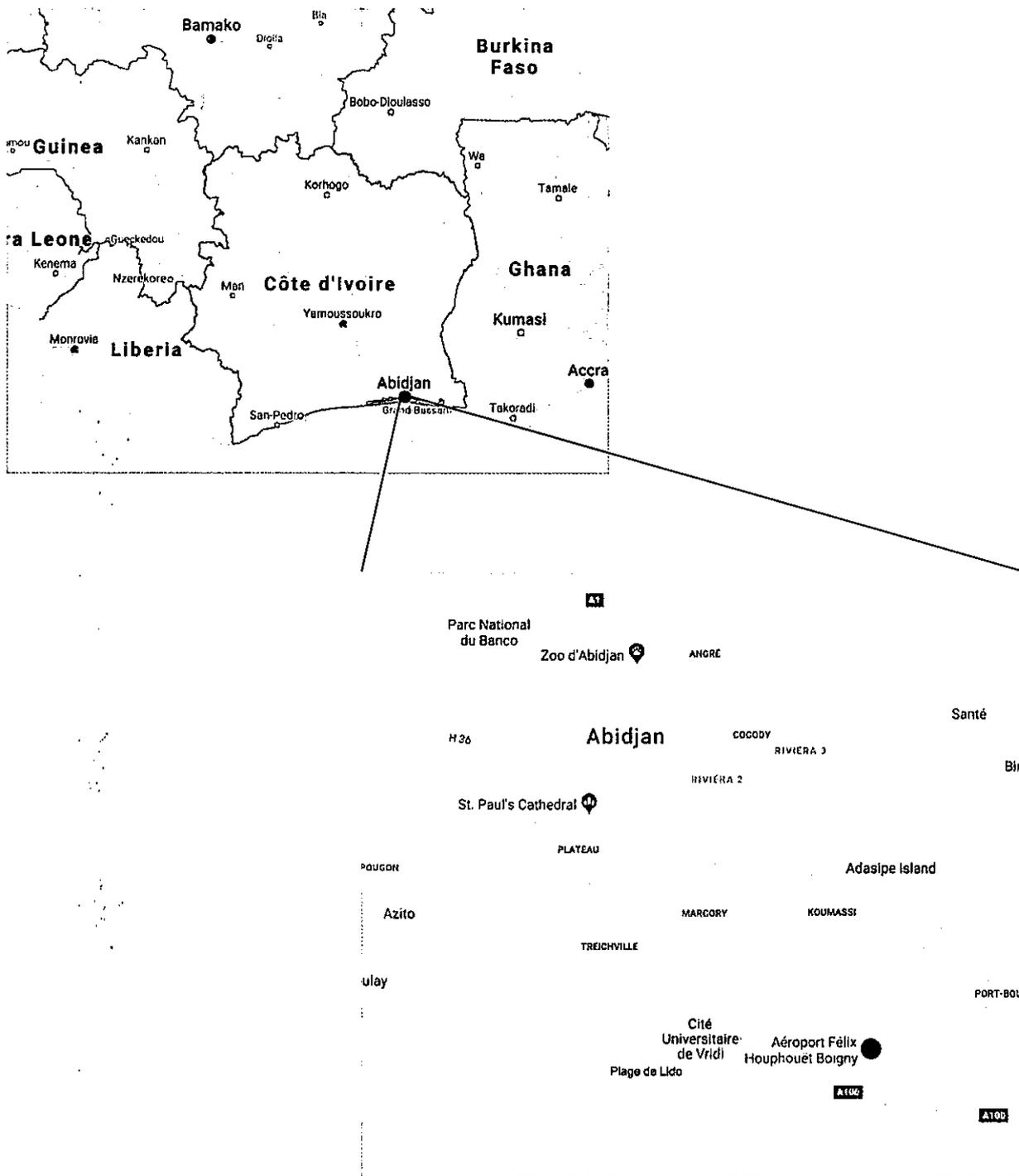
Annexe 1 : Site du projet

Annexe 2 : Organigramme de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC)

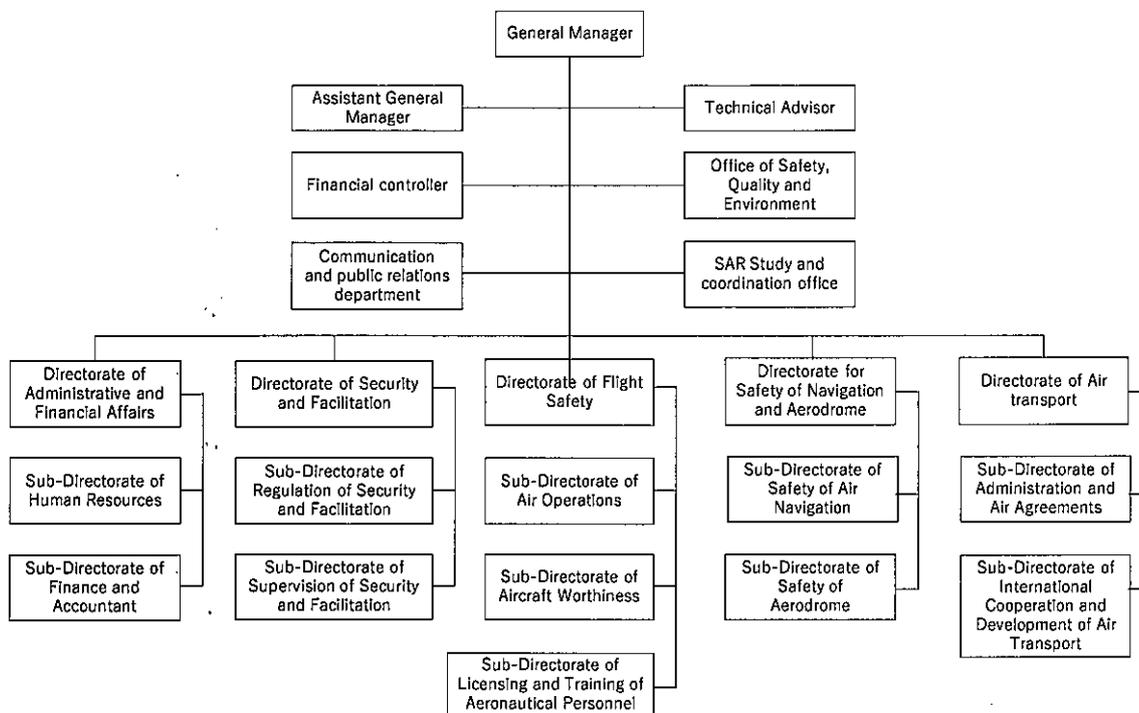
Annexe 3: English Translation of Minutes of Discussion

Annexe 1

SITE DU PROJET



ORGANIGRAMME DE
L'AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
(ANAC)



AA

X

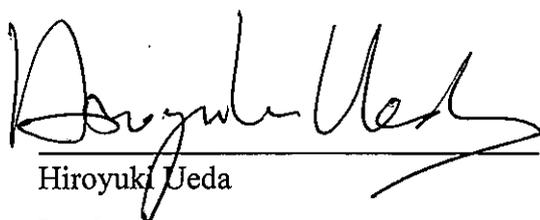
Annex 3: English Translation of Minutes of Discussion
--

Minutes of Discussions
on
the Preparatory Survey
for
the Project for Improvement of Aviation Security at Abidjan International Airport

Based on the several preliminary discussions between the Government of the Republic of Cote d'Ivoire (hereinafter referred to as "Cote d'Ivoire") and Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA") Cote d'Ivoire Office, JICA dispatched the Preparatory Survey Team for the Outline Design (hereinafter referred to as "the Team") of the Project for Improvement of Aviation Security at Abidjan International Airport (hereinafter referred to as "the Project") to Cote d'Ivoire.

The Team held a series of discussions with the officials of the Government of Cote d'Ivoire and conducted a field survey. In the course of the discussions, both sides have confirmed the main items described in the attached sheets.

Abidjan, 5 April 2019

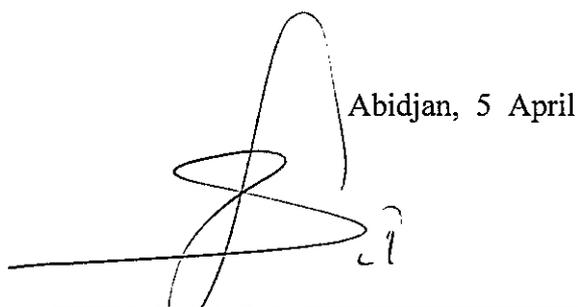


Hiroyuki Ueda

Leader

Preparatory Survey Team

Japan International Cooperation Agency



Sinaly Silié

Directeur General

Autorité Nationale de l'Aviation Civile

Cote d'Ivoire

ATTACHMENT

1. Objective of the Project

The objective of the Project is to improve aviation security at Abidjan International Airport by upgrading aviation security facilities at the airport, thereby contributing to enhancement of aviation security in Cote d'Ivoire.

2. Title of the Preparatory Survey

Both sides confirmed the title of the Preparatory Survey as “the Preparatory Survey for the Project for Improvement of Aviation Security at Abidjan International Airport”.

3. Project site

Both sides confirmed that the site of the Project is Abidjan International Airport, which is shown in Annex 1.

4. Responsible Authority for the Project

Both sides confirmed the authorities responsible for the Project are as follows:

- 4-1. The Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) will be the executing agency for the Project (hereinafter referred to as “the Executing Agency”). The Executing Agency will procure all of the equipment of the Project using the grant from the Government of Japan. It shall coordinate with all the relevant authorities to ensure smooth implementation of the Project and ensure that the undertakings for the Project shall be managed by relevant authorities properly and on time.
- 4-2. ANAC will own the equipment of the Project, and will be responsible for their operation and maintainance.
- 4-3. The organization chart of the ANAC is shown in Annex 2.

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

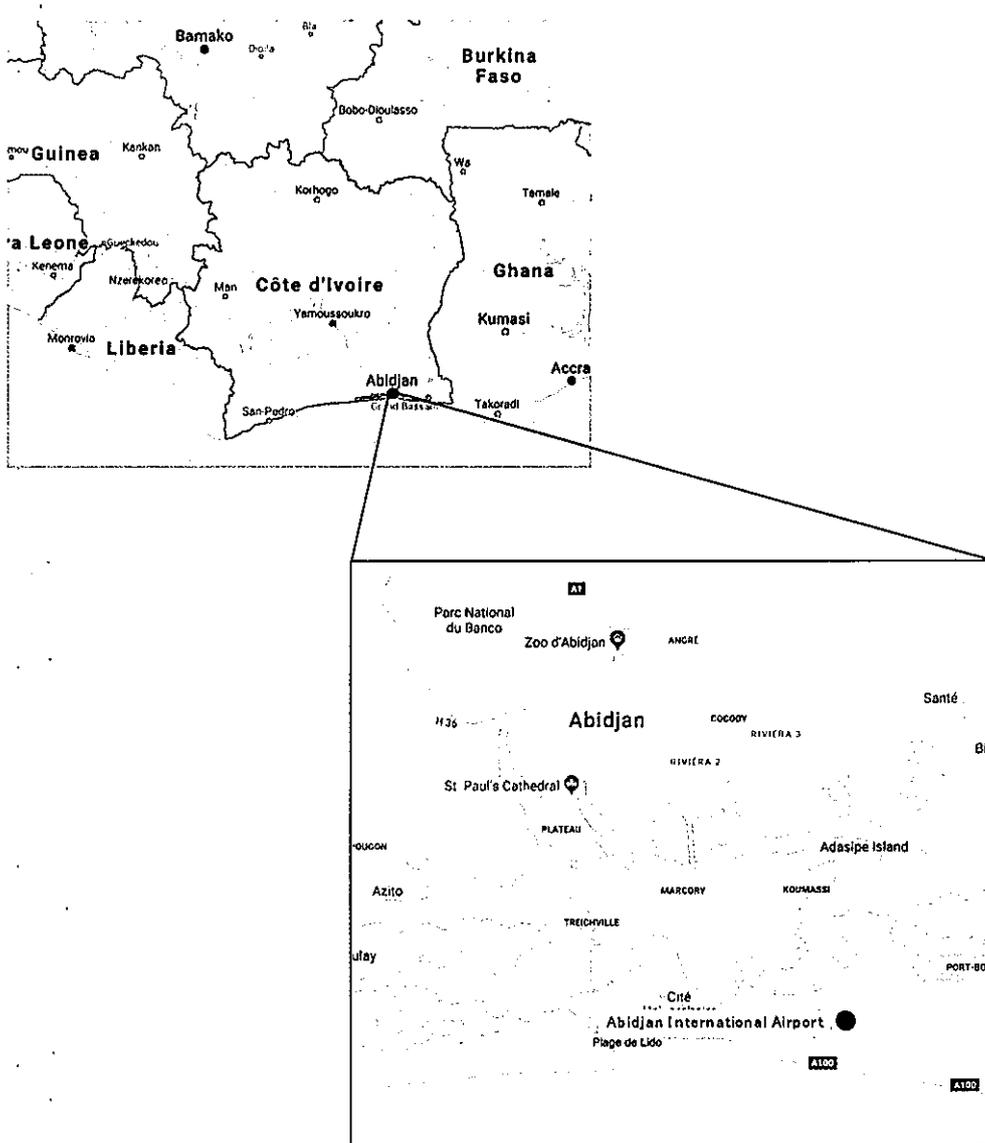
相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

Annex 1: Project Site

Annex 2: Organization Chart of Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC)



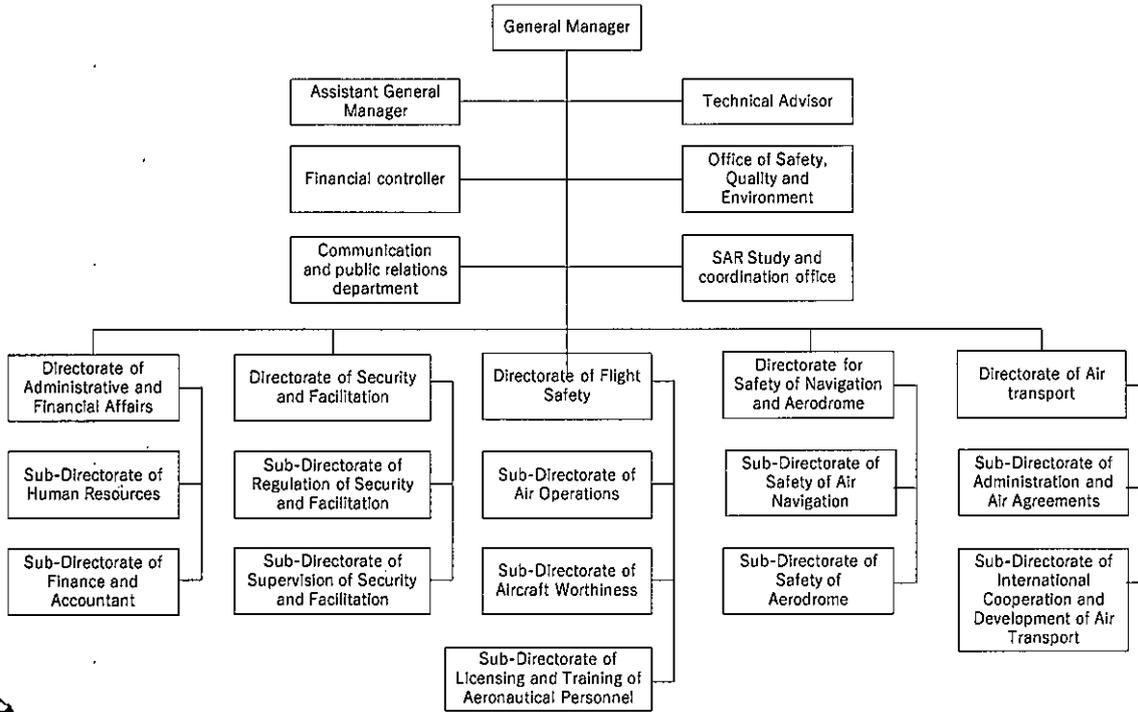
PROJECT SITE



Handwritten mark resembling the letters 'JA'.

Handwritten mark resembling the letter 'A'.

ORGANIZATION CHART OF
AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE (ANAC)



JA

*

資料 5 テクニカルメモランダム

**Note technique relative à l'étude préparatoire
pour le projet d'amélioration de la sûreté aérienne à l'aéroport international d'Abidjan
en République de Côte d'Ivoire**

L'équipe d'étude préparatoire (ci-après dénommée « l'équipe d'étude de la JICA ») chargée de l'avant-projet sommaire du projet d'amélioration de la sûreté aérienne à l'aéroport international d'Abidjan en République de Côte d'Ivoire (ci-après dénommé « le projet »), dirigée par M. Katsuya TERABAYASHI, consultant en chef de l'équipe d'étude de la JICA, a mené la première enquête de terrain en mars et avril 2019.

L'équipe d'étude de la JICA a eu une série de discussions avec les responsables de l'aviation civile de la République de Côte d'Ivoire sur les résultats techniques de l'enquête. Au cours des discussions, les deux parties ont accepté et confirmé les principaux points décrits dans la présente note technique.

En plus des points convenus dans le compte-rendu des discussions signé le 5 avril 2019, ceux devant faire l'objet d'un commun accord afin de procéder à la conception sommaire et à l'estimation des coûts sont discutés dans la présente note. Il est également à noter que toutes les informations décrites dans la présente note seront examinées au Japon par la JICA, l'équipe d'étude de la JICA et les organisations concernées du gouvernement du Japon avant de prendre toute décision.

Abidjan, le 12 avril 2019

Préparée et soumise par :

Reconnue par :

寺林 克哉

M. Katsuya TERABAYASHI
Consultant en chef
Équipe d'étude de la JICA
(Coentreprise de Oriental Consultants Global
Co., Ltd. et INGEROSEC Corporation)
Japon



M. Daniel Hermann MILAN
Directeur de la Sûreté et de la Facilitation
Autorité Nationale de l'Aviation Civile
République de Côte d'Ivoire

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

(43) P

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開



相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

(MS)

D

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

(M)

D

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

(3) 5

Technical of Memorandum
on
the Preparatory Survey
for
the Project for Improvement of Aviation Security at Abidjan International Airport
in
the Republic of Côte d'Ivoire

The Preparatory Survey Team for the Outline Design (hereinafter referred to as “the JICA Survey team”) of the Preparatory Survey for the Project for Improvement of Aviation Security at Abidjan International Airport in the Republic of Côte d'Ivoire (hereinafter referred to as “the Project”), headed by Mr. Katsuya TERABAYASHI, Chief Consultant of the JICA Survey team, conducted the first field survey in March and April, 2019.

The Study team held a series of discussions with the officials of the civil aviation of Côte d'Ivoire on the technical results of the survey. In the course of the discussions, both sides have agreed and confirmed the main items described in this Technical Memorandum.

In addition to the items agreed by M/D signed 5th April, 2019, items to be agreed in order to proceed with outline design and cost estimation purpose are discussed in this memorandum. It is also noted that all the information described in this memorandum will be decided after further studies in Japan with JICA, the Study Team and relevant organizations of the Government of Japan.

Abidjan, 12th April 2019

Prepared and submitted by:

Acknowledged by:



Mr. Katsuya TERABAYASHI
Chief Consultant
JICA Survey team
(JV of Oriental Consultants Global. Co., Ltd.
and INGEROSEC Corporation)
Japan



Mr. Daniel Hermann MILAN
Directeur de la Surete de de la Facilitation
Autorite Nationale del'Aviation Civil
The Republic of Côte d'Ivoire

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

(23) AD

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開



相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

(3) 13

相手国の安全が害される恐れのある情報が含まれるため非公開

(3)

4