

開発協力適正会議

第3回 会議録

平成24年4月16日（月）
外務省 新庁舎7階 講堂

《議題》

1 報告事項

- (1) 平成 23 年度 ODA 第三者評価結果の概要及び平成 24 年度 ODA 第三者評価実施予定案件の報告
- (2) TICAD V の準備状況について

2 プロジェクト型の新規採択調査案件

- (1) フィリピン協力準備調査（円借款）「環状 3 号線建設事業」
- (2) カンボジア協力準備調査（円借款）「国道 5 号線（南区間）改修事業」
- (3) ミャンマー協力準備調査（無償）「ラカイン州及びカレン州における道路建設機材整備計画」
- (4) ミャンマー協力準備調査（無償）「ヤンゴン市渡河船供与計画」
- (5) ラオス協力準備調査（円借款）「ナムグム第一水力発電所拡張事業」
- (6) ウズベキスタン協力準備調査（円借款）「ナボイ火力発電所 2 号機近代化事業」

3 その他の事項

- (1) カンボジア「国道一号線改修計画」について
- (2) 過去の会合におけるコメントに対するフォローアップ
- (3) 開発協力適正会議の運営について

4 事務局からの連絡

1 報告事項

(1) 平成23年度ODA第三者評価結果の概要及び平成24年度ODA第三者評価実施予定案件の報告

○小川座長 時間になりましたので、第3回の開発協力適正会議を始めさせていただきたいと思えます。まず、外務省から報告事項をお願いしたいと思えます。報告事項は2点あります。この次第に従って進めたいと思えますが、最初に、「平成23年度ODA第三者評価の概要及び平成24年度ODA第三者評価実施予定案件の報告」をよろしくお願ひします。

○説明者（湊） ODA評価室長の湊と申します。よろしくお願ひします。お手元の資料の2ページ目「平成23年度ODA第三者評価（評価結果の概要）」、4ページ目の「平成24年度ODA評価（第三者評価）実施予定案件」が説明資料です。2010年6月のODAのあり方に関する検討につきまして、ODA評価の専門性を高める観点から、私自身、外部評価の専門家として昨年1月に採用されまして、以降、ODA評価室長を務めさせていただいています。昨年4月に、独立性確保の観点から、それまでは国際協力局にありましたが、大臣官房の方に移管しました。例年、ODA評価室では、8件程度の政策レベルを中心としたODA評価を実施しています。これらの評価は、客観性確保の観点から一般競争入札により選定された外部有識者による第三者評価の形で行われています。この評価書は一つのチームになっていて、その中には、評価の専門家の評価指針、評価の対象となる地域や国等テーマの専門家のアドバイザー、そして、開発コンサルタントというチームで実施していただいています。平成23年度に実施した8件の評価報告書が完成したことを、この場をかりて報告させていただきます。概要は、添付資料のとおりで、実物はこういった報告書になっております。特に平成23年度の大きな改善点は、従来は主に開発の視点からのみ評価が行われていましたが、それに外交的な視点を加えて評価していただいています。この評価結果は、外務省及びJICAの関係者に周知し、提言への対応策を策定してフォローアップを行う予定です。それから、この内容全体は近日中に外務省のホームページに全文、概要版ともに掲載予定です。お手元に概要を簡単に記載してありますけれども、ご関心をお持ちの方がいらっしゃれば、現物があちらにありますので、後でお渡ししたいと思います。もう1枚のペーパーは、平成24年度ODA評価実施予定案件のリストとなっております。具体的には、ネパール、キューバ、パレスチナ自治区、マラウイ、重点課題別として「ジェンダーと開発」、三角協力、スキーム別評価として国際緊急援助隊、セクター別評価としてカンボジア保健・医療分野への支援ということです。この案件は、特に政策ニーズに応えるという意味合い、そして、案件の重要度に加えて評価未実施、前回の評価から相当の年数が経過しているような案件を考慮して、この8件といたしました。報告は以上です。引き続き、ODA評価の改善を進めていく所存ですので、今後ともよろしくお願ひいたします。

○小川座長 どうもありがとうございます。それでは、ただいまのご報告について、委員の皆様から何かご意見、ご質問がありますか。

○高橋委員 ご報告ありがとうございました。JVCの高橋です。今回、第三者評価の評価者選定は一般競争入札ということですが、どのような選定基準で選ばれたのか、何か明文化されたものがあるのか、教えていただきたいと思います。

○説明者（湊） これは、プロポーザルを出してもらいまして、そのプロポーザルに対して点数をつけていくという形です。それぞれ細かくいろいろな要素が決まっています、それに配点があって、その点数をつけて合計点数を出します。それプラス入札金額も点数化されまして、その合計点数で最も望ましいところに決めるという選定の仕方をしています。

(2) TICAD V の準備状況について

○小川座長 他によろしければ、2番目の報告事項に移りたいと思います。2番目は、「TICAD Vの準備状況について」ということで、横尾委員から、この場でTICAD Vの準備状況について報告してほしいというご提案がありました。これについて、外務省からご報告をお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

○説明者（麻妻） 外務省のアフリカ第二課長を務めております麻妻と申します。よろしくお願いします。「TICAD Vの準備状況について」説明ですが、簡単に、5月5日、6日にモロッコのマラケシュで予定されている閣僚級会合が来年6月に予定されていますTICAD Vに向けての準備のローンチングという位置づけになっておりますので、その流れの中で簡単にご説明させていただきます。TICADは過去20年近くにわたって、アフリカ開発に関する国際フォーラムとして日本が中心となって開催してきた会議です。1993年当時は、冷戦終了後のアフリカの貧困をどうするのかという切り口でしたが、最近、だいぶ状況が変わってきまして、アフリカが年率5%を超えるような経済成長を遂げる中で、この成長をどうやって我が国の成長にも取り込んでいくかといったような視点も大きくなってまいりました。TICAD IVからは、民間企業等の関心が非常に高くなってきております。同時に、市民社会、NGOからMDGs達成に向けて経済成長と併せて社会セクターの観点からも関心を高く持っていていただいている状況です。前回のTICAD IVでは、横浜宣言、横浜行動計画という、アフリカの成長に向けてのプログラムを策定・採択しました。また、もう一つ、それを毎年1回きちんとフォローアップしていこうというメカニズムをつくりまして、毎年1回、アフリカにおいてTICAD閣僚級フォローアップ会合を開催しています。国会等の日程の観点から、恐らくゴールデンウィーク中ということで、よほどのことがなければ玄葉大臣にも出席いただくということで、今、準備を我々としても進めております。出席者につきましては、共催者である日本政府、世界銀行、UNDP、今年から加わったアフリカ連合委員会、その他、アフリカ諸国、開発パートナー、日本及びアフリカのNGO代表、経団連からもご参加いただきまして、ご発言をいただく予定です。議題は、ここに書かれてある4点ですが、主として、TICAD IVのコミットメントがこれまでどのように達成されてきたかということと、来年のTICAD Vに向けて、今後1年間、こういったテーマを議題として、日本として、国際社会としてアフリカ開発をどう考えるかということの2点になるかと思えます。「TICAD IV横浜行動計画」の公約の進捗状況の評価ですが、当時の主なコミットメントとしては、アフリカに対するODAの倍増と、アフリカに向けた民

間投資の倍増の2点が大きな柱でした。数字の上では、我が国の対アフリカのODA倍増は、2008年から年間総額をならしめると、倍増として18億ドルという目標を立てましたが、これは既に上回っております。また、セクター別に公約した無償技協の金額もすべて達成済みです。一方、アフリカ向け民間投資につきましても、2010年度末時点で、対アフリカ直接投資残高は約52億ドルでありまして、目標として34億ドルを掲げましたが、これも上回っているということで、公約の達成は順調に進んでおります。これについては、近々フォローアップ会議報告書をまとめまして、マラケシュの会合前に公表する予定になっております。次にTICAD Vにむけて今後1年間かけてさらに議論していくテーマについてです。現在援助の受入先だったアフリカが、重要な投資先として、経済パートナーとして変貌してきていることを考慮に入れた上で、それぞれの議題に関して大きな柱を幾つか立てた上で準備を進めていこうということになっています。アフリカ諸国からは、やはり経済成長を重点にしていくべきであるという意向が出てきておりまして、特にインフラの整備、農業開発、食料安定保障といったようなものをぜひ重点的に定めてほしいという意見が非常に強いということでありまして。その一方で、2015年に達成期限が迫っているミレニアム開発目標は、特に母子保健といった分野では達成が危ぶまれているという状況があり、経済成長もいけれども、その結果として生じる格差にどう対応していくかといったようなことも取り組むべきであるという意見も強く出されています。また、2015年以降のポストMDGsについても、TICADの場においてもアフリカ諸国の意見を議論して集約する場として、今後ポストMDGsの議論につなげていくべきであるという考え方のもと、我々は準備を進めていきたいと思っています。国内及び国境を越える問題については、今年から共催者として加わったアフリカ連合委員会（AUC）が重視している問題です。アフリカは、以前に比べると紛争がだいぶ少なくなってきましたけれども、つい先日もマリでクーデターがありましたし、まだまだ火種を抱えている地域ではあります。また、アフリカの角の沖では相変わらず海賊が跋扈（ばっこ）しておりまして、広い意味でのシーレーンについても障害をもたらしています。これは単に対岸の火事ではなく、アフリカやインド洋を航行する日本船舶も一部被害に遭っているということもあります。このような国境を越える課題についての対応も恐らく入ってくるかと思えます。その他、気候変動問題はTICAD IVでも大きな議論になりましたけれども、引き続きこれについても議論していくべき課題です。アフリカをめぐる課題は大きいですが、一方で希望もあります。これら課題の解決に向けてどういった方向性を出していくか。財政的制約はもちろん厳しいのですが、いろいろと知恵を出していく中で解決に向けて議論を進めていくようなことで現在準備しているところです。以上です。

○小川座長 どうもありがとうございました。ただいまのご報告について、委員側から何かご意見、ご質問がありますか。

○横尾委員 ありがとうございます。官民の連携とともに、グッドガバナンス、政治の安定という重要な柱が据えられ、よくまとめて頂き、安心しております。

質問があります。まず、これまでもアフリカの経済協力の中で重要な役割を果たしてきたJICAの青年海外協力隊ですが、その位置づけ等についてもこれから検討されていくのでしょうか。

○説明者（麻妻） 協力隊につきましては、特に草の根レベルで非常に大きな役割を果たしてきていただいていると思います。金額ベースではなかなか出てこないのですが、例えばTICAD IVの公約の中で幾つか見ていきますと、教育の分野、保健の分野、水の分野等で、それぞれ数値目標とあわせていろいろなコンセプトに基づいた援助方針が示されていると思います。例えば、「水の防衛隊」というものがありました。その他にもアフリカでの教育分野においても、保健分野等においても、こうした草の根レベルで活躍している協力隊の位置づけは非常に重要になってきております。基本的に、TICADというものは、省庁だけではなく、民間企業の方々、市民社会の方々、草の根ベースも含めて、いわゆるオールジャパンのアプローチで取り組んでいくプロセスと認識しておりますし、その中で当然、ご指摘の協力隊には、我々としても引き続きぜひ活躍していただきたいと思っております。

○横尾委員 前回のTICAD IVのフォローアップの一環として、政・官・民のミッションがその年の9月頃に派遣されたと記憶しております。そのときに、経団連の会員企業も参加させていただきました。その報告会で、企業からの参加団員から、現地で一番感銘を受けたことは、協力隊員が現地で一緒になってがんばっていることであったとお話がありました。協力隊の活動視察は、ミッションの目的ではなかったのですが、強い印象をもって帰国された方々から、そういう指摘がありました。協力隊は、最近、やや誤解を受けているところもあると思いますので、ぜひアフリカにおける協力隊活動の重要性について対外的にも知らしめるとともに、具体的な計画で支援するような方策をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

○説明者（麻妻） どうもありがとうございます。国際協力局とも相談しながら、ぜひ進めていきたいと思っております。

○小川座長 他にご質問等はいかがでしょうか。

○高橋委員 ご説明、ありがとうございました。ポストMDGsの議題ですが、これは議題4つのうちの一つに入っていて大事な議論だろうと思いますが、先ほどのご説明の中で、アフリカの意見の集約の場にしたいということがあったと思います。このプロセスで、アフリカの市民社会の声をすくい上げるように各国政府に働きかけるようなことは、日本政府としてされていますか。

○説明者（麻妻） MDGsについても、市民社会の方々から、忘れるなという強い要請とありますが、叱咤激励を受けているところであります。私のところにも、NGOの方々からお話をいただいております。従来から、TICAD、特にフォローアップ会合のプロセスにおいて、日本及びアフリカの市民社会の方々にも出席していただきまして、特にMDGsを中心とした発言等の機会を設けまして、市民社会の声という形でご意見をいただいております。今後、アフリカの声はどうやってこのMDGsの中に反映していくかということにつきましては、いろいろな意見の交換の仕方があるかと思いますが、従来からあるとおり、アフリカの方々、市民社会の方々の声を吸い上げることはしてきておりますし、今後もそうしたことは継続していきたいと考えております。

○小川座長 他にいかがでしょうか。

○市村委員 BOP関連の事業、もしくは支援を何か考えておられますか。

○説明者（麻妻） BOPビジネスに関しては、既にJICAのスキームで幾つか動いているものもあります。個別事例に関しては、いろいろ挙げられるかと思いますが、実際にBOPビジネス支援という形では、JICAのスキームによる現地調査の他にも、JETROのスキーム等、既にアフリカ地域に対してもいろいろな形の支援の枠組みが準備され、考案されて、また、一部は実施に移されており。ただ、私、この間、現地に行きまして、通常のビジネスとBOPビジネスを区別するというよりも、やはり日本企業がクオリティの高い、地元に着して雇用をつくる、コミュニティにきちんと貢献するビジネスという意味では、区別すべきものではないという指摘を現地日経企業の方からも言われました。これはオールジャパンのアプローチで、そこは官民一体となって推進していくべき性質のものかなというイメージは、現地では持っております。

2 プロジェクト型の新規採択調査案件

○小川座長 他によろしいでしょうか。それでは、次の「プロジェクト型の新規採択調査案件」についての議論を始めたいと思います。事務局から提示された新規採択案件は19件ありましたが、本日取り上げる案件としては、フィリピン、カンボジア、ミャンマーの2件、ラオス、ウズベキスタンの計6件を取り上げたいと思います。これらは、委員側で19件すべてに目を通していただいた上で、会議の時間の制約上、特に協議を希望する6案件を選出しました。なお、今回、案件リストの位置づけや候補案件提示の仕方等、本適正会議の運営について、松本委員と市村委員からコメントが出されています。これらのコメントについては、本日の会合の終わりの方、「その他の事項」でご議論いただきたいと考えております。早速、個別案件の協議に入りたいと思います。進め方としては、まず説明者より案件の概要を説明していただき、その後、委員の意見を聴取した上で議論を行うことといたします。荒木委員、市村委員、松本委員、横尾委員より、各案件について事前に書面の質問とコメントをいただいております。質問については、外務省、JICAの発言の中で適宜説明があるかと思っております。それから、さらなる質問やコメントについては、各委員より案件ごとに簡潔にご紹介いただきたいと思っております。なお、各委員は、配付いただいた案件概要書に目を通しておりますので、説明者におかれましては、ここに記載されていることを改めて説明していただく必要はありません。時間の制約上、委員からのコメントを踏まえた簡潔な説明をお願いしたいと思います。

(1) フィリピン協力準備調査（円借款）「環状3号線建設事業」

○小川座長 それでは、「(1)フィリピン協力準備調査（円借款）『環状3号線建設事業』」について、まずは説明者側から概要説明をお願いします。

○説明者（横山） 私は、外務省の国別開発協力第一課長の横山でございます。よろしくお願いたします。(1)から(5)が国別第一課ですが、まずフィリピンについて、私から冒頭に少しご説明させていただきます。ご存知のとおり、フィリピンとの間では、2008年に、日・フィリピン経済連携協定が発効しておりますし、昨年9月のアキノ大統領訪日の際に、共同声明で、さらに経済関係を進化させていくということになっております。インフラ整備や投資環境整備を通じてフィリピン経済の発展を促進する必要がありますが、首都圏では相当深刻な交通渋滞が生じていると承知しています。これを解消することは、フィリピン側でも重点施策となっておりますし、我が国としても、今、パブコメを経て今月末までに公表することとしております国別援助方針の中で、運輸・交通網整備をフィリピンに対する援助重点分野の一つに位置づけております。また、このような運輸・交通網の改善は、日系企業の経済活動円滑化にも資すると存じております。それでは、案件の内容、実施に関する事項をJICAからご説明させていただきます。

○説明者（武藤） JICAのフィリピン担当課長をしております武藤と申します。よろしくお願いたします。いただきましたコメント等も踏まえまして、簡単に案件の説明をさせていただきます。案件名は、フィリピンの「環状3号線建設事業」です。こちらは、3号線全体の建設ではなく、未連結区間の一部の建設です。「事業の背景と必要性」におきまして、委員の皆様方から、マニラの都市全体計画における本件の位置づけということでご質問をいただいております。メトロ・マニラにおきましては、70年代にJICAがまずマスタープランを作成していきまして、中心部から環状線道路の建設を進めてきており、また、放射状に延びるところも組み合わさっております。ビジネスの中心であるマカティというところがありますが、ケソン、サンフホアンという北東部に住宅地が集中しており、こちらをつなぐ環状線がないために、環状4号線や2号線が非常に渋滞しております。この環状3号線の未連結区間を建設することにより、特に通勤事情が改善されるということで、こちらの案件の計画をさせていただいております。参考までに、環状3号線の未連結区間の建設は、メトロ・マニラの総合交通計画マスタープラン（99年版）にもきちんと位置づけられているものです。「事業概要」は、ここにも書いてありますが、環状3号線の未連結区間を建設すること。具体的には、土木工事、道路建設（約6km）、コンサルタントサービスです。借入人はフィリピン共和国政府、事業実施機関は公共事業道路省です。環境社会配慮は、これはカテゴリAとなっております。委員の皆様方から、用地取得に関してご質問をいただいておりますが、こちらは、フィリピン政府の方で、住民協議実施のための準備、用地取得費算出のためのデータを収集している段階です。今後、地方自治体等も含めながら、ステアリングコミッティ・やテクニカルワーキンググループを立ち上げていきます。特に道路の線形のところですが、用地取得、住民移転を最小化するために、日本の技術を使いながら、川沿いの線形、ダブルデッキ構造を採用して、必要な土地の面積を抑えることを検討しているところ。「過去の類似案件の評価結果と本事業への教訓」ですが、過去のフィリピンでの道路案件に関して、確かに時間がかかった案件も幾つかあります。そちらの原因となったものの一つに、例えば用地取得の際にいわゆる路線価格しか提示できない制度だったというのがあります。フィリピンの実施機関に対して、世界銀行の技術移転が最近は進んできていまして、こちらで国際機関が用いるガイドラインとほぼ同様の基準になってきたということが挙げられます。例えば、土地収用に関し

ても、いわゆる路線価格の次にきちんと市場価格を提示できるというシステムになりつつありますので、こちらの問題はかなり改善されつつあります。以上です。

○小川座長 どうもありがとうございます。今、概要の説明とともに質問に対する回答もいただきました。前後しますが、事前にコメントを、荒木委員、市村委員、松本委員、横尾委員からありました。今、お答えもあったかと思いますが、順番に、コメントのご趣旨を発言いただいて、さらに何かコメントや質問があれば発言いただければと思います。まず荒木委員からお願いします。

○荒木委員 荒木でございます。私は、この環状線をずっと見て回ったことがあります。数年前でしたか、いろいろ計画があるということで、そのときに、その他の路線も見たのですが、この環状3号線をきちんと建設しないとうまくリンクしなくて、交通渋滞がますますひどくなるのではないかということと、もう一つ重要なのは、日本がマニラの首都交通整備にかなり積極的に官民を挙げて取り組んできているので、これはやはり日本の一つの影響力を残していくためにも必要ではないかと考えました。ただ、問題は、先ほど説明がありましたように、用地取得の点で、日本も大変ですが、マニラも地権が非常に込み入っていますので、その辺のところは要注意で、十分注意していくべきではないかと思います。以上です。

○小川座長 まず皆様からご発言をいただいて、それからまとめてお答えいただければと思います。それでは、市村委員、お願いします。

○市村委員 市村です。私の意見として用地買収の問題を指摘しました。この環状3号線は、以前から計画があり、工事は実行されたが、今回の対象になる6kmが未開通ということですね。計画にありながら未開通であったということは、恐らく、用地買収がうまくいかなかったということだと思います。現在、渋滞が厳しくなった中で、やはり開通させなければいけないことは理解できますが、用地買収については、ご説明があったとおり、まだまだ情報収集の段階のように思えます。こういう中で、本当に確信を持って用地買収ができるのでしょうか。例えば、インドネシアのジャカルタでの鉄道の複々線のプロジェクトはその典型例かと思いますが、用地買収ができないために入札に入れずにいます。もう7年くらいかかっています。何のためにこの事業を始めたのかと疑問が湧くくらいになかなか用地買収ができない。それも、地元の住民が本来なら賛成して立ち退きを終えられればいいのですが、途中で、住民以外の第三者が来て、邪魔をするということが起きています。これはフィリピンでも当然同じようなことが考えられると思うので、どこまで調査をしているのか、どこまで確信を持っているのかということの一つのポイントになるのではないかと意見を出した次第です。

○小川座長 次いで、横尾委員、お願いします。

○横尾委員 私の意見は既に紹介されていますので、結構です。

○小川座長 では、松本委員、お願いします。

○松本委員 私も住民移転についてですが、概数がわかれば教えていただきたいということ

を質問させていただいています。あと、今、市村委員から過去のインドネシアの例がありました。フィリピンの中でも、今までたくさん住民移転の問題が引き起こされてきたと思います。いろいろなケースがあったと思います。ですので、ここに書かれている南ルソンだけではなくて、さまざまなケース、住民移転がどうしてそこまで問題化したのかということを確認するとともに、世銀の今の支援もまだ、再取得価格を必ずフィリピンで制度化するというところにまで結びつけているわけではないというのが私の理解ですので、あまり急がないというか、世銀がしっかりとした仕組みづくりにまでコミットして、フィリピン政府としてそれが自分たちの制度化されているというところの段階にまでいかないと、また混乱するかと思いますので、そこはタイミングを考えてほしいと思います。以上です。

○小川座長 コメントをいただいた委員から説明がありました。特に、用地買収、住民移転についてですが、何かお答えがありましたらお願いします。

○説明者（武藤） ありがとうございます。主に用地買収の件についてご質問をいただきました。いずれもポイントは似通っていたかと思しますので、まずはまとめてお答えさせていただきます。私ども、こちらの案件の用地買収に関しては、大きく3つのポイントで対応することを考えています。1番目は、先ほどもお話しさせていただきましたフィリピン側の制度の改善の中で実施していきます。もちろん、タイムライン、現地での末端での実効性のところに課題があるかと思しますので、そこはしっかりと見ていきたいと思っております。2点目ですが、市村委員からもございましたように、ずっと未開通であったことに何か理由があるのでしょうかということですが、確かに、用地買収、住民移転のことを考えますと、私どもも長らく、これはできない案件だと思っていたものですが、最近、日本のダブルデッキ構造や、都市で住民が密集しているところでも、橋脚から橋脚までの長さを長くとるとか、いろいろな技術が発展してまいりまして、そういうことを組み合わせることによって、川沿いを上手に使い、かつ、住民がいるところを避けながら、飛ばしながら、住民移転、用地取得を最小化するという線形のアイデアが最近出てきたところですよ。これに一つの可能性があるのではないかとということで、私どもも取り組み始めさせていただいております。もちろん、それでもない、住民移転、用地取得は発生するものです。あくまでも概算ですが、住居構造物としては125程度で、確信を持ってこの場で本当にそうですと申し上げられるものではないですが、そうした目視をしております。非正規住民もいまして、世帯としては40いるかいなか。そのくらいの規模感であるということでもまずは報告させていただきます。でも、一つ一つカウントしたものではありませんので、確定数ではないことをご理解いただければと思います。第3点目です。松本委員からもご指摘いただきましたけれども、過去にいろいろな案件でフィリピンでは住民移転が大きな 이슈 になっているところがあります。私も、90年代の駐在時代に幾つか、住民移転でいろいろな経験をさせていただいています。そこから学んで2000年代の案件では、第三者の、例えば大学の社会学部等に入らせていただいて、中立的に住民にきちんと情報が伝わっているのか、きちんと納得しているのかということを確認していただくようなことを行っています。今の案件でそれを実際に導入するかどうかはまだ全く白紙の状態ですが、第三者の目を入れて、DPWH、これは公共事業の実施機関ですが、こちらの制度改善かつ末端での実施能力の弱さを補って、きちんとした住民移転、用地取得ができるようにしたいと思っております。この3つの組み合わせです。

○小川座長 ありがとうございます。今、説明がありました。何か追加のコメント、質問がありますか。——よろしいでしょうか。それでは、2番目のカンボジアの「国道5号線（南区間）改修事業」の協力準備調査（円借款）の案件に移ります。

(2) カンボジア協力準備調査（円借款）「国道5号線（南区間）改修事業」

○説明者（横山） 外務省の横山でございます。本件につきましては、プノンペンから北西のタイ方面に延びるルートで、後でご報告するカンボジア国道1号線とともに、ベトナムからミャンマーに至るまでの、いわゆる南部経済回廊・アジアハイウェイ第1号線の一部を成すものでありまして、国内のみならずASEANの連結性にも資するものです。それでは、JICAの方からよろしく申し上げます。

○説明者（府川） JICAでカンボジア担当課長をしております府川と申します。こちらの案件は、円借款での事業実施を想定して、これから協力準備調査を行いたいというものです。お手元の案件概要書の地図をご覧くださいと思います。右下の方に首都プノンペンがありまして、そこから左上に延びているものが国道5号線です。今回の調査対象として考えているのは、プノンペンから少し左上に上がっていただきまして、プレクダム橋という橋があります。この地点から、スレアームという中ほどの都市までの区間139kmを想定しております。委員から事前にいただいていたご質問の中で、既にドラフトファイナルレポートが上がっている先行調査との関係はどうかというご質問をいただいております。先行調査の方は、地図をご覧くださいまして、北区間であるバタンバンからシソポンまでの対象としたF/Sをつくっております。今回の協力準備調査で南区間のプレクダム橋からスレアームまでのF/Sをつくりたいということでもあります。こちらの案件は道路セクターで大規模な非自発的住民移転が発生するという点で、環境カテゴリはAと考えております。これも委員からのご質問で、住民移転の対応の見通しということをご指摘いただいております。こちらは、私どものガイドラインにのっとりまして、カンボジアでは、経済財政省の中に住民移転局というものがあります。こちらの局が中心になって、移転計画の策定や住民説明会の開催、苦情処理システムの整備といったようなことを進めていくということでもあります。以上です。

○小川座長 どうもありがとうございます。この件につきましては、荒木委員、市村委員、松本委員、横尾委員から事前にコメントをいただいております。まず、荒木委員から、簡単に内容のご説明をいただければと思います。

○荒木委員 それほど問題点はないのですが、この路線はもともとアジア開銀が携わっていて、その先のつなぎを日本が行うということですか。

○説明者（府川） アジア開銀が以前に緊急的な補修工事を行いましたけれども、これはあくまで緊急的な対応であったということ、また、昨年の洪水で非常にダメージがあったということから、先方政府から、ぜひ緊急に実施をしてほしいというリクエストがあったものです。

○荒木委員 第2点は、タイ側に国境を越えていくわけですが、タイ側の路線はきちんとリンクできる形になっていますか。

○説明者（府川） はい。タイとの接続はとれています。

○荒木委員 あと、これは南部経済回廊計画で、この計画はバンコクにつながるもので、この路線が一つあることによって、タイの南部でかなり経済効率が上がってくる、物流が豊かになるということで、カンボジアでは北と南という発想があると思いますが、どうしても南の方はかなり貧困が目立つ地域なので、その辺の経済開発のためにも、回廊計画は重要ではないかと考えました。私は前向きに、カンボジアの発展のために必要だと判定した次第です。以上です。

○説明者（府川） ありがとうございます。

○小川座長 それでは、市村委員、お願いします。

○市村委員 私も荒木委員と全く同じ意見であり、案件としては非常によろしいのではないかと考えております。3月に業務の関係でカンボジアに行きましたが、経済特区等に日系企業もずいぶん進出してきておりますので、カンボジアを経済成長させるためには、この幹線道路が必要ではないかと思えます。ホーチミンルートの開発は既に始まっておりますので、今度はバンコクルートを開発を急ぐことが日本の国益にかなうのではないかと思えます。もちろん、早く進めていただきたいという意見です。

○小川座長 それでは、横尾委員、どうぞ。

○横尾委員 先ほど、連結性強化の観点で進めておられるという説明がありました。現在、日本側の提示するフラッグシップのプロジェクトとASEAN側のマスタープランのプロジェクトのすり合わせが進んでいると承知していますが、順調に進んでいるということによろしいでしょうか。

○説明者（府川） この事業については、特にASEAN事務局と（JICAが直接）具体的な話を進めているということはありません。

○横尾委員 フラッグシップ・プロジェクトとASEAN側のマスタープランとの案件で、それぞれ重要なプロジェクトを突き合わせて進めていると了解していますが、それはそういうことで先方の了解も得ていると理解していいですか。

○説明者（府川） はい。その一案件です。

○小川座長 松本委員、お願いします。

○松本委員 後ほど国道一号線の案件のときにも少し申し上げると思いますが、やはり1号線のときの教訓がどう生かされるかということが私にとって一番の関心事です。特に、1号線はいきさつがいろいろあって、事前のベースラインがないまま住民移転が行われたりということがありました。この国道5号線の場合は緒についたばかりですので、そのあたりはベースライン調査をしっかりと実施した上で進めていくということもそうですし、あと、住民説明会の仕組みや苦情処理メカニズムというものが、確かに制度としては1号線の中でできてきたと思いますが、これに対しては、現地のNGO等を含めて、それが本当に機能しているのかということに対する疑問もあります。したがって、そこはもう少し包括的に1号線の教訓を、どうしたら5号線のところに載せられるかということを検討していただきたいのですが、そのあたりについてはどのようにお考えでしょうか。

○説明者（府川） まさにご指摘のベースラインデータの収集等は重要と考えておりまして、この点、まずはカンボジア政府が詳細設計時にきちんとその調査を行うことを要請してまいりたいと考えております。住民への説明会や苦情処理システムについても対応をとってまいりますし、もし、不足の点があるということでしたら、現地で大使館やJICA事務所が、先方政府の住民移転のコミッティがありまして、そこと定例会を持っていますので、その中でその申し入れをしていくといったような対応はとっていきたいと考えております。

○松本委員 わかりました。もう1点ですが、そのことは今後、JICAの助言委員会の方でも現在行われている北区間も含めて議論されると思いますが、この会合の趣旨から、一つ教えていただきたいのは、ホーチミンとつないだときというか、ベトナム国境までの間は無償で実施されたわけですね。56kmの区間は無償資金協力で実施したと。今回の139kmについては有償資金協力で実施されるということかと思えます。このあたりについては、どういった政策判断から今回は有償資金協力でされるのかということについて、教えていただきたいと思えます。

○説明者（横山） その点につきましては、外務省の方からご説明させていただきたいと思えます。先生がご指摘の国道1号線につきましては、当時、インドシナ紛争や内戦、メコン川の大洪水が2000年に起きたそうですが、こういうもので著しく損傷を受けていまして、その整備にはBHN的な要素が含まれていました。一方、国際的には、先ほど申し上げましたASEANの南部経済回廊の一部を構成するために、カンボジアだけでなく、周辺諸国にも整備の効果が及ぶということで、カンボジア政府が借り入れて一国で負担するというのではなく、我が国の無償資金で整備することとなりました。本件については4期に分けて工事を行い、1期から3期までが既に終わっているということでもあります。最後の4期のところが今残っています。ただし、過去から、政治的にもこの1号線のところは無償で行うことを前提としてきた経緯もあります。また、最後の4期のところになるまでに、カンボジアもだんだん発展してきて、債務の返済能力も高まってきて、4期がたまたまそういう時期に当たったという経緯もあります。あと、5号線につきましては、債務負担能力は改善してきた2010年に要請を受けたわけですが、その時点ではかなり債務負担能力があるということで、そこから検討を始めたということで円借がベースになります。加えて、1号線は、先ほどのように相当ひどい損傷を受けて、BHN的な要素を含んでいるものを良くするという、片やこちらの5号線については、

基幹道路としては最低限の修復は既に行われていて、そこからさらにアジアハイウェイというか、そういうものへと補修するということで、BHNというよりは、もう少しインフラ整備に近いのではないかと、そういう観点から見ても、これは円借款になろうという整理をさせていただきます。

○小川座長 よろしいでしょうか。

○松本委員 はい。

○小川座長 他にありますか。

○高橋委員 すみません、私は書面でコメントを出す時間がなかったものですから、口頭で失礼させていただきます。私もやはりこの住民移転手続きにすごく関心があります。たしかJICAさんが2010年4月から今年3月まで技術協力をされていたと思いますが、住民移転手続きは標準移転手続書を作成したとしても、それがきちんと末端まで浸透していかなければいけないと思っています。質問は、セミナー等も確かにされていますが、今年の3月に終わったばかりのところ、果たしてそれが十分に効果を発現できるような状況になっているのでしょうか。セミナー等を見ると、関係省庁の課長クラスの人を対象に開催しているものが多いものですから、末端までそれがきちんと届いているのかどうか気になります。そのあたりの効果の発現について、JICAなりの評価について教えてください。もう1点は、事業概要の中で、土木工事としてバイパス建設5kmというものがあります。これはどこどこですか。5号線と4号線をつなげるような形の事を考えていらっしゃるのでしょうか。その点だけ教えてください。

○説明者（府川） 2点目ですが、地図でご覧いただきますと、コンポンチュナンという街がありまして、この市外を通ることをバイパスと言っているものです。したがって、4号線と5号線を結びつけるとか、そういうことではなくて、街まちの中に入るのを迂回するという内容です。

○高橋委員 そうすると、それに伴ってかなりの住民移転が出てくる可能性があると考えてよろしいですか。

○説明者（府川） はい。発生する可能性はあります。

○説明者（三宅） JICA経済基盤開発部の三宅と申します。最初の質問についてお答えさせていただきます。先生からのご質問は、住民移転技術協力プロジェクトが2010年4月から2012年3月、この2年間で住民移転プロセスが調整されたかというご質問だったと思います。確かに、技術協力プロジェクトは2年程度でしたが、その前に2005年くらいから継続的に、先ほど説明がありましたが、経済財政省及び公共事業運輸省を巻き込んだ、省庁間住民移転委員会（IRC）を月に2回程度の頻度で開いておまして、それが既に120回超を数えておまして、そのプロセスはかなりカンボジア政府の中に根づいたものと考えております。その集大成ということで技術協力プロジェクトを今回実施したのと考えております。

○高橋委員 もう1点だけ。今回、先ほど松本委員から発言があった、円借款にするかどうかということで私が少し疑問に思っているのは、昨年の洪水の被害が出ていることは私たちも現場から聞いていますが、実際には交通量はあまり減らず、車もそれなりにスムーズに通っているという情報をいただいています。であるならば、とりあえず緊急リハビリ程度の無償で十分ではないかと思っていますが、如何でしょうか。それよりかは、むしろ円借款で大がかりにして、その交通量を増やすことによって経済効果の発現を見込むということが、このプロジェクトのねらいなのでしょうか。

○説明者（府川） もともと将来的な交通需要を見越して5号線の、まず北区間を、それから南区間をと順番に考えていました。そこに加えて、昨年の洪水ということがありました。そこは両方の意味合いがあると考えております。また、先ほど市村委員から、民間企業のお話でしたが、今、日系企業がカンボジアに多く進出している中で、5号線のスムーズな通行については非常に大きな期待があるところであります。

(3) ミャンマー協力準備調査（無償）「ラカイン州及びカレン州における道路建設機材整備計画」

○小川座長 よろしいでしょうか。それでは、続きまして、3番目のミャンマー、「ラカイン州及びカレン州における道路建設機材整備計画」、協力準備調査（無償）の案件に移りたいと思います。説明者側からご説明をいただきたいと思います。

○説明者（横山） 外務省の横山でございます。ミャンマーにつきましては、皆様ご承知のとおり、最近、民主化、国民和解の進展が急速に進んでおります。4月1日には補欠選挙が行われまして、このような結果を受けまして、外務省としても、ミャンマーの民主化は大きな前進であり、これを歓迎するとともに、ミャンマー政府のさらなる民主化、国民和解、経済改革に向けた取組みを引き続き後押ししていくこととしております。我が国としては、現行の経済支援の方針に基づき、BHNについて後押ししていくこととしておりますし、また、本年2月28日の玄葉大臣の政策研究大学院でのスピーチにもありますが、民生分野や少数民族も恩恵を受けるような支援を推進していく、そのような方向となっております。このような中で、本件2件について、JICAからご説明させていただきたいと思っております。

○説明者（府川） 引き続き、JICAの府川でございます。こちらは、無償資金協力で、少数民族地域であるラカイン州、カレン州に対して、道路の建機を供与するという案件です。ご存じのとおり、ミャンマーは多民族国家であり、かねてより中央政府と民族グループとの間で武力闘争が続いてきました。まずラカイン州ですが、北部の方がバングラデシュに国境を接してまして、100万人近い人口のうち80%がイスラム系の住民です。この人たちには、イスラム系住民ということで市民権を与えられておらず、経済活動を行う上で制約があることから劣悪な状況にあるということでもあります。カレン州の方は、タイとの国境の州ですが、ミャンマーの独立以来、中央政府との間で紛争を続けてきていました。今年1月によりやく停戦合意に至りました。ただ、長く続いた紛争によって開発がだいぶ遅れています。また、今

後、これまでの紛争で生じていた難民や国内避難民の帰還、再定住といったことが課題になってきている状況であります。現政権は、国民和解のために少数民族との停戦、和平を進め、また、その開発を進めていくことをプライオリティに取り組んでおります。この少数民族と交渉を担っている鉄道大臣から、ぜひ、我が国からも、カレン州をはじめ少数民族への支援をお願いしたいといったことがありました。少数民族に対する支援ということでは、過去にコーカン特別区というところで麻薬対策のプロジェクトを実施したことがあります。麻薬代替作物としてソバの普及を行ったり、道路や電化といった貧困削減に取り組んできたという経験があります。今回、環境カテゴリとしてはCと考えております。こちらは、委員から事前にご質問をいただいたことですが、本事業では、道路建設を行うための機材を無償で供与するというものでありまして、直接的な環境や社会の望ましくない影響はないことからC案件と整理しております。以上です。

○小川座長 それでは、荒木委員、市村委員、松本委員、横尾委員から事前にコメントをいただいておりますので、まず荒木委員からご説明をお願いします。

○荒木委員 これは最も推進すべきプロジェクトではないかというのが私の見解です。2001年に、私はヤンゴンからマンダレーへ飛んで、マンダレーからコーカン地区を回って相当北まで行きましたが、まだまだ民族紛争がくすぶっているころでした。カレン族は激戦を交わしていたと。そのときに感じたことは、やはり少数民族対策が民主化の次のミャンマーの最大の課題であろうと。そういう政治的なターゲットの中で、日本がきちんと手当をして適切な援助を行うことが大切なので、少数民族対策としての道路の建設等も含めて、行ってみるとわかりますが、今までは放置されていて、ほとんど物流の役に立たない橋や道があったりしているわけです。それが一つあります。もう一つお聞きしたいのは、カレン族のカレン民族同盟との関係で停戦状態ですが、今、別の方向で平和構築のプロジェクトがJICAで進んでいるわけですが、それとの関連性はどうなっているのかお聞きしたいと思います。

○説明者（府川） ご指摘の平和構築のプロジェクトというのは、恐らく、こちらから状況把握のためのミッションを送ったことを指していらっしゃるのかと思いますが。

○荒木委員 既にコンサルタントも入って調査しているようですが、これからですね。

○説明者（府川） はい。まさに状況確認のためにそのミッションを派遣したと。その中から、まず道路から取り組めないだろうかということでありまして、これがスピノフした一案件です。

○荒木委員 もう一つは、ずっと昔、JICAがタイで実施した道路建設技術協力というものがありまして、技術移転と同時に道路と一緒に現地の人とつくっていくということ。つまり、労働のみならず、技術移転を行った道路開発方式がありました。例えばミャンマーあたりで、そういう技術移転をすることは現時点で重要だと思います。

○説明者（府川） ありがとうございます。実は、道路技術については、既に継続的に取り組んできております技術協力のプロジェクトがありまして、今回の案件も、その技術協力プ

プロジェクトとの連携を図っていきたいと考えております。

○小川座長 それでは、市村委員、お願いします。

○市村委員 私は、少数民族がいる両州に対して支援を行うこと自体は大賛成ですが、機材だけを提供するのは何か違和感を覚えます。当事者が機材をきちんと管理して、うまく使いこなせばいいでしょうけれども、過去の例から見ると、必ずしもそうはなっていません。また同じような状況が出てくるのではないかと思います。モニタリングして、どう使われているかよく見ていきたいとおっしゃっていますが、本当にそこまで見られるだろうかという点がちょっと気になりました。むしろ、差別化されてきた少数民族に対して、まず人道的な支援を行って、その上で段階的に道路などのインフラ整備に入っていく方が、むしろ効果的ではないかと思いましたので、意見を出させていただきました。

○説明者（横山） どうもありがとうございました。過去の案件というのは、こういった事例でしょうか。

○市村委員 過去の類似案件というのは、案件概要書に書いてありますバングラデシュの件、ミャンマーの件です。機材の提供というのは、管理体制が不備になりやすく、一方的に渡して終わりという状況が生じやすいものです。概要書でも、本当に効果が出たのかどうか、モニタリング等の問題も含めて、必ずしもうまくいっていないという趣旨の評価結果が載っておりましたので、同じことを繰り返されないようではどうですかというのが私の質問です。

○説明者（横山） 一つは、本件については、ミャンマー建設省と協力して進めることとしており、機材がきちんと使用されているかどうかのモニタリングは、例えば事後的に報告を求めるということもできるかと思います。また、先ほど府川課長から申し上げましたが、技協と絡ませることによって相手に技術を移転したり、その中には当然、維持管理等も含まれると思いますので、市村委員ご指摘のような過去の経験も踏まえまして、案件の開発の効果を発揮できるように努めてまいりたいと思います。

○市村委員 きちんと対処していただければ、特に申し上げることはありません。

○説明者（府川） かしこまりました。

○小川座長 それでは、横尾委員、お願いします。

○横尾委員 ありがとうございます。私も市村委員と同じような感想を持ちました。同感であると申し上げたいと思います。

本件は鉄道大臣と交渉しているということですが、少数民族問題については、国境省でも少数民族の問題を扱っていると認識しています。私どもは、国境大臣との懇談等で、「カレン州の方々が、最近タイ側からどんどん戻ってくるので、技術協力を通じて、生活の糧を得るための技術、特に縫製業に関連する技術を身に付ける教育を考えている。そうした分野で日本の協力を得たい。」というお話を伺いました。道路については、直観的に必要だろうと

思います。それをラカイン州，カレン州の戻ってこられた少数民族の方々の経済の復興にどうつなげていくのか，その辺りをどうお考えなのか。これはまた改めてミャンマーの案件で取り上げたいと思いますが，そうした総合的な計画が必要ではないかと思います。既に，人材育成や教育についての協力が求められていると思いますので，そうしたものとどうつなげていくのかという点について，検討等を進めておられるのであればお伺いしたいと思います。

○説明者（横山） 全体的なミャンマーの総合開発調査につきましては，JAIF（日・ASEAN統合基金）を使って実施させていただくことになっています。今ご指摘のような，少数民族の方々が地元へ帰還されてどのように生計を立てていくのかということにつきましては，今後ともいろいろ検討する必要があるかと思いますが，今回のプロジェクトは何かと申しますと，例えば帰ってこられたとしても，その地区とほかの地区との交通網がきちんと整備されていなければ，生計を立てられないということもあるかもしれませんので，帰ってこられたところがきちんと地域的に経済的な連携が図られるようにということで先方政府から要請があつて取り組んでいるものです。したがって，帰ってこられてから，生計を立てられるために，広い意味でのどのようなインフラ等を整備する必要があるのか，そういうことについては今後またいろいろ考えていかなければいけないと思っております。

○小川座長 よろしいですか。

○横尾委員 はい。

○小川座長 それでは，松本委員，お願いします。

○松本委員 部分的には，市村委員，横尾委員と重なるものもありますが，第1点目はニーズに対する部分です。つまり，この概要書に書いてあるニーズというものに対して，手段とニーズが本当に合っているのかというか，目的がこの手段によって達成できるのかが，概要書を読んだだけでは納得できないという点です。具体的にどういうことかという点と，まず，カレン州の方では，今はまだどんどん帰ってこられるという状態ではありませんし，キャンプの方にまだ十数万人いらっしゃいます。原因が道路の状態が悪いからとか，もしそういうことであれば，恐らく，道路が整備されれば帰ってくるでしょうが，私が聞くところでは，やはりまだ難民キャンプにいる方々は，帰っても大丈夫なのかどうか不安があるという点が大きいのので，そもそもこの事業によって，ここに書いてあるような効果が発現できるのかどうかという点に疑問があります。ラカインの方は，まさにこの概要書に書かれているとおり，イスラム系住民の人たちが非常に困っている。その困っている理由は，やはり市民権が与えられていないことです。したがって，さまざまな自由が制約されている。もっと言えば，その中には移動の自由も含まれている。そういう中で，道路を整備したら，イスラムの人たちの生計がどこまで向上するのかということに対しても，これを読んだだけでは説得力がないという点，疑問が生じます。したがって，この概要書からは，目的の達成と手段との間に，飛躍という点，そういうことが感じられます。それが1点目です。2点目は，今，民主が進んでいて，良い方向に行つてほしいということは，私もそう思います。ただ，まだ若干過渡期的なところも含んでいると思います。その中で，特に，カレン州だけではないのですが，こ

れがカテゴリCになっているというところを、もう少し慎重に扱ってほしいと思います。なぜかという、道路建設の機材提供だから問題ないというのは、一般的にはそのとおりだと思います。しかし、これまでのミャンマー政府の対応から考えると、この機材がきちんと道路整備だけに使われるかどうかということに対しては、大きな声で言う必要はありませんが、慎重になった方がいいと思います。つまり、軍が内政的な理由から、こうした機材を別の用途に使用する可能性を、私自身は、100%否定することは不可能だと思っています。つまり、この概要書の中にも、きちんと使途目的が、このとおり使われているかどうかモニタリングすると書かれていますが、これは単に援助がむだにならないようにするだけではなくて、それが逆に少数民族の人たちの生計をおびやかす方向に使われないうるためにもモニタリングが必要だと思います。そう考えたときに、これは社会配慮の一部ですので、カテゴリCにはならないのではないかとというのが私の意見です。それとも関係しますが、中央政府との話し合いも結構ですが、一方で、少数民族の人たちのグループともできるだけ対話を重ねて、こうしたことが本当にラカインのイスラム系の人たちのためになるのか、あるいは、カレンの人たちのためになるのかということ、やはり少数民族のグループにも接触して確認していただきたいというのが3点目です。以上です。

○説明者（横山） 1点目については外務省から、2点目と3点目についてはJICAからご説明させていただきます。第1点目ですが、先ほど少し申し上げましたが、本件の目的というか、効果について、少数民族が裨益するという場合、この「少数民族」とは一体どういう人を指すのかということがあろうかと思っています。ラカイン州にいるラカイン族も少数民族ですし、おっしゃったイスラム系住民の方ももちろん少数民族です。いずれにしろ、その地域において、道路の復旧などを行って、そこに帰られた場合に備えた地域の開発に資すると。帰ってきたところで、道路が整備されていないために、他の地域との間で経済活動がしにくいということになると、生計もなかなか立てにくいということもあろうかと思っています。そういう意味で、松本先生がおっしゃった、すべての人が裨益するようなプロジェクトを、一つのプロジェクトで、かつ、限られた予算で行うというのはおのずと限界があるというのをおっしゃるとおりであります。また、例えば市民権がないとか、そういう問題については、国際社会としてミャンマーと対話をする等々いろいろなツールを用いて、要するに、総合的に外交力を使って改善を図る、進展を図るということだと思いますので、一つのプロジェクトですべてのトラブルシューティングはできないわけですが、一つ一つ、こつこつと少数民族のためにいろいろなプロジェクトを実施していきたいと思っております。

○説明者（河野） 2点目について回答させていただきます。JICA環境社会配慮審査課の河野と申します。松本委員からのご質問ですけれども、この案件はカテゴリCではないのではないかとのお話ですが、先ほど府川からもお話ししましたように、事業自体はあくまでも機材供与の案件ということで、従来もこうした案件については環境社会配慮ガイドラインの解釈としてはカテゴリCという整理をしております。ただ、おっしゃるとおり、別の用途に使われる可能性があるとか、少数民族への生計配慮ということがありますけれども、これはガイドラインの範囲というよりも、むしろ、案件で配慮すべき事項として整理されるべきものではないかと我々は解釈しております。

○説明者（府川） 3点目のところで、少数民族グループとの接触については、アプローチとしては我々の課題かもしれません。少なくとも、地方政府との話し合いははしていきまして、地方政府の方々というのは、中央のアポイントではあるけれども、もともとその州の出身の方が多いです。お声を聞きます、これまで開発が遅れてしまった分、そのキャッチアップをしたいというニーズを強く持っていらっしゃるのかなと思います。

○越川局長 コメントをいろいろとありがとうございます。いただいたコメントはそれぞれなるほどなということで、できるだけ取り入れて実施して調査していきたいと思います。あと、機材についてはメンテナンスが非常に重要で、私もアフリカに3年間いて、機材を供与する際には、渡すことは簡単ですが、それが5年後、10年後にはスクラップではなくきちんと使われていることが日本の援助の印象にとっても、実体においても非常に大切であると思います。特に、これは地域によって差別しているわけではありませんが、うちの局でいいますと、国別三課あたり、アフリカに行く援助については、前よりも後の方をしっかりと、技術協力なり専門家の派遣なりをして、メカニクのメンテナンス、運営、こういうものをしっかりと行うようにという指示をしております。そういう意味で、いただいたコメントは全くそのとおりだと思いますので、その点を含めて調査をさせていただければと思います。それから、少数民族との対話ですが、できるだけ進めたいと考えております。今年に入って、参議院のODA特別委員会からもミッションが行きまして、ミャンマー、ラオス、タイを回りましたが、その際にも、NLD、カレン族、その他少数民族の代表とも対話しています。100%できるか、十分かどうかはわかりませんが、できるだけそういうことで、調査の段階でもミャンマー政府との合意のもとでそういう少数民族の代表の方とも対話して進めていくことができればと思っております。もう1点。先ほどから、道路が最初か人権が対象か、という議論がありますけれども、私はアンゴラに3年間いて、2002年まで内戦をしていましたが、道路の重要性は決定的ではないかと、印象として持っています。いろいろな地方に行きますと、道路が通る前は、10kmの道を車で行っても1時間かかります。それが、舗装ではなくて普通の砂利道でも整備されますと、5分か10分で行ってしまっただけで、物流もそうですし、いろいろな意味で、その地域に住む住民の経済・社会発展にとっては極めて重要であるというのが、私のアフリカでの経験です。それがミャンマーにそのまま当てはまるかどうかはわかりませんが、道路整備は非常に重要であるというのが私の印象です。すみませんが、私、国会議員から呼ばれていまして、中座させていただいて恐縮ですが、ここで失礼させていただきたいと思います。あとはよろしくお願い申し上げます。

○小川座長 どうもありがとうございます。では、松本委員、お願いします。

○松本委員 今お答えいただいた件についてですが、まず1点目については、とりあえず帰還した人を対象にした事業であると。つまり、これが帰還を促進するかどうかというよりは、帰還した人たちにある程度限定した対象の事業であるということが横山課長の説明と理解したのですが、それがいいですか。2点目については、JICAの河野さんの話では、カテゴリ分類で対応するのではないけれども、ガイドライン上、社会配慮ということ、あるいは、そういうことは書かれていますから、つまり、カテゴリ分類はCかもしれないが、適切な社会配慮はするつもりだと解釈してよろしいのかどうか。その点について確認したいのですが。

○説明者（横山） 場合によっては、ミャンマー政府等の優先順位で、提供された機材で帰還される方を支援できるような道路を整備する、そういうことで帰還される少数民族の方が裨益するというところもあるかもしれませんが、帰った先の道路をある程度整備してないと、そもそもあそこに帰って来たところで、例えばいろいろな物資が来ないとか、そういう状況だとなかなか帰りづらいということもあると思います。そういう意味で、本事業は、松本先生がおっしゃったことだけではないのですが、基本的には、帰還できるような環境整備をしておくところが主だと思われます。ただし、だからといって、全く帰られる道路が、整備の対象から外れるかという、必ずしもそうではないと思いますので、そこは実施においてどうなっていくのかということかと思えます。

○説明者（河野） 2点目のお話ですが、繰り返しになりますけれども、ガイドラインの適用ではないと我々は理解していますが、事業の範囲の中で何らかの配慮ができる場合にはそれを行っていくということかと思えます。ただ、基本的には、私の理解では、この案件は機材供与の案件ですので、我々の範囲というか、権限といいますか、責任がどこまで及ぶかということかと思えます。従来の機材供与の案件では、あくまでもガイドライン上はカテゴリCで、それ以降のものについては相手国政府が責任を持って行います。それに付随するものについては、あとは事業の中でどこまでカバーできるか、モニタリングについても、環境社会配慮のガイドラインに沿ったモニタリングというよりは、機材が使われているかどうかというモニタリングを行うという説明が今ありましたが、少数民族の話についても同様の対応になると理解しております。

○松本委員 今のお答えですと、過渡期にあるビルマへの機材供与としては不十分ではないかというのが私の見解です。カテゴリCであっても、とりあえずガイドラインはすべての案件に適用されるわけですから、その第1の基本的事項はカテゴリ分類とは関係なくガイドラインで対応することになっていきますから、それはカテゴリ分類とは別の話だと思えます。ですから、それはガイドラインをしっかりと適用して見るべきものではないかというのが私の見解ですが、それはまた別途議論させていただきたいと思えます。

○小川座長 松本委員のご意見も聞いていただきたいと思います。どうぞ。

○高橋委員 今の議論の延長になるかもしれませんが、私も環境ガイドラインを一緒につくっていくプロセスで、紛争地域というか、いろいろとテンションの高い地域のあり方の問題として、ガイドラインの適用の是非を形式的に考えるだけではなくて、もっと積極的に配慮を行うべきだと言ってきました。たしかJICAは紛争影響評価アセスメントに近いような、ピースニーズアセスメント（PNA）というものを開発してきたと思えますが、今回はそれを適用するべきではないでしょうか。ミャンマーは紛争地域と位置づけて、そうしたツールを使ってしっかりとした配慮を行うべきだと思えますが、いかがでしょうか。

○説明者（府川） 現地にミッションを派遣しまして、どういったニーズがあるのか、あるいは、配慮すべき事項があるのか、そこはきちんと確認しながら案件を進めていくということであり、また、機材を提供した後も、その機材でどういった事業を実施するのか、ま

た、機材の使われ方についてはきちんとモニタリングをしていくような仕組みをできるだけしっかりと構築していくことを考えたいと思います。

○小川座長 よろしいでしょうか。次回またこの件についてフィードバックしていただくということもあり得ると思います。環境カテゴリCにしておいて、別途違うところでモニタリングするということもあり得るかと思ひますし、あるいは、今、高橋委員からありましたように、紛争の問題も含めて検討するというご意見もありましたので、その点を踏まえて、次回、フォローアップできるのであれば、していただきたいと思ひます。続きまして、4番目、ミャンマー、「ヤンゴン市渡河船供与計画」、協力準備調査（無償）の案件に入りたいと思ひます。

(4) ミャンマー協力準備調査（無償）「ヤンゴン市渡河船供与計画」

○説明者（横山） 引き続き、JICAの方からご説明をお願いします。

○小川座長 時間も限られておりますので、この後、委員からコメントの説明がありますが、一つずつ答えるのではなくて、まとめて、まずコメントを一通り聞いていただいて、それで答えていただく形にさせていただければと思ひます。よろしくをお願いします。

○説明者（府川） かしこまりました。こちらの案件は、無償資金協力で、ヤンゴン市に、ヤンゴン川を渡るためのフェリーを供与しようという案件です。ヤンゴンの中心部から住宅街まで、川を渡った地区がありまして、今は非常に老朽化したフェリーで渡河しております。ただ、利用客は非常に多くて、1日に2万人の利用客があります。委員からご質問をいただきましたのは、橋ができてしまうとフェリーは不要になるということがありましたけれども、橋をつくるためには、相当程度、アプローチ用の用地取得が必要になってまいりまして、今の街の密集度を考えると短期的には難しいのではないかとということで、引き続きフェリーの重要性があらうかと考えております。また、新規の建造ではなくて中古の船を適用することもできるのではないかとご質問をいただいております。ヤンゴンで使っているフェリーは、3段くらいのデッキがありまして、そこにとにかく人を詰め込むというもので、日本のように、しっかりと部屋ができているものではなく、吹きさらしの形態です。日本で同じような仕様の船はなかなかないのかなということがあります。こちらの環境カテゴリはCと考えております。また、過去の案件からの教訓ということでは、船の保守についてのトレーニングをしっかりと行うべきということがあります。こちらは、開発調査で実施している技術協力がありますので、そちらとの連携を図っていきたいと考えております。以上です。

○小川座長 ありがとうございます。それでは、荒木委員からコメントの説明をお願いします。

○荒木委員 これも私が推薦するプロジェクトの一つですが、ヤンゴンにこれから、すでに外国の投資家、外国の関係者、国際機関等々を含めてたくさん集中的に参入してくると思ひます。ヤンゴン市内は相当、外国企業の投資活動が活発になっています。要するに、必要な

労働人口を、この前のダラー地区から相当引っ張ってこななければならない。あるいは、ダラー地区にも相当の住居を完備しなければならない。恐らく、ヤンゴン市内は中枢機関で大部分が占められるのではないかと想像します。そうすると、とりあえず、2年、3年かここ4~5年が勝負だと思えます。相当短期に集中すると読んでいます。既に現在、ヤンゴン市内のホテルが足りないし、事務所もない状態です。ですから、これはかなり緊急を要することなので、この船は早急に供与した方が、ヤンゴン市民に対する日本の印象という点においても非常にいいと感じた次第。推薦プロジェクトです。

○小川座長 それでは、市村委員、お願いします。

○市村委員 先ほど中古船についてのご説明がありましたが、私の意見は、中古船の方がいいのではないかとこのものです。それには理由が幾つかあります。今回の渡河船は人員輸送が主な目的になっているようですが、日本のフェリーでも、カーゴを運ぶよりも人を優先的に運ぶフェリーもあります。具体的にそのようなフェリーがあれば、中古船の方が、デリバリーが早く進むということです。また、同じ予算で、新造船ならば1隻しか調達できないところを、中古船ならば2隻調達できるのではないかとこのことです。今から30年以上前ですが、マレーシアのペナン島と半島側のバタワースを結ぶフェリーポートがありました。これは当時、イギリスが主導して、香港島とカオルーンを結ぶフェリーを香港から無償で持ってきて、オペレーションからメンテナンスから全部面倒を見たものです。今回の案件はこの事例と似ているのではないかと思います。この事例では、橋ができるまでの20年間はフェリーが使われましたので、実効性を急ぐことと、大量輸送を考えるならば、船の数が多い方が歓迎されるのではないかと思います。

○小川座長 それでは、横尾委員、お願いします。

○横尾委員 結構です。

○小川座長 では、松本委員、お願いします。

○松本委員 橋の件は私が質問しました。先ほどの荒木委員のお話でも、緊急に行くならこの方がということはそのとおりだと思いますので、その点クリアになったと思います。ただ、またカテゴリの話になりますが、当然、安全対策とか水質の問題はチェックするかと思いますので、カテゴリ分類はCですが、そうした点についての配慮もしていくことを考えた方がいいと思います。

○小川座長 それでは、お答えいただければと思います。

○説明者（府川） 中古船のところは、私、勘違いしていたかもしれませんが、日本の中古船だけではなくて、海外の中古船を持ってくるという手もあるのではないかとこのことについては検討していなかったもので、無償のスキームの中でこういったことができるのかは、確認してみたいと思います。船の数は、現状は2隻が行ったり来たりしてしまっていて、3隻目がバックアップとしてあるという状況です。ご指摘のとおり、資金のアベラビリティによって、1

隻なのか、2隻可能なのか、そこは調査しながら確認していかなければいけないところであり
ます。それから、安全や水質への配慮といったところのご指摘がありましたので、そこも調
査の中で見てまいりたいと思います。

○小川座長 よろしいでしょうか。中古船の可能性もあわせて調査で検討していただくと。
よろしいですか。

○説明者（横山） 最近、テレビ等でミャンマーがよく特集されています。ミャンマーでは、
日系企業製品の信仰が強くて、特に、日経企業の新品を見て非常に評価されるそうです。日
系企業製品へのブランド信仰が強いために、例えば車等、中古品でも人気があるそうですが、
一方、中国や韓国製品も相当進出しているそうです。例えばミャンマーでは、日本車の中古
車が95%のシェアを占めているそうですが、中国だけは新車を売り込んでいて、今、シェアを
伸ばしているということです。やはり新品も一つの選択肢かもしれませんので、市村委員の
ご指摘も踏まえつつ、幅広く考えさせていただきたいと思います。

○市村委員 よろしくお願ひします。ただ、車についてですが、ミャンマーは、ご承知のと
おり右ハンドルです。中国は左ハンドルですので、右ハンドル対応ということからいえば日
本車の方が圧倒的に有利です。かつ、中古車が中心のマーケットですから、95%が多少下がる
にしても、ミャンマーで国産車を生産しない限りは、当面、日本車のシェアは維持されると
我々は見えています。韓国も左ハンドルですからシェアを伸ばすのは難しいでしょう。

(5) ラオス協力準備調査（円借款）「ナムグム第一水力発電所拡張事業」

○小川座長 それでは、他に何かありますか。——よろしいですか。それでは、5番目、ラオ
スの「ナムグム第一水力発電所拡張事業」、協力準備調査（円借款）の説明者側からの概要
説明をお願いします。

○説明者（横山） まず外務省の方から説明させていただきます。ラオスにつきましては、
先月16日に7年ぶりの円借款案件である、ラオス南部地域における電力系統整備計画について
交換公文署名を行いました。電力を含むインフラ整備は、私どもが4月末までに公表します国
別援助方針の中でも重点を置いている分野でありまして、今回は、電力関係の第2弾でありま
す。ラオスからの要望も強いところがありまして、皆様のご審議をと存じております。

○説明者（府川） ラオスのナムグム第一水力発電所ですが、過去、円借款や無償資金協力
によって整備を進めてきたプロジェクトです。現在、発電能力が155MWということですがけれ
ども、こちらは40MWの増強を行い、今、増大しつつあるピークロードに対応していきたいと
いう案件でありまして、円借款を想定しております。幾つかご質問をいただいている中で、
この概要書の中で、タイから電力輸入の話について述べておりまして、タイとの関係はとい
ったようなご質問があります。基本的には、ラオスは、電力輸出国であります。現在開発さ
れている発電能力のうち80%くらいはIPP（独立系発電事業者）による発電で、その多くはタ
イ等へ輸出されているということでありまして、一方で、地域的にナショナルグリッドがしっ

かりつながっていない、もしくは、ピーク需要に対応できないといったところから、タイの発電会社から電力輸入を行っている部分があります。輸出がトータルで6,646GW/h、これに対してタイからの輸入が890GW/hあります。では、なぜ、輸出しながら輸入をしなればいけないのかと。そこは制度変更で改善ができるのではないかというご質問もいただいております。これは、一つには需給の関係がありますが、もう一つは、8割がもともと輸出を目的としたIPP業者による開発でありまして、長期契約で輸出することが決まってしまうものです。このために、ナショナルグリッドの完成や、ラオス内の地域間の電力融通ができるようにしたり、あるいは、国内向けの発電を増やすべく、今後、国内向けのIPPについてもラオスは取り組んでいきたいとしております。また、今後の電力の見通しについてのご質問もいただいております。2010年時点で、ラオス国内で必要な電力需要が約3,000GW/hありますが、これが2015年、2020年と増大していくと想定されています。2020年は1万5,000GW/hを想定しております。それから、別途、無償資金協力で実施しようとしています気象水文システムとの関係はというご質問もいただいております。気象水文システムの方で機材整備を行うことによりまして、今後の降雨量の予測制度の向上等が期待されますので、これは本事業にとっても有効であると考えています。また、カテゴリBについてのご質問もいただいております。今回、発電機の増設を行います。これによってダム湛水面積が変わったり、ダムの高さを増やしたりといったようなことはありません。既設のダムに穴をあけて、これで新しい発電機をつなぐということで、環境社会に対する影響は最小限の工法を採用しようと考えています。一方、下流への影響といったことがあります。これは、この拡張を実施したことによって、発電機が動いている時間帯は水位が0.4~0.5mくらいの上昇があり得ます。逆に、オフピークの発電機を動かしていないときには、0.3~0.4mくらいの水位の低下が起こり得ます。これに対する影響について、2009年に実施した調査で確認していますけれども、下流の住民の許容範囲であると確認しております。また、オフピークからピークに切り換わるときに、急に水量が上がるようなことがないように、段階的に出力をアップしていくような運転ルールをきちんとつくりたいと思いますし、また、下流の住民に対する告知をしっかりと行いたいと考えています。以上です。

○小川座長 それでは、まず荒木委員からお願いします。

○荒木委員 このナムグムダムは、ほとんど全量が売電の対象になっていますか。

○説明者（府川） 両方です。

○荒木委員 自国の配電と一緒に。

○説明者（府川） はい。自用と、あと余ったら輸出するということで、両方やっています。

○荒木委員 基本的にその国内需要の部分を拡大していこうという考え方ですか。後でまとめてお願いします。いずれにしても、もう一つ言いたいことは、このナムグムダムというのは、日本のラオスに対する援助の最古の歴史に入りますから、その歴史を少し書いておいてください。こういう伝統的なラオスに対する日本の援助はなるべく継承していくべきだと僕は思っていますので、ぜひ、その歴史の価値をもう少し書いておいてください。そうでない

と、新規参入の人は、これを見て新しく援助するのではないかと考えているかもしれないけど、これは非常に古い歴史を持っていて、ラオスの人たちはこのダムを非常に愛しているわけです。ということは、日本を好きだということです。その辺のことを考慮して、ぜひ、この書き方を工夫していただきたいと思います。したがって、私は、売電によってラオスが成り立っていることは昔からわかっていまして、何をもってラオスの人たちが国をつくっていくかという、収入の面では他に大きな資源がないんです。地下資源があるわけではないし。したがって、水力発電で得た電力を売電することによって国を維持していこうと。基本的な条件のところですから、しっかりと日本は国づくりにおいてこれを支えていくべきだということで、私も推薦のプロジェクトにしたわけです。以上です。

○小川座長 では、市村委員、お願いします。

○市村委員 私からは、事前にコメントでお渡ししたとおり、この概要説明書を読んでも、全体の電力消費あるいは発電量等々の関係がよく見えないのです。国内の消費量が現在の3,000GW/hから、2020年には5倍の1万5,000 GW/hになると説明がありましたが、消費量が5倍になるときに、どういう電力政策をとっているのかが見えませんし、このプロジェクトで行なおうとしている40MWの発電設備の増設ではとても追いつかないと思います。なぜそれをあえて行わなければいけないのかということです。ただ、荒木さんのお話を聞いていると、非常にノスタルジックなところがあるのかなと思いました。ただ、定量的にはわかりづらい説明になっています。それから、IPPの長期契約とはどのくらいの契約期間でしょうか。30年の契約なのか、10年なのか、この辺がもう少し見えないと意見も言いにくいです。10年だったら制度を変えればいいんです。そして、IPPをどんどんつくっていけばいい。ただ、ここは水資源が中心の電力政策ですから限界があります。したがって、将来、5倍に増大する消費量に対応するために、電力政策として何を持っていくのか。石炭で行うのか、ガスで行うのか、原子力で行うのか等々も見えない中で、これだけを取り上げてどうでしょうかと言われても、議論するには無理があると感じたところです。

○小川座長 では、横尾委員、お願いします。

○横尾委員 既に、ご質問に答えていただいておりますので結構です。これは、ぜひ実施していただきたいと思います。

○小川座長 では、松本委員、お願いします。

○松本委員 私は荒木委員とは別の意味で歴史を見てきた者ですので、そういう点も含めてですが、おっしゃるように、以前の報告書も拝見しました。基本的には、いろいろな対策をすることによって、この40MWがしっかりと維持され、下流への影響がなくなると考えています。カテゴリ分類は、基本的に対策を前提とするのではなくて、影響の可能性によって分類するので、私は、こういうルールをつくれれば大丈夫ということを前提でカテゴリ分類することについては、基本的に環境アセスメントの考え方からすると違うのではないかと考えています。なので、カテゴリのBについては見直す必要があるのではないかと考えています。その理由は、実を言いますと、報告書にも書かれていますが、上流にナムグム第2が完成し、さら

にナムグム第3, 第4, 第5というものが計画としてある。特にナムグム3はもちろんすでにあるわけですが。そうして考えたときに、オペレーションの仕方によって、ナムグム第1の貯水池にたまる水の量が変わってくることは明らかです。現実には、1980年代から後半の90年代の初めにかけて、ナムグムダム湖の水位は6割に減りました。それを補うために新たなダムをつくって導水しているという歴史があります。それから考えれば、雨季と乾季があるラオスで水を治めることはなかなか大変です。したがって、そうしたオペレーションのルールを含め、累積的影響も踏まえるような、つまり、ナムグム2, 3の事業者とも議論しながら、ナムグムの流域全体をどのようにマネージしていけば最適な発電が維持できるかということが、この事業の中で、たかが40MWですが、この中で議論していくことが、日本としては大きな貢献になるのではないかと思います。ADB（アジア開発銀行）も今までしていますが。そういう意味で、これはやはりカテゴリAにして、しっかりと累積的な影響も見、下流への影響、増水の対策、渇水の対策を行うべきではないかと思います。

○小川座長 それでは、説明者側からお答えいただければと思います。

○説明者（府川） 荒木委員からご指摘いただきました過去の歴史のこと、市村委員からいただきました全体の全力政策や発電量等との関係といったあたりについては、可能な範囲で、概要書をわかりやすくしたいと思います。IPPの契約の年数は、すみませんが、今、明確ではないのですが、20年、30年といったタームでありまして、10年での見直しというのは、ちょっと聞いたことがないので、もう少し長いものになるかと思っています。あと、荒木委員からいただきました、ナムグムの電力は、国内向けと、余剰の折にはタイへの輸出と、両方を行っております。IPPのように、何割も全量を必ず輸出するというのではなくて、需給によって変動がございます。それから、松本委員からご指摘のところにつきましては、とりあえずオペレーションサイドの方で私から申し上げますと、過去のレポートにおきまして、ナムグムができることによって貯水量は安定化する方向であるということは書いてあります。今回、実際にナムグム2のオペレーションが始まっていますので、実際の流量を検証して、影響がどうなのかということについては改めてレビューしたいと考えております。

○説明者（河野） 松本委員からいただいたコメントに対してですが、今、府川からお話があったとおり、現状としては、ガイドライン上、カテゴリBと我々は解釈しております。もちろん、調査を行って、その結果として、仮に新たなインパクトがわかった場合には、将来的にカテゴリの変更もあり得るということかと思っています。いずれにしましても、こうした形の拡張で、過去の調査でもそれほどインパクトがないということであれば、現時点ではカテゴリBという判断に到っております。

(6) ウズベキスタン協力準備調査（円借款）「ナボイ火力発電所 2号機近代化事業」

○小川座長 よろしいですか。それでは、続きまして、6番目、ウズベキスタンの「ナボイ火力発電所2号機近代化事業」、協力準備調査（円借款）について、説明者側から概要の説明をお願いします。

○説明者（竹端） 外務省の国別開発協力第二課の竹端と申します。よろしくお願ひいたします。本件ナボイ火力発電所の2号機の案件ですが、まず、ウズベキスタンが位置する中央アジアについてですけれども、外務省としては、この中央アジアの位置する地政学な位置づけ、特にアフガニスタンに隣接していますので、テロ、麻薬、そうした不安定要因への対処の観点からも、この地域の安定が重要であると考えております。その中で、ウズベキスタンにつきましては、外務省としては、経済成長の促進、格差の是正を中心に、こちらの案件についても、運輸、エネルギーインフラ、旧ソ連時代に整備されたものが老朽化していますので、そうした対応の必要があります。こちらにつきましては、国別援助方針の策定作業を昨年度開始しまして、近々公表を予定している国別援助方針においてもこうした点を明確にしています。事前にいただきましたご質問事項について、そのうち二国間オフセット・クレジット・メカニズムに関するご質問につきましては、引き続き私から簡単にご回答申し上げます。その他のご質問事項につきましては、JICAの方からご説明させていただきたいと思ひます。オフセットメカニズムの導入の可能性についてですが、こちらは、現状、東アジアの国々、インドネシア、ベトナム、インド、こうした国との間では、政府間の協議を開始しているというのが現状で、これは、関心がある国との間で協議を今進めているところでありまして、まずはそれらの国との間の協議を深掘りしたいというのが現状です。したがって、ウズベキスタンとの間では、現時点で、この制度の構築に向けた協議を行う予定はありません。以上です。

○説明者（山田） JICA中央アジア・コーカサス課の課長をしております山田と申します。どうぞよろしくお願ひします。私からは、案件概要書に書いてないことについて、簡単に補足説明をさせていただいて、その後、事前にいただいているご質問にお答えしたいと思ひます。まず、本事業の位置づけですが、資料では、電力供給不足を解消するためのプロジェクトということで書いてありますが、ウズベキスタンは91年に旧ソ連から独立した国で、火力を中心にした発電所の構成になっています。火力発電所については9カ所、64ユニットの発電施設を持っていますが、非常に老朽化が進んでいまして、1950年代から建設して、70年代あたりまで順次建設した全ユニットが64ユニットです。そのうち独立後に更新されたユニットあるいは更新を手がけている途中のユニットがたったの2つで、効率の低下が深刻な問題になっております。ナボイの発電所につきましても、オペレーションの時間ベースでの稼働に関しては、稼働率が約8割ありますが、定格容量で見たときの発電量が5割を切っているという大変効率が悪い発電所になっています。国全体で見ても、熱効率が3割程度ですので、今回、このナボイの発電所の事業は、それをガスコンバインドサイクルの55%程度の効率のよい発電所に置き換えるというものでありまして、冒頭に申し上げた、電力供給不足を解消するためということも目的に掲げていますが、環境改善、効率の改善も大きな目的になっている事業です。ちなみに、ウズベキスタンですが、GDPを1ドル稼ぐためにどれくらいのCO₂を出しているかという指標が全世界で使われますが、CISの中ではワーストワンですし、世界的に見ても、統計がある国の中でワースト3に入るくらい排出が多いというか、絶対的なボリュームはそれほどないのですが、効率が悪い国です。そうした状況を改善するプロジェクトという位置づけです。以上が補足の説明です。事前にいただいているご質問にお答えさせていただきます。まず、横尾委員からいただいているご質問は、過去の類似案件で資材価格の高騰等に

よる入札不調は、円借款のスキーム上の問題によるものではないかというご質問です。過去の類似案件というのは、タシケント火力発電所がありまして、こちらに対する円借款を2002年に供与しています。こちらも今回のナボイと同じような規模のコンバインドサイクルの発電所を、これもリプレースメントですが、建てる予定でした。2002年にコミットをしてから、2004年から2008年にかけての資材価格の高騰がありまして、特に、こうした発電のガスタービンについては、中東を中心としてIPP、IWPPの市場が盛り上がった時期にも符合していきまして、そうした資材価格の高騰によって入札不調が繰り返されました。今回のプロジェクトでは、それを反省としまして、協力準備調査の調査時、審査時に、資材の価格動向により注意を払って進めてまいりたいと思っています。荒木委員からいただいているご質問ですが、事業概要も提出されていない状況下では判断がつかないということでした。ご説明、ペーパー上で、ご質問事項があれば承って、具体的にお答えしたいと思います。最後に、市村委員からいただいているご質問ですが、本事業で予定している発電量は幾らか。日本企業が技術優位性を持ち、競争力がある1,000MW級の発電設備を計画するのが適当。300～400MW級の施設では、他国、特に中国や韓国企業に競争力があるというご質問でございます。今回、予定している発電量ですが、コンバインドサイクルですので、ガスタービン単独では300MW級、蒸気タービンもあわせてコンバインドにしますのです、それをあわせると合計450MWのクラスです。1,000MW級にしない理由はといいますと、効率性の高いコンバインドサイクルを入れたいということが先方の希望であることと、あとは、ああいった純乾燥地帯で、水も大変貴重なところですので、水の使用量が、普通の汽力発電所と比べると比較的少なくて済むこともあって、1,000MW級の汽力発電所というよりは、コンバインドサイクル型を入れたいというのが、今のところの先方の希望と理解しております。以上です。

○小川座長 それでは、荒木委員からご発言をお願いします。

○荒木委員 結構です。

○小川座長 それでは、市村委員、お願いします。

○市村委員 今のご説明で理解しましたけれども、いずれにしても、300 MW～450 MW程度だと日本企業は連戦連敗ですので、行う意味がどこにあるのかなと少し感じました。それなら、もう少し技術的に優位性があるものを考えてはいかがですかという提案でしたが、確かに、水の問題等を考えて難しいとなると、やむを得ないとは思いますが。ただ、日本企業が出ていって勝てるビジネスと勝てないビジネスがある中で、インフラ輸出は非常に重要なテーマになっていますから、その中で、最初から負け戦とわかっているような案件を計画されるのは再考してはどうかと思いましたので意見を出しました。

○小川座長 横尾委員、いかがでしょうか。

○横尾委員 資材の市場価格の動向を見て考えるということですが、資材価格が事前にわかるのであれば、苦労はしないだろうと思います。ですから、資材価格の変動といったものを前提に対応できるようなスキームがないといけないと思います。それが1点目です。そういうことがあっても対応できるようにする、例えば、クレジットラインのようなものを導入する

ことが重要ではないか。加えて、2点目にプロジェクトの仕上げにやはり時間がかかりすぎているのではないかという感じがします。事前に書面で指摘した円借のスキーム上の問題ではないかということはそういう意味です。そうした問題については、ご回答の内容からもご認識頂いていると理解いたしました。

○小川座長 何かあればお願いします。

○説明者（山田） まず市村委員からのコメントですが、一応、このクラスでは世界的に4社が比較的強いと言われていまして、日本勢では三菱重工さん、GE、シーメンス、アルストムということで、あとは、取りまとめのコントラクターで最近、力をつけてきているのがデウ、サムスンといった企業があります。日本企業は、実は、中央アジアのマーケットでも何個か関心を持って入札に参加していることもありますので、そうした動きもウォッチしながら、日本企業の受注につながるかどうかも含めて検討していきたいと思えます。それから、横尾委員からのコメントですが、制度的なところは、私の立場からはお答えできませんけれども、スピードに関してはまさにご指摘のとおりで、過去の類似案件においても、コンサルタントの選定にやや時間を要したこともありまして、本体の入札に入ったときには既に価格が上がっていた、結果としてはそういうことになっています。したがって、現行の制度化においても最大限のスピードで取り組めるようにと。それから、予備費については柔軟に検討していくことかと思っております。

○事務局（本清） 外務省の開発協力総括課の本清でございます。あえて記録に残しますが、経団連さんからいただいたODAの見直しに関する提言を踏まえて、円借款の制度を含めてどのようなことができるかということについては、JICAさんと一緒になりながら関係省庁とも議論をさせていただいているところですので、制度的な面についてはもうしばらくお時間をいただいた上で、将来的にご説明申し上げたいと思っております。よろしく願いいたします。

3 その他の事項

(1) カンボジア「国道一号線改修計画」について

○小川座長 よろしいでしょうか。それでは、「その他の事項」に移ります。まず、「カンボジア『国道一号線改修計画』について」、松本委員から、本件適正会議で取り上げてほしいというご提案をいただきました。松本委員から、その趣旨を簡単にご説明いただきたいと思えます。

○松本委員 以前、ここの場に、やはり報告事項として「カンボジア『国道一号線改修計画』」の第4期が上がってきたと思えます。その場で、これをJICAの環境社会配慮助言委員会に付託した方がよいのではないかという意見を述べさせていただき、この適正会議としてそのように対処したという経緯があります。そういう経緯もありますので、そういう場がJICAで既に持たれていますので、その会合の場でどのような、過去の教訓として国道一号線がど

のようなことを抽出できたかということ、この場でフィードバックしていただくということが趣旨です。

○小川座長 ありがとうございます。それでは、JICAの方からご説明をお願いいたします。

○説明者（河添） JICA審査部の河添と申します。よろしく申し上げます。皆様のお手元に資料がありますので、別添2をご覧くださいと思います。この中に、今、松本委員から説明がありました点について、JICAにおける対応をまとめてあります。この前の適正会議を受けて、2月6日にJICAの中で報告会を行いました。その報告会自体の内容について、ここでは差し控えます。JICAのウェブサイトで議事録および報告会の資料を公開しておりますので、お伝え申し上げておきます。その説明会では、カンボジアの国道一号線について、第1期から第3期まで終わったところで、これまでの教訓事項について説明する機会を得ております。特に非自発的住民移転に関連して非常に多くの教訓があるのですが、それを整理すると5つの項目に整理されます。まず1番目の「再取得価格による補償」です。公定価格と再取得価格を比較すると、国によっては大きな差が生じる場合があります。ですので、JICAのガイドラインには、再取得価格による補償が述べられていますので、その様な算定を行い、移転前に補償が支払われることを確認していくことがJICAの役割と認識しております。2番目ですが、住民移転計画の作成の前に事前の協議あるいは情報の公開を行うこと。3番目は、住民移転後の生活水準の改善・回復について、これもJICAが支援・確認していくこと。4番目、苦情処理のメカニズムに関しては、現地における住民の苦情を相手国政府がきちんと受けとめ、あるいは、その窓口をきちんと周知するという取組について、JICAはそのようなメカニズムが整備されることを確認していくことにしたいと考えています。また、5番目ですが、これは3番と密接に関係することで、生計回復確認のためのベースライン調査を行い、また、それも外部モニタリングを用いて生計回復状況を確認していくということでもあります。生活水準の改善・回復というのは、被影響住民の方々が移転をする前に、その経済状況はどうかをベースラインとして把握し、移転後、きちんと回復できているのかを確認できるようにすることが重要です。相手国自身もその生計回復策を実施することが重要と考えております。そのような確認をJICAも行っていくということでもあります。また、「外部モニタリング」ですが、実施機関内部のモニタリングだけでは、その客観性、透明性が保たれない場合もあるかもしれません。一方で、外部機関においてきちんとモニタリングも行うということは、第三者がかかわることによって、住民の立場、意見も反映できるであろうと考えられます。ですので、JICAはそれを相手国政府に求めていくことにしたいと考えております。ということで、カンボジア国道1号線の教訓から得られたこれからの審査・対応について以上のとおり整理しております。以上です。

○小川座長 では、ただいまのご説明について、ご質問、ご意見がございますか。

○松本委員 時間も過ぎていきますので手短かにしたいと思います。国道一号線については4期に分かれていて、3期までが終わり、今は4期という段階で、ここで報告がなされたという理解です。JICAで行われた報告会の中で出された意見の中には、つまり、4期は新規であるから、3期までの状況をしっかり把握した上で4期に進むべきであるという意見が出されたというこ

とを、この委員会にもフィードバックしておきたい。つまり、輪切りと呼ばれる、何期にも分かれるような場合、この適正会議でどう議論するのかということは将来的にまた話が出てくるかもしれないので、そこは協議しておきたいということ。2つ目は、今、河添課長からは、ベースラインデータの重要性が報告されましたけれども、片やベースラインデータがない状態で進んでいるものがこの国道一号線です。したがって、それが無い場合に一体どうするのかという点について、特に毎回の報告会では、現地の市民社会等とも協力をしながら、なるべくそのあたりの対応をしていくべきではないかと。つまり、ベースラインデータを後から、7年前の生活水準がどうであったかをさかのぼることは極めて難しいですから、そのあたり、もしデータを取っていなかった場合はどういう対応をするのかということについては、引き続きJICAの方で議論してほしいと思っています。以上です。

○小川座長 今のことはご意見ということですね。

○松本委員 はい。

○小川座長 他にご質問、ご意見がございますか。——よろしいですか。今のご意見に対して、何かありますか。

○事務局（本清） 開発協力総括課の本清でございます。輪切り案件についての協力準備調査等を、この会議でどう扱うかについては、また報告事項等の中でもご議論させていただければと思いますが、何度か会議を開いた上で、委員の皆様と、今後この会議をどう進行していくべきかというテーマの中で、率直な意見交換をさせていただければと思いますので、そうした場でもご議論させていただければと思っております。以上です。

○小川座長 どうぞ。

○横尾委員 質問ですが、「非自発的住民」の定義があるということでしょうか。この人は非自発的なのか、自発的なのか、どう見分けるのか教えていただきたいと思います。もう一つは、2.のところで、住民移転計画についての情報公開はすべきだと思いますが、それによる弊害といいますか、投機的な動き等も避けなければならないと思っています。その辺についてはどう考えておられるのか、ご参考までに教えていただければと思います。

○説明者（河添） 非自発的住民移転の定義ですが、これは、世界銀行の非自発的住民移転の政策等に定義は記されていますが、通常、我々が実施するインフラプロジェクトにおいては、そこに従前から人がいて、何らかの公共事業がそこで行われるという場合においては、これは非自発的住民移転ととらえます。一方、自発的住民移転は、そのような外的要因がなく、移動の自由に基づく自主的な移動については、非自発的住民移転という定義には当たりません。

○横尾委員 自発的住民移転ということは考えにくいので、敢えて分類する意味がないと思い申し上げました。

○説明者（河添） そうですね。通常、公共事業が行われる場合の移転というのは、非自発的住民移転にカテゴライズされるという認識です。

○説明者（河野） 2点目についてご説明させていただきます。おっしゃるとおり、実際にそういうケースが想定されています。ただ、ガイドライン上は、マスタープランレベルから現地ステークホルダー・ミーティングを行うということが書かれていまして、F/Sレベルでは、通常、どこの国でもステークホルダー・ミーティングを実施していると思いますが、マスタープランレベルでそれができるかどうかというのは、実は、今、我々が抱えている問題です。松本委員とも助言委員会の中で何回か議論させていただいていますが、そういった場合にどうするかというのは、今後の我々の課題であり、ガイドライン上の運用、そこは明記されているものですから、本当にそれでいいのかというのは、相手国政府とも対話を重ねて、また助言委員会の中でご議論させていただければと思っております。以上です。

(2) 過去の会合におけるコメントに対するフォローアップ

○小川座長 それでは、他に特になければ、次の「(2)過去の会合におけるコメントに対するフォローアップ」ということで、1月に開催されました第2回の会合における委員からのコメントに対するフォローアップをお願いしたいと思います。

○事務局（本清） 開発協力総括課の本清でございます。前回いただいたコメントに対する対応策という形で、別添3としてフォローアップ表にまとめて提出させていただいております。いただいたコメントは、今後の案件形成プロセスの中で踏まえて、この場でフィードバックさせていただくという形でこの会議を運営していきたいと考えております。私からは、総論部分について補足させていただきますが、続いて、前回の第2回会合で、ネパールの案件について、担当部署から若干補足させていただければと思っております。本件については、前回の会議の議論を踏まえて、再度、当方の説明を整理させていただいた方がよいと判断しまして、現在まで調査の開始を見合わせている状況です。

まず報告案件についてご説明したいと思います。これは、前回の会合で、高橋委員からも、なぜこの時期に採択するのか、個別に逐一この場で理由を付して出してほしいというお話がありました。我々は外交のツールとしてODAを実施しておりますので、現地情勢や相手国の意向、外交日程やODA事業全体の執行管理等を個別に判断して、随時に調査案件の開始手続きがとられているものもありまして、相手国との関係もあって、「なぜこの時期に実施しなければいけないのか」ということを全部、説明できるものではないということでもあります。但し、開発協力の適正さということを考えれば、調査の実施時期が、若干、この会議とずれていても、皆様に議論していただいて、いろいろな角度から、こういった点に注意してほしいというものを議論することを排除するものではないので、そうした点についてご指摘がある場合には、本日も国道一号線の議論もさせていただきましたけれども、我々としては可能な限りきちんと行わせていただければと思っております。前回の会合で、松本委員から、会議の頻度を増やすべきというご意見をいただいて、我々も真剣に検討してまいりまして、臨時の会議の開催を検討したいと考えております。既に委員の皆様にはご案内させていただいておりますけれども、今月27日に初の臨時会合を開催する方向でご案内させていただいております。

ので、この点については、改めてこの会議の最後でご説明申し上げたいと思います。

また、「ヒトへの支援」ということを荒木委員から、技術協力を踏まえて、前回ご発言いただきました。これは、顔が見える援助という観点からも重要なご指摘とっておりますので、こうした点をきちんと踏まえて、我々としては今後の案件形成に努めていきたいと思っている次第です。もしよろしければ、ネパールの案件についてのご説明を続けてさせていただければと思います。

○説明者（竹端） 国別開発協力第二課の竹端でございます。ネパールの「トリブバン国際空港近代化計画」の件ですが、松本委員から、貧困国で開発課題が多い中、なぜ事業展開計画に記載がない本件の調査を実施するのか、丁寧に説明いただきたいというご意見をいただいております。まず、事業展開計画の位置づけについてご説明させていただければと思います。こちらは、この会議でも既にご説明があったと承知しておりますが、国別援助方針を昨年度から3年間にわたりまして、原則としてすべてのODA対象国について策定作業を開始しております。事業展開計画は、この国別援助方針の付属文書という扱いと新たにいたしました。したがって、国別援助方針を策定する年に当たる国については、事業展開計画の改定についても、国別援助方針の策定のタイミングに合わせて改定することにしています。したがって、前回、松本委員からご指摘いただいたネパールの事業展開計画は2010年8月改定のものでありますが、実は、ネパールについては、昨年度、国別援助方針の策定作業を開始してまして、事業展開計画もあわせて改定の作業を進めているところでした。こちらの国別援助方針と事業展開計画をあわせて、3月7日から4月3日までパブリックコメントを実施しています。現在、公表に向けて最終の調整を行っているところです。「トリブバン国際空港近代化計画」につきましては、この事業展開計画には案件名は記載されていません。しかしながら、今、改定の案を、配付させていただいております資料の別添4をご覧くださいますと、横長のため少し見にくくて恐縮ですが、「対ネパール連邦民主共和国 事業展開計画」を付けております。こちらの5枚目、「重点分野3（中目標）」とあります。こちらに、左側の「現状と課題」の5行目から、「また、急しゅんな山々に囲まれたネパールにおいて、空路も重要な交通手段となっている、空の安全の確保には航空管制の整備が課題である。」と記載させていただいています。それから、右側の「開発課題への日本の対応方針」の4行目から、「また、空路も非常に重要な交通手段であることから、航空管制の強化についても支援を検討する。」と記載させていただいております。したがって、個別の案件名については記載していませんけれども、今、改定して、公表に向けて準備を進めています事業展開計画の中では、運輸分野の重要な開発課題の一つとして新たに関連記述を盛り込む予定にしています。以上です。

○小川座長 どうもありがとうございました。ただいまご説明がありましたフォローアップについて、何かご質問、ご意見がありますか。

○松本委員 今の点はわかりましたが、実は、今回挙がっている案件も、私は事業展開計画と見比べてみましたが、必ずしも対応がよくわかりません。というのは、事業展開計画自体は実施中の案件名が出ていて、ここで扱われるような案件は必ずしも出ていないというところで、若干、そこは、事業展開計画を見ながら、私は議論していいのかどうかすら疑問があったので、ここはクリアにさせていただきたい。つまり、この適正会議に上がってくるよう

な案件は、必ずしも事業展開計画書を見ても、その整合性はわからないのであれば、これからはそれを見ないようにしますので、そこだけアドバイスいただけますか。

○事務局（本清） ありがとうございます。基本的には、ローリングプラン（事業展開計画）というものは透明性を高めるために行っている作業ですので、そこから大きく外れて出てくるといものを我々は想定していません。但し、過去の技術協力や、今、ご指摘のような協力準備調査につながる前の他の関連事業がある場合がありますので、ローリングプランもご覧になっていただきながら、我々から提出させていただいた書類にも目をお通しいただければと思っている次第であります。

○松本委員 わかりました。

(3) 開発協力適正会議の運営について

○小川座長 他にご質問、ご意見、ありますか。——よろしいですか。それでは、次に「(3) 開発協力適正会議の運営について」です。今回、案件リストの位置づけや候補案件の提示の仕方等、本適正会議の運営について、松本委員と市村委員からコメントが出されています。まず、松本委員からご発言をお願いします。

○松本委員 ありがとうございます。私は、適正会議にかけられている案件の案件形成のタイミングについて質問させていただきましたが、この件はここで扱っていると考えてよろしいですね。

○事務局（本清） はい。

○松本委員 例えば、今日は議論になっていませんが、フィリピンの洪水リスクの管理事業というのは、私の理解では、先月3月29日にE/Nが結ばれている洪水リスク管理計画の中の一部と理解しています。仮にその理解が正しければ、75億4,600万円の供与が決まっているものの一部がここで協力準備調査としてかけられているのは少々変だと思って、このことを出させていただいています。つまり、本当にこの適正会議にかけられているのは案件形成の段階でかけられているのか、それとも、もう既に円借を、E/Nを結んだような案件がここに出てくるということはあるのか、その点についてクリアにさせていただければと思います。

○小川座長 続いて、市村委員、お願いします。

○市村委員 私は、案件数が少し多いのではないかと思います。今回、最初に候補案件として17件送られて来て、その後、それら案件を委員が選定して回答する締切の直前になって2件が追加送付されてきました。我々はチームで動いていますが、これだけの案件を読んで、意見を書くには、かなりの労力がかかります。1回の会議では、その中から6件しか選ばれません。その6件について意見を出すにあたって、事前に全部読み、事務局に意見を出して、打ち合わせをしてくるわけです。そして今日、6件について議論してもこれだけの時間がかかっています。ちょっと案件数が多いのではないのでしょうか、候補案件の数を何とか絞り込めな

いものかというのが率直な意見です。

○小川座長 それでは、本清課長、お願いします。

○事務局（本清） ありがとうございます。まず松本委員からのご指摘ですが、この会議の開催要領は、事前に打ち合わせをさせていただいたとおり、基本的には協力準備調査開始前の案件を対象とします。それ以外のものについて、報告事案の形でさせていただいていることに違いはありません。先ほど松本委員からご指摘がありました、昨年度、3月29日にE/N署名された洪水リスク管理の対象地域はルソン島です。今回付議させていただいたカガヤン・デ・オロ川はミンダナオ島の案件でありまして、これは全く別物ですので重複はありません。協力準備調査を出す前に皆さんにご審議をいただきたいというものであります。それが第1点目です。カンボジアの国道五号線については、協議の場で、重複がどうであったかということについてご報告させていただきました。次に、市村委員のご指摘について、6件が多いのか、少ないのかというのは、今日の議論をお伺いしていきまして、きちんと消化するためには若干、件数が多いかもしれないと私自身も思っておりますけれども、まず、案件をくくらせていただいている書類の数が多いことも、我々は非常に心苦しく思っていますが、さすがに年に何件もODAの案件がありますし、その中でも協力準備調査で、特に無償案件、有償案件については、この会議できちんとご議論していただいた方がいいと考えていきまして、それを送らせていただいて、その中で委員の皆さんにプライオリティをつけていただいております。6件くらいで始めてみましょうということで試行させていただきましたが、本日の市村委員からのご指摘も踏まえて、先ほど松本委員からのご指摘にもお答えさせていただいたとおり、1年くらいやってみた上で、6件が多いのか、もう少し絞り込んで行うべきか、ということについては、委員の皆様の議論とさせていただければと思っています。以上です。

○小川座長 ただいまの本清課長の説明に対して、何かご質問等がございますか。

○市村委員 6件を1回の会議で話し合いをすることに、私はそれほど抵抗を感じません。むしろ、1回の会議のために19件もの案件を持ち込まれて、その中から6件を選ぶところに難しさがあるのではないかと思います。むしろ、毎回6件を扱うのであれば、回数を増やせばいいのではないのでしょうか。1回の準備のために19件を読み込むというのは、我々としては、結構、時間的に余裕がないので、できればもう少し細分化した方がいいのではないかと思います。というのが私の意見です。

○事務局（本清） ありがとうございます。回数の問題については前回もご議論いただきましたし、我々もこの会議を原則公開とするという要請を踏まえて、回数をなるべく多くすることについては、皆さんお忙しい中で日程のご調整をした上で開催させていただきたいと思っておりますけれども、逆に、この19件を、我々の方で若干、恣意的に選ぶわけではないですけれども、19件から絞り込むメルクマークがある程度ないと、我々が恣意的に選んでしまったのではないかという話になるかと思えます。そこも含めて透明性をきちんと確保した上で案件を絞っていくという議論をさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○小川座長 どうぞ。

○松本委員 今の市村委員のご意見に関連してですが、19件を全部見て、今日は議論しなかったものにも私はコメントさせていただきました。答えとともに公開していただいても構いません。議論をする時間はないと思いますが、私としては、できるだけ、読んだものについてはすべてコメントしていこうと思っているので、そちらがその後どう対応するかということについて、ちょっとご検討いただければと思います。

○事務局（本清） その点については、JICAさんと細かい打ち合わせをさせていただいていないので、はっきりとこの場では申し上げられません。いただいたコメントを委員の皆様が公開してもよろしいということであれば、いただいたコメントはすべて公開させていただいて、そこから先にある程度の答えが書けるのか、書けないのかというのは、JICAさんと協議させていただいた上で、次回の会合に出したいと思いますが、よろしいでしょうか。

○松本委員 はい。

4 事務局からの連絡

○小川座長 それでは、こちらで用意した議事はすべて終わりましたので、事務局から何か連絡事項がありましたらお願いします。

○事務局（本清） ありがとうございます。長時間のご議論、本当にありがとうございます。既に先ほど述べさせていただきましたが、27日の金曜日に臨時会合の開催を予定しています。これはミャンマーの経済協力について、本日もいろいろご議論いただきましたが、経協方針が円借款の再開を含めて変わってくるということもありますので、新しい方針のもとでご議論いただく案件を27日の会合で扱いたいと考えております。また、先般、中小企業支援の関係で、再生可能エネルギーの関係で、グリーン成長等の案件をいろいろ進めさせていただきたいという話を、この場で若干させていただいたかと思っておりますけれども、その関係の調査についてもこの場でご報告させていただければと思っております。現在、資料については鋭意作成中ですが、会合開催の1週間前までに必要な準備をしたいと考えていますので、委員の皆様、お忙しいとは思いますが、検討時間が短くなって大変恐縮ですが、ご理解、ご協力いただければと思っております。以上です。

○小川座長 どうもありがとうございます。それでは、これで閉会したいと思います。本日はどうもありがとうございました。

午後5時30分閉会