

開発協力適正会議

第24回会議録

平成27年10月27日（火）
外務省南庁舎 8階893会議室

《議題》

1 プロジェクト型の新規採択調査案件

- (1) フィリピン「メガマニラ圏地下鉄計画準備調査」（プロジェクト形成（有償））
- (2) ミャンマー「水力発電所改修計画準備調査」（プロジェクト形成（有償））
- (3) ナイジェリア「ラゴス都市鉄道建設計画準備調査」（プロジェクト形成（有償））
- (4) インド「チェンナイ周辺環状道路建設計画準備調査」（プロジェクト形成（有償））

2 事務局からの連絡

1 プロジェクト型の新規採択調査案件

- 小川座長 それでは、第24回「開発協力適正会議」を始めたいと思います。
本日は、所用により、齋藤委員が欠席されております。また、外務省からは、先日新たに就任された山田国際協力局長が海外出張中であるため、代理として豊田国際協力局審議官が出席しております。
早速、プロジェクト型の新規採択案件について議論を始めることとしたいと思いません。本日取り上げる案件は、事務局から提示された新規採択案件20件のうち、フィリピン、ミャンマー、ナイジェリア及びインドの4案件です。これは、事前に委員に全ての新規採択案件を個別にご検討いただいた上で、委員による採点に基づき、地域バランスをとりつつ選定したものです。

(1) フィリピン「メガマニラ圏地下鉄計画準備調査」（プロジェクト形成（有償））

- 小川座長 はじめに、フィリピン「メガマニラ圏地下鉄計画準備調査」（プロジェクト形成（有償））について、説明者から案件の概要と既にいただいているコメントに対する回答を中心に御説明をいただければと思います。よろしく願いいたします。
- 説明者（原） 国別開発協力第一課長の原でございます。よろしく願いいたします。
それでは、協力準備調査を計画させていただいておりますフィリピンの円借款の候補案件でございますメガマニラ圏地下鉄計画について、概要を簡潔に御説明させていただきます。
マニラ首都圏の人口は、現在、急速に拡大しております。2010年には1,200万人に到達し、さらにその数は増えている状況でございます。そういう中で、持続的な都市開発にとっても大変大きな課題となっております。もちろん環状・放射状道路あるいは高速道路、LRTといった運輸・交通網は徐々に整備されてきているわけでございますけれども、増大する交通需要を満たすことはできていない。そういう中で、持続的経済成長を阻害する要因の一つとなっていると認識しております。
このような状況の中で、JICAでは2013年に「マニラ首都圏の持続的発展に向けた運輸交通ロードマップ作成支援調査」を実施いたしました。今年6月に行われましたフィリピンとの首脳会談では、この調査に基づいたマニラ首都圏の運輸・交通インフラ整備に対する協力を行っていくということで合意していただいたところでございます。

今回のこの事業は、今年8月に円借款による協力を表明させていただきました南北通勤鉄道計画とともに、マニラ首都圏の運輸・交通インフラ整備に対する協力の重要案件の一つと位置付けております。

この事業におきましては、フィリピン側の期待もございますので、地下鉄を含めた都市鉄道事業において多くの知見を有する我が国の技術の適用をしっかりと検討していきたいと考えてございます。

引き続きまして、各委員から事前にいただいている御質問、御指摘に対しまして、JICAから御説明させていただきます。

- 説明者（若林） JICA東南アジア大洋州部東南アジア第五課、フィリピン担当課長をさせていただきます。若林と申します。よろしく願いいたします。

それでは、御質問、コメントをいただいている点につきまして御説明申し上げます。

- まずは、荒木委員から円借款協力の場合、国際入札は避けたいが、日本政府は本邦企業グループに落札させるためにその対策とSTEP適用を決意しているかどうか確認したい。インドネシア高速鉄道の失敗から、鉄道案件は今や日本で政治化されつつあるので、その対処方法が問われており、十分注意すべきであろうといただいております。

フィリピン政府とのこれまでの本件に係る検討・協議の中で、地下鉄事業に対する本邦技術、知見の活用に対しての期待が示されておりまして、今般、JICAの資金を活用した協力準備調査の実施に係る要請がなされたところであります。また、本邦企業とりわけ建設事業者、総合商社、鉄道の車両、システムメーカーに対するヒアリングを行いました結果、いずれも本事業に対して高い関心を有していることも確認しております。

つきまして、本協力準備調査においては、STEPの適用も念頭に例えば地下掘削工事を含む土木工事、鉄道車両、システムなどの日本が優位性を有する技術の適用可能性などについても検討していく予定でございます。

- 続きまして、川口委員からフィリピンは近年の経済成長により我が国企業の事業拠点とともに、消費市場としても注目されていることから、本案件により交通渋滞が緩和され首都圏における生活環境が改善されることを期待との御意見をいただいております。

委員の御期待に添えるよう、協力準備調査をしっかりと実施してまいりたいと考えております。

- 同じく川口委員からでございますが、本案件により整備された鉄道の事業の運営主体はどこが予定されているのか。PPP案件となる可能性はあるのか。その場合には事業運営の安定性確保のための官民の役割分担はどのようになっているのか

といただいております。

フィリピン政府におきましては、政府の方針といたしまして、PPP方式を通じたインフラ事業の推進を政策として掲げているところをごさいます、本件につきましてもPPPスキームの適用可能性を念頭に事業運営主体についても協力準備調査の中で検討を行う予定でございます。御指摘の事業運営の安定性確保のための官民の役割分担についても併せて検討する予定でございます。

- 同じく川口委員でございますが、上記と関連し、鉄道事業の収支見通しはどうなっているか。非鉄道事業による収益源の確保も指摘されているが、具体的にはどのような事業を考えておられるのか。御教示いただきたいといただいております。

JICAにおきまして、予備的に本件事業の経済評価及び財務評価を行っておりまして、その結果、経済的な内部収益率は約16～17%、財務的な内部収益率は約8～9%という数字が今のところ出ております。このため、本事業は公共交通インフラを整備する事業として実施する経済社会的な意義は高いと考えておりますけれども、財務的な観点では商業的な事業化の可能性を見出すことは難しいと思われれます。したがって、資金調達においては円借款など二国間のODA資金、あるいは国際機関からの資金、民間の資金などを合わせて、効果的に導入する必要があると考えておりまして、事業採算性の観点からは鉄道事業の料金収入以外の非鉄道事業においても収益を上げる努力が求められることになると考えております。

とりわけ、非鉄道事業としては、公共交通指向型の開発、いわゆるTOD型の開発、駅前、駅中といった開発、沿線開発などによる収益の補完といったことが考えられますけれども、本調査を通じて先方政府、自治体、双方の民間部門などとの十分なコンサルテーションなどを行っていきたくと考えております。

- 続きまして、齊藤委員から今回の事業の対象ルートはどのような優先順位で選定されているのかと御質問をいただいております。

現在、提案として出ております12の鉄道の線形候補がございますけれども、これらは現地マニラ首都圏の標高あるいは活断層といった地形の情報、洪水などの情報、人口密度、既存の鉄道の駅勢圏、既存の公共交通ネットワークとの接続性、中心業務地区、セントラル・ビジネス・ディストリクトと呼ばれるエリアの位置などを考慮して選定しているものでございます。現時点においては、特段優先順位付け等比較考量はされておられません。それぞれのオプションの比較検討並びにルートの選定といったところは、環境社会配慮も勘案しつつ、本調査の中で行っていく予定でございます。

- 同じく齊藤委員から、マニラ周辺の都市圏でもあるため、都市収用に係る住民移転の問題については十分な対策を講じていただきたいとのコメントをいただいております。

本調査におきましては、JICAの環境社会配慮ガイドラインに基づきまして、環

境アセスメント報告書案あるいは住民移転計画案の作成を行っていく想定であります。詳細は協力準備調査で確認することとなりますけれども、同ガイドラインにおきまして、本件カテゴリーA案件となることが想定されますところ、慎重な対応を行っていきたいと考えております。

- 同じく齊藤委員からADBが同国の運輸・交通インフラに対して投資促進のためのPPP実施支援を行っているようだが、我が国の円借款での支援との連携はどのようになるのかとの御質問をいただいております。

ADBにおきまして、フィリピンにおけるPPP実施支援を推進しております。技術支援としても推進しておりますけれども、JICAも技術支援を通じまして、これに連携しているところでございます。フィリピン政府は、繰り返しですがPPP方式を通じたインフラ整備の推進を政策として掲げておりまして、PPP事業における官民役割分担の観点から円借款支援との連携の可能性がADBとの間でも考えられると思っております。

本事業については、協力準備調査を通じて協調融資の可能性あるいは技術支援での連携の可能性も含めてADBとの連携可能性について検討したいと思っております。

- 続きまして、高橋委員から本事業に伴うリスク要因は何か。案件概要書に書かれているもの以外で想定しているものを、その対策オプションを含めて、可能な限り御紹介くださいとの御質問をいただいております。

本事業におけるリスク要因といたしましては、鉄道事業としての需要あるいはマーケット、財務等のリスクもさることながら、フィリピンという国における初めての鉄道事業ということも鑑みまして、とりわけ調査、設計段階のリスク、特に地下構造への対応、慣行・オペレーションリスク、これは実施機関の初めての事業に対する実施能力なども踏まえた建設・運営段階の体制。環境、土地取得のリスク、環境社会配慮、住民移転計画などへの対応。ポリティカルリスクとして、来年に控えております大統領選挙に伴う影響。自然災害などの不可抗力リスクといったものが想定されると考えております。

本事業はフィリピン政府の地下鉄事業に対する本邦技術あるいは知見の活用に対する期待を受けて調査を実施しようとするものでございます。このため、JICAが有する他国における地下鉄事業の経験あるいは知見も最大限に活用して、本調査を通じて各種リスクへの適切な対策オプションを検討して提供していきたいと考えております。

- 松本委員からいただいております御質問です。マニラのLRTや地下鉄乗り換えが不便だったり、発券機が利用しにくいといった批判が出されている。個別のプロジェクトだけでなく、乗り換えや販売機の利便性などを含めた利用者本位の設計にすることはできないのかとの御質問でございます。

案件概要書に記載されております「マニラ首都圏の持続的発展に向けた運輸交通ロードマップ」のビジョンでございますが、これは今後マニラ首都圏等の公共交通網の整備における結節性の向上等をうたっている点において、まさに利用者本位の計画、設計、サービスの実現を奨励しているものと認識しています。既にマニラではLRT、MRTで相互に使える統一ICカードの運用も始められていると承知していますが、本調査を通じて現行の鉄道サービスの事例を研究することに加え、利用者の声などを積極的に聞くなどして、利用者本位の設計、サービス提供について検討してまいりたいと思っております。

以上でございます。

- 小川座長 どうもありがとうございます。

ただいまの説明者からの説明について、さらに何か御質問、コメントがありましたら、お願いいたします。松本委員、お願いします。

- 松本委員 御説明ありがとうございました。

最後の点なのですが、もちろん上位計画等にも書かれていますし、方針として結節性の話が書かれているのはよく存じているのですが、ただ、マニラに行ってみるとなかなか鉄道を使いたくない理由の一つが接続の悪さだったり、券売機で使えるお金であったり、行列に並ばなくてはいけないということであって、JICAの委員会を見てもフィリピンメトロ・マニラ近郊はたくさん鉄道案件を日本も支援していますので、そろそろ全体としてどのぐらい効果があったのかという評価も含めて、せっかくこれだけ投じていますので、その効果についても見ていただいて、今、申し上げたような本来は乗り心地がいいし、混んでいる中に行きたくないけれども、あの利便性を考えて鉄道を避けているということがどのぐらいあるのかという実態についても、ぜひ把握していったほうがいいのではないかと考えております。

- 説明者（若林） ありがとうございます。いただいたコメントも踏まえて調査をさせていただきたいと思っております。

- 小川座長 ほかに質問はありますか。高橋委員、お願いします。

- 高橋委員 御説明ありがとうございました。2つあります。1つは、今の松本さんのフォローアップで、前に私もフィリピンに行ったときにLRTが作られたときに、LRTによってジープニーの数が減るかということ、減ることがなくて、むしろLRTの駅と駅の間をジープニーで使うということもあったので、全体としてどのように交通渋滞の問題を解決していくのかという見通しがどうかというところを確認していただきたいと

いうこと。

もう一点は、今回の計画の背景になるのでしょうか。インフラ整備に係る協力ロードマップというものを拝見させていただくと、メトロ・マニラの課題のとして、輸送の問題のほかにリスクの話の中で自然災害のことも言及されましたけれども、環境の問題と住宅や土地の問題が、重要な3つのエリアとして描かれていて、その全体のバランスがとても重要なのではないかと思っているのですが、そのあたり、どこがきちんと責任を持ってやっていくのか。それはメトロ・マニラ市がきちんとそのあたりはやっていくとなっていて、そこをきちんと確認されているかどうか。そこを確認したいと思いました。

- 説明者（若林） ありがとうございます。事前の段階におきましては、鉄道事業としては運輸通信省（DOTC）というところが所管する想定でございますけれども、本件はメガマニラ首都圏ということで、マニラ首都圏を見るマニラ首都圏開発庁（MMDA）、郊外には各関係する州ということで、自治体とも連携して話を始めている段階でございます。まさに今のような視点が重要と考えておりますので、そうした関係機関、それを統括していく機関をしっかり設定して調査を進めたいと思っております。
- 小川座長 ほかはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

(2) ミャンマー「水力発電所改修計画準備調査」（プロジェクト形成（有償））

- 小川座長 続きまして、ミャンマー「水力発電所改修計画準備調査」（プロジェクト形成（有償））について、説明者から案件の概要及び委員のコメントに対する回答をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。
- 説明者（原） 引き続きまして私から、ミャンマーの円借款候補案件でございます水力発電所改修事業の協力準備調査について概要を御説明させていただきます。今回の事業は、老朽化した水力発電所、具体的にはマンダレー地区にございますセダウジ水力発電所、カヤー州のバルーチャン第一水力発電所、この2カ所と、これに関連する送変電設備の改修を行うものでございます。

ミャンマーは、消費のマーケットあるいは低廉良質な労働力を要する生産の拠点として注目を集めてございます。先日、ティラワのSEZも開業式を迎えましたけれども、日本のみならず諸外国からミャンマーに投資する動きは今後も増加すると考えております。

一方、長年の軍事政権下での停滞等々もございまして、ミャンマーのインフラの水準は依然として低いままでございまして、特に不安定な電源供給は投資を促進していく上での大きな阻害要因になると考えてございます。

そうしたことから、ミャンマー政府も電力、インフラ整備を重点分野と位置付けておりまして、JICAの支援により「国家電力マスタープラン案」を策定いたしました。今回、対象とさせていただいております2つ水力発電所もこのマスタープラン案の中で優先的に改修すべき対象に位置付けられております。

それでは、各委員より事前にいただいております御質問、御指摘に対しまして、JICAより御説明をさせていただきます。

- 説明者（安井） まず私は東南アジア大洋州部第四課長をしております安井と申します。よろしく願いいたします。

最初に、高橋委員からの御質問ですけれども、本事業に限らず全ての案件において、ジェンダー分類として「ジェンダー主流ニーズを調査・確認する」ことに言及されている。その意図、目的について各案件において詳細な情報を提供していただきたいという御質問を受けております。こちらは企画部のほうから。

- JICA(江島) 私、JICA企画部の部長を務めております江島です。

今の点につきましては、総論としまして、JICA全体としてどのように取り組んでいるかについて、私から説明いたします。

JICAの中期目標におきまして、開発における女性の参画や裨益の確保に十分に配慮することが触れられております。この点について対応をさらに強化するために、今年度から各案件において準備段階からジェンダー主流化ニーズを調査するようにしています。具体的には、女性省に対する政策支援や母子保健セクターのように女性を支援する案件に限ることなく、できる限りジェンダーの平等や女性のエンパワメントを促進するような配慮につきまして、可能なものについては活動計画として取り組むことを重視しています。この点につきまして、案件概要書に記載するようにしています。

ただ、協力準備調査実施前の段階では、現地にどのような課題があるか事前に判断できない案件も多いのが事実です。このため、開発協力適正会議の段階では、協力準備調査にてジェンダー主流化ニーズを確認すると記載される案件が比較的多くなります。

以上が総論としての説明であります。

この案件については。

- 説明者（安井） もう一つ、高橋委員のほうから各案件において詳細な情報を提供していただきたいという御指摘もございまして、この案件についてジェンダー支援の

可能性について述べさせていただきたいと思います。

この案件につきましては、具体的には今後の協力準備調査の中で検討していくことになりまされども、今、想定され得るものとしましては、発電所や変電所の建設に当たって行われる現地ステークホルダーミーティングの参加者に女性が含まれるようにする、あるいは設備の改修に当たって女性が活動し安井労働環境整備の可能性を検討していく。そういったことが考えられるのではないかと考えております。

ただ、水力発電事業ということですので、恐らく検討には限界があるであろう。いずれにしても調査の中で検討していきたいと考えております。

引き続きまして、荒木委員からの御指摘でございます。バルーチャン水力発電所は、日本の戦後賠償を代表するものである。国民感情としてできる得る限り、日本人の手で改修してもらいたい。それをミャンマーの人々も望んでいると思うという御指摘をいただいております。

荒木委員から御指摘をいただきましたとおり、バルーチャン第二水力発電所が戦後賠償により建設されたのと同様に、今回の調査で対象となりますバルーチャン第一水力発電所も日本の支援によって建設されたものでございます。バルーチャン第一水力発電所の現メーカーは本邦企業でございまして、本邦企業の受注可能性についても本調査において確認していきたいと考えております。

引き続きまして、川口委員からの御指摘に対する回答をさせていただきたいと思っております。川口委員からは本事業を通じて電力供給状況が改善され、同国の経済、社会開発促進、国民生活向上に寄与することを期待。その上で、現状において設備の劣化、故障等が原因で定格出力と比較して雨季には約30%、乾季には約50%も出力が低下していると指摘されているが、同様の原因により相当の送変電ロスも発生しているものと推察できるところ、送変電ロスの発生はどの程度になっているかという御指摘です。

回答ですけれども、送配電ロスにつきましては、ミャンマー全体で25%でございませぬ。ほかのASEAN諸国と比べても高い数字になっているということでございまして、この改善といったものが喫緊の課題になっていると認識しております。

次の御指摘の事項としまして、改修によって発電所の稼働率の向上、送変電ロスの低減等にどの程度の改善を目指しているのか。また、その実現のために具体的にどのような対策を考えているのかという御指摘をいただいております。

松本委員からも同様のコメントとしまして、河川流量の減少に伴う出力の低下が大きいと書かれている中で、本改修事業によってどれほどの事業効果が見込まれるのかとの御質問をいただいております。

この点、あわせて回答させていただきたいと考えております。まず、本バルーチャン第一水力発電所とセダウチ水力発電所の設備は経年劣化が進んでいるため、本事業は設備故障に伴う発電所の停止リスクを回避するために改修するものと考えております。

現在、バルーチャン第一水力発電所の設備利用率は2012年で64%。セダウチ水力発電所の設備利用率は60%となっております。乾季の河川流量の減少により利用率が低下している部分につきましては、これは自然を相手にするもので、そもそも事前に想定されているものでございますけれども、設備の経年劣化や故障等が原因で低下している部分につきましては、本事業を通じて出力、利用率の改善が期待されると考えております。具体的な数値目標に関しましては、本調査の中で確認していきたいと考えております。

送変電設備につきましては、調査の中で改修の必要性について確認する予定でございますけれども、改修の対象となった場合には、本事業による送変電ロスの低減につきましても、調査の中で定量的に分析を行い、目標値を設定したいと考えております。老朽化が進んでいる設備を修理するあるいは取りかえるといった対策をこの事業の中で行いたいと考えております。

今度は全体の系統の観点なのですが、ミャンマーの系統全体のロス率低下につきましても、別の案件でございますが、全国基幹送変電設備整備事業、これはフェーズ1、フェーズ2、円借款でございますが、あとはヤンゴン配電網改善事業フェーズ1、これも円借款でございますが、こういった事業。それから、技術協力の送配電系統技術による向上プロジェクト等を通じて支援しておりまして、系統全体に対する改善といったものも複数の事業をあわせて取り組んでいる状況でございます。

次の御指摘です。発電設備等の運営・維持管理体制について特段の懸念はないと指摘されているが、実施機関の技術能力向上をどのように進められるかを含め、その根拠をお聞かせいただきたいという御指摘をいただいております。

回答でございます。水力発電公社の運営・維持管理につきましては、2000年に日本人の専門家を派遣しまして、発電所の設備点検に関する能力向上を支援した実績が過去にございます。また、水力発電公社でございますが、バルーチャン第一水力発電所、セダウチ水力発電所を含めた既設水力発電所24カ所につきましては、日常的な運営・維持管理を実施しておりますけれども、これらにつきましては、適切に実施しているという状況については確認しております。そういった点から、特段の懸念はないと案件概要書に記載させていただいております。

ただ、水力発電公社の資金不足のために日常的な運営・維持管理とは別に10年単位でオーバーホールが必要になりますけれども、このオーバーホールが行われていないことが課題でございまして、本事業を通じてミャンマー側には適切な予算配分、適切な改修の実施を促していきたいと考えております。

さらに、運営・維持管理能力の向上を図るために、本事業の中で雇用されますコンサルタントを通じて能力向上の支援をしてまいりたいと考えているところでございます。

最後の御指摘ですけれども、水力発電所の使用機材、部品の改修に当たり、インド

での事業を教訓として予防保全の観点を踏まえた上で対象品目を決定する旨指摘されているが、機材・部品のミャンマー国内での調達を想定されているのか。あるいは複数年のスペア機材・部品の海外調達を事業スコープに含める予定とされているのか。御教示いただきたいという御指摘です。

本件は機材・部品の調達につきましては、今後交換等が必要になることが想定されます複数年分のスペア機材・部品の海外調達が事業スコープに含まれる見込みでございます。

続きまして、齊藤委員からの御指摘事項でございます。同国の水力発電では中国企業が先行していることもあり、本邦企業の受注確率を上げるためにも、マスタープラン等でADBとの連携を図ってほしいという御指摘でございます。

ADBの間ではJICAは電力マスタープラン、ADBはエネルギーマスタープランの策定支援を実施しておりまして、両方のマスタープランが整合性をとれるようにADB、JICAとの間で協議をしておりまして、引き続き連携を図っていきたいと考えております。

また、マスタープランに限らず将来的なADBとの協調融資の可能性についても検討していきたいと考えております。

今後の電力案件一般についても、本邦企業との関連なのですけれども、今後の電力案件につきましても、本邦企業活用の可能性についても確認しまして、ミャンマー電力省、水力発電公社に対して関連する本邦技術の紹介も行っていきたいと考えております。

- 説明者（原） 齊藤委員からは、さらに今回の事業を含め、ミャンマーの発電設備は流れ込み式水力発電が中心とのことだが、季節により発電量ギャップ改善のためにも、より根本的な改善が必要なのではないかという御指摘をいただいております。

季節要因に左右されない例えば火力発電ですとか、再生可能エネルギーによる発電等の推進も検討すべきではないかという御趣旨だと理解させていただいております。先ほど言及させていただきましたJICAの支援で策定しました電力のマスタープランの中でも適切な電力構成をどうするかという必要性を指摘してあるところでございます。

一方で、ミャンマーでは来月早々にも選挙が予定されてございますので、即効性、緊急性の高い今回のような既設の発電所のリハビリ、これはこれで進める必要があると思っておりますけれども、選挙の後に立ち上がるであろう政権との対話を通じまして、中長期的に最適な電源構成のあり方、どういう電源構成が適当なのかということについては検討を進めてまいりたいと考えてございます。

こちらからの説明は以上でございます。

- 小川座長 どうもありがとうございました。
それでは、ただいまの説明者による説明について、さらに質問、コメントがありましたら、お願いいたします。
松本委員、お願いいたします。

- 松本委員 ありがとうございます。
確認ですけれども、案件概要書には河川流量が減少するため乾季は出力が約50%低下するについて、今の御説明によればそれは計画されていたとおり乾季の流量不足ということだと御説明に聞こえたのですが、例えば集水域でのさまざまな活動であるとか、気候変動とかもあるかもしれませんが、そもそも計画に比べて河川流量が減っている発電が少ないというのはさほど深刻な問題ではないという理解でよろしいのでしょうか。

- 説明者（安井） 私の言葉不足だったと思います。そこまで踏み込んだ考慮の中でというわけではなくて、一般的に乾季になりますと流量が減りますので、それに応じて50%減ります。ただ、この乾季の50%の中には流量だけではなくて、設備の老朽化に伴う出力低下も含まれた50%ということでございます。

- 松本委員 確認ですが、これは協力準備調査でなのかもしれませんが、この事業によってどのぐらい回復する、年間何ギガワットアワーを本来発電する発電所なのだけでも、老朽化対策をすれば現状のギガワットアワーの定格に比べて何%ぐらいまで回復するとか、そういう答えを期待して質問させていただいたのです。

- 説明者（安井） 御指摘のとおりですけれども、具体的な数字につきましては、実際に調査をして見てみないとわからないところもございまして、協力準備調査の中で確認していきたいと考えているところでございます。

- 小川座長 高橋委員、お願いいたします。

- 高橋委員 ジェンダーについて質問させていただいて、お答えいただきありがとうございます。ちょっと変化球を投げたみたいで申しわけなかったです。
恐らくこれは日本側の現政権の意向というか、考え方をできるだけ反映しようということでこのようなことになっていったのだろうと思っておりますが、この案件概要書の中でこれが全てのインフラ案件の中にこれが書かれていることに若干違和感というか、どうしているだろうと思ったので質問させていただいたのです。それがより積極的に意味合いでジェンダーのことを考えていくのはとてもいいことだと思っております。

そうであるならば、この適正会議がPDCAサイクルの中で過去の教訓からきちんと次の教訓を学びとって、次にきちんと反映させていきたいと思いますということであるならば、今、個別のことでステークホルダー会議のことも言及されましたけれども、より積極的に過去の案件をレビューしていただいて、ここら辺はきちんとジェンダー配慮していかないと、この案件をつくっていく上ではいろいろな問題が生じる可能性があるということ、例えば4ポツの過去の類似案件の教訓と本事業への適用というところにももう少し書いていくとか、そこら辺、もっと厚みを持たせるような案件概要書の書きぶりを変えていくということはあるのでしょうか。そのあたりの考え方をお聞かせいただければと思います。

○ JICA（江島） ありがとうございます。

ジェンダーへの取り組みが現状ではまだ足りないところもありますので、強化していきたいと考えております。今、御指摘のあったような点もそこそこの蓄積の中から過去の教訓をジェンダーについても学びとっていくところは中で検討して、書き方の工夫なども含めて、そちらの方向で検討していきたいと思っております。

○ 小川座長 荒木委員、お願いします。

○ 荒木委員 この前、関西電力系だと思ったのですが、電気系統の人材育成ということで、結構若い人たちの配電関係だと思うのですが、感電死しているのです。かわいそうに多くの知識がない若い労働者の人たちの訓練がうまくいってなくて、結構感電死が多いということで、関電系の民間の訓練センターをやっているわけです。私は、こういう電力プロジェクトに必ず付随して、JICAがやることですから、人材育成を必ず伴ってやるのが理想ではないかと思うのですが、その辺について事前に質問票に書けばよかったのですが、突然で申しわけないですが、それがどのようになっているのか教えていただきたいと思っております。

○ 説明者（安井） 御指摘のとおりだと思います。インフラ整備事業とともに人材を育成していくことは非常に重要な機能でございます。この電力セクターにつきましても、先ほど申し上げました送電線とか発電所の建設以外に送配電関連の技プロを行ったり、マスタープランの支援を行ったり、そちらは計画の話なのですが、あるいは円借款の中のコンサルタントにできるだけ人材育成のコンポーネントを入れたり、そういったところをいろいろな活動を組み合わせながら、全体としてミャンマーの電力セクターの人材の底上げになるような支援をしていきたいと考えております。

○ 小川座長 ほかはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。どうもありがとうございます。

ました。

(3) ナイジェリア「ラゴス都市鉄道建設計画準備調査」(プロジェクト形成(有償))

○ 小川座長 続きまして3番目の案件ですが、ナイジェリア「ラゴス都市鉄道建設計画準備調査」(プロジェクト形成(有償))について、説明者から御説明をいただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

○ 説明者(今福) 国別三課長の今福と申します。よろしく願いいたします。

今、ございましたとおり、ナイジェリアのラゴス都市鉄道整備計画について、概略等はお手元の資料に詳しく書いてあるかと思っておりますので、簡単にポイントだけ御説明させていただきます。

このラゴス都市鉄道整備計画は、ラゴス州の商業・経済の中心地であるラゴス島及びビクトリア島に総延長24キロの新交通システム、具体的にはモノレールやAGT、ゆりかもめのようなものの建設を行うことにより、自動車やバイクなどから公共交通機関へのシフトを図って、過密商業地帯の輸送需要に対応することで交通渋滞を緩和するということが1つ。あと、交通公害の減少、気候変動の緩和といったものに寄与することを目的としたものでございます。

この実施機関はラゴス州の交通局が実施機関となることが想定されております。

本計画の意義につきましては3点ございます。1つは対ナイジェリア国別援助方針の重点分野、これは我が国の重点分野は基幹インフラの整備が挙げられておりますが、これに合致するものである。

また、ラゴス州政府の戦略交通マスタープラン、これは2014年に改訂されたものでございますが、これに2032年までにLRT、高速鉄道を6路線、BRT、バス路線を14路線、モノレール1路線の整備が計画決定されております。

今回、対象としておりますラゴス都市整備計画は先行して整備が進んでいるLRT1路線、BRT2路線に続いて優先路線とされているモノレール1路線の開発を具体化するものでございます。

2点目が、2013年6月のTICAD V横浜行動計画において、インフラ整備・能力強化の促進が挙げられております。持続可能な都市開発への支援が重点分野として定められております。ラゴス州は急激な都市化と人口増加によって近代的な都市交通システムの導入が急務となっております。このTICAD重点分野とも合致するものだと考えております。

3点目が、事業対象地のラゴス島及びビクトリア島地域は商業中心地であるラゴス

州の中でも特に経済の中心であり、ラゴス州政府及び連邦政府、財務当局のハイレベルからも支援への高い期待が累次にわたって示されております。この支援を実施することができれば、我が国の援助の認知向上につながるのではないかと期待されております。

以上、簡単でございますが、冒頭の御説明は以上でございます。

本件につきましては、各委員の先生方、荒木委員、齊藤委員、高橋委員、松本委員から御質問をいただいておりますので、それぞれについて御説明させていただければと思っております。

まず、荒木委員からいただいておりますラゴスの交通インフラに関しては、先行して整備が進んでいるBRTを中国企業が受注しており、都市鉄道の受注にも中国企業が挑戦してくると見られ、STEP適用が日本企業の受注につながる唯一の方策と考えられることから、その見通しと決意についてという御質問をいただいております。

まさに御指摘のとおり、私どもの承知しております範囲で申し上げますと、中国は既に世銀とフランス開発庁による融資が行われたBRTの路線1路線を受注しております。そのほかにもLRT、高速鉄道、日本で言うところのJR線のようなものなのですが、これについても1路線の整備事業を受注していると聞いております。特にLRTの部分についてはラゴス州政府の独自資金で整備がなされているものですが、資金が仮にショートした場合、中国輸出入銀行が融資を行うという後ろ支えを行うこともやっているとは聞いております。ですので、まさにおっしゃるとおり影響力というか、中国の強い関心が見え隠れしている状態でございます。

本件についてのSTEP適用、これについて技術的な可能性については後ほどJICAのほうから補足説明してもらおうと思っておりますが、外務省といたしましては、最大限可能性を追求していきたい。と申しますのは、先ほど申しましたようにラゴスというのはナイジェリアの経済の中心地、その市内交通を担う非常に重要な案件でございます。極めてフィージビリティが高い。そういったところに日本の技術を生かした都市鉄道の最適提案を行う。そうして日本の技術、機材をうまく取り入れることができれば、より一層日本の顔の見える援助として非常にいい案件となると考えております。

具体的には計画地は概要のほうにも書いてございまして、既に非常に開発が進んでおりまして、ビルも密集している状態なので、そういった非常に限られた、制約された条件の中で新交通システムを入れていくというのは、日本の高い技術が腕の見せどころとなるのではないかと考えております。

なお、このラゴスというのはナイジェリア国内ではもちろん、西アフリカ経済の中心地でもありますので、日本政府がTICAD Vにおいて表明した戦略的マスタープランの一つ、西アフリカ成長リングの回廊整備の東端に位置する重要地点でもあります。なので、国別三課、外務省といたしましても、来年のTICAD VIを見据えて、我が国が

公約したインフラ整備への公的支援のうち、北部回廊やケニアモンバサ港など、北部、東部の経済回廊に並んで西アフリカを代表する案件の一つとして、具体的な支援として実現を目指していきたいと考えております。

- 説明者（木村） JICAアフリカ部でナイジェリアを担当しております木村と申します。よろしく申し上げます。

このたびは4名の委員から5つの質問、コメントを頂戴しておりまして、先ほど今福課長に触れていただきました荒木委員からの御質問に対して、技術的な観点で補足申し上げます。その後、その他の4つの御質問、コメントに対してお答えしたいと思います。

まず、STEPの見通しにつきまして、技術、コスト、譲許性の観点からその見通しはあると考えておりますし、協力準備調査の中でその可能性を追求したいと思っております。

具体的には、対象地域はアフリカにおいて最も地価が高いと言われております。ここでは用地取得には非常に多額の費用がかかります。建設に係る用地取得面積を最小化することがラゴス州政府あるいはナイジェリア連邦政府にとっても非常に重要と考えられております。そのために州が策定しました戦略交通マスタープランでも、この線につきましてはモノレールの建設とされております。

この点に関して、本邦企業の持つ新交通システムの技術は他国のそれと比較しまして、さらに急なカーブにも対応できるという優位性を持っております。この技術を活用しまして、用地取得の対象面積をさらに抑制していくことが可能で、その点に関してラゴス州が非常に高い関心をこれまでも示してこられたという経緯がございます。

こうした技術面での関心に加えまして、ナイジェリア政府は借入れを行う際に供与される借款の譲許性の高さを非常に厳しく問う傾向にあります。STEPが適用されますと、御案内のとおり一般の条件と比べまして譲許性の高い供与条件が提示できますので、先方からの強い関心が得られるものと考えております。こちら側からの協力準備調査を通じた提案に対して、ナイジェリア側が前向きに検討される可能性は高いと考えております。

したがいまして、調査の中でも事業をトータルで考えた場合の本邦技術の優位性、費用対効果、STEP適用によるローンの譲許性の両面について説明を行いまして、STEP化についての提案を行いたいと考えております。

以上が荒木委員からの御質問、コメントに対する回答です。

続きまして、本日御欠席なさっておりますが、齊藤委員から頂戴しました2つの御質問にお答えします。

他の路線がLRTである中、この路線だけモノレールである理由は何かという御質問です。先ほど申し上げた点とやや重複する部分もございますが、この御質問にストレ

ートに回答しますと、コスト、技術双方の観点からモノレールが志向されているということになります。御指摘のとおりで、ラゴス州が有する戦略交通マスタープランでは、ラゴス州深部から6本のLRT路線が放射状に延びるような計画になっております。その中心に位置する本事業の対象路線のみがモノレール路線となっております。

モノレールは、大別しますと鉄道とバスの中間の輸送力を持っておりまして、軌道を走行することから新交通システムというものに分類されております。新交通システムそのものに明確な定義はございませんが、モノレールのほかには一般的にはゆりかもめに代表されるAGTシステム、あるいはヨーロッパの都市部に見られるトラムのようなLRT、こうしたものが新交通システムに分類されることが多くございます。

他方で、ラゴス州におけるLRTと呼ばれているものについては、名称はLRTなのですが、すけれども、実質的には山手線のような都市高速鉄道が実態でして、その前提のもとに計画整備がなされているという状況です。

都市高速鉄道は新交通システムよりも高い輸送力を持つ一方で、軸重、曲線半径が大きくなるという特徴を持っております。この事業の対象地域は海辺でして、軟弱地盤の可能性があります。軸重が大きくなりますと、杭などの基礎構造物に影響を及ぼして、建設費用が著しく高くなる可能性もございます。これは先ほど申し上げた点ですが、対象地域は非常に地価が高くて、既存の構造物も密集しておりますので、曲線半径をより小さくして、既存道路の上に高架とすることで用地取得、住民移転をできる限り抑えることが非常に重要になるとナイジェリア側も考えております。マスタープランでは、こうした理由からモノレールの導入が検討されている次第です。

私自身もこの現場に行ってみましたが、確かに非常に密集した場所になっておりますので、既存の道路の上を使うという形以外に新しく用地を取得するのは非常に困難なのかなという印象を持っております。

導入します交通システムにつきましては、協力準備調査の中で実施する最新の需要予測、地質調査、線形による用地取得、住民移転の規模などに基づいて、新交通システムの中でもどのシステムにするのかということを検討、決定したいと考えております。

以上が齊藤委員からの1つ目の御質問に対する回答です。

続きまして、2つ目の御質問。ポートハーコートでのモノレールも見直しが検討されているという報道もあるが、モノレール及びAGTは同国への交通インフラ支援として適切なのか。維持管理及びコストに問題はないのかという御質問です。

まず、ナイジェリアでは、モノレールやAGTなどの新交通システムの運行管理の経験はございません。したがって、新交通システムを導入する場合には、運行保守を行う運営機関に対して、システムの運営・維持管理に関する技術支援もしくは運行保守を担う海外の主体への完全な委託を検討する必要があります。こうした方式、何が最適なのかにつきましては、協力準備調査を通じて確認したいと考えております。

建設コストに関しては、新交通システムは都市高速鉄道よりも高架とする際の構造物が簡易であるといった理由がより経済性にすぐれていると考えておりますし、ナイジェリア側からもそのように希望されております。

御質問に触れられておりましたポートハーコートモノレール計画につきましては、費用対効果を見直したいという5月に選出されました新しい州知事に意向から、新交通システムを導入すること自体の是非に関して再検討が行われているものと承知しております。この事業では、案件実施による費用対効果につきましても、ナイジェリア側と調査過程で十分に協議して、合意を得ながら着実に進めていきたいと考えてございます。

続きまして、高橋委員から頂戴しました目標値に関して、他のネットワークの整備計画や住民の所得水準、環境影響評価などを踏まえた上で現実的に設定するにしても、現時点で交通渋滞の緩和と交通公害の減少という目標から導き出される乗客数の目標値は幾らかという御質問を頂戴しております。

ストレートにこの交通渋滞の緩和と交通公害の減少という目標に対して、現時点で数値化された目標はございません。ただし、ラゴス州の交通局が作成しまして戦略交通マスタープランでは、本事業対象路線において2032年時点での需要予測として、1日約57.1万人の利用者を見込んでいます。協力準備調査を通じまして、利用者選考の意識調査などを実施しまして、マスタープランにおける需要予測をレビュー、見直した上で、本路線の乗客数に関する具体的な目標値を設定したいと考えております。

交通渋滞の緩和と交通公害の減少という目標達成に当たりまして、本事業の対象路線のみで達成できるものではございませんので、ラゴス州全体の効率的な交通計画と、それに基づく着実なインフラ整備が重要と考えております。この調査におきまして、州全体の交通計画に対しても必要な提案を行いまして、事業効果の最大化を図りたいと考えております。

最後に、松本委員から頂戴しました御質問に対する回答です。御質問は、一般状況としてナイジェリアでは開発事業の立ち退きに伴う人権侵害が大きな問題として国際人権NGOなどから指摘されている。過去に供与したナイジェリアへの円借款事業で住民移転が生じた案件はあったのか。もしあれば、その教訓を生かすように協力準備調査にしてほしい。こうした質問、コメントでございます。

これに対しまして、過去に供与した円借款につきましては、プロジェクト借款は3件のみとなります。80年代のアナンブラ川下流灌漑事業、90年代の通信網拡充事業、2014年のポリオ撲滅事業になります。このうち、住民移転が生じた案件は1981年に借款契約を調印したアナンブラ川下流灌漑事業のみとなっております。本件の事後評価においては、住民移転の実施に伴う被影響住民等の反対等は確認されてございません。今回の事業の実施機関であるLMAT、ラゴス州交通局ですが、世界銀行とフランス開発庁が協調融資を行うラゴス州北部におけるBRT路線の整備も実施しております。こ

の事業では、LMATが世界銀行のセーフガードポリシーに沿ってセンサス調査や被影響住民とのコンサルテーション等を実施しまして、住民移転計画を策定しておりますが、当該事業の計画や実施の過程で特段の問題は現在のところ報告されてございません。

今回の対象事業、協力準備調査におきます路線計画の策定に際しましては、住民移転を極力回避する方向でございます。調査団の中には環境社会配慮団員を配置しまして、被影響住民とのコンサルテーションや補償支援方針の策定などにおいて、実施機関を支援するとともに、私どもの持つ環境社会配慮ガイドライン、あるいは世銀のセーフガードポリシーなどが遵守されるように、十分に留意したいと考えております。

以上が5つの御質問、コメントに対する回答でございます。

○ 小川座長 どうもありがとうございました。

ただいまの説明者による説明について、何か追加の質問、コメントがありましたらお願いいたします。よろしいでしょうか。

よろしければ、どうもありがとうございました。

(4) インド「チェンナイ周辺環状道路建設計画準備調査」(プロジェクト形成(有償))

○ それでは、4番目の案件ですが、インド「チェンナイ周辺環状道路建設計画準備調査」(プロジェクト形成(有償))です。それでは、説明者から説明をお願いしたいと思います。

○ 説明者(田中) JICA南アジア部南アジア一課の田中でございます。

では、順番が前後して恐縮ですが、いただいた御質問への回答から始めさせていただきます。

○ 説明者(池田) 申しわけございません。ちょっとおくれてしまって大変失礼いたしました。国別協力開発二課の主席事務官をしております池田と申します。今回のチェンナイ周辺環状道路計画に関しまして、まず外務省より御説明申し上げます。

インドでは、近年急速な都市化が進んでおる一方で、交通インフラ整備が十分進んでいないことから、大都市圏における交通渋滞が深刻な問題となっており、これに伴う経済損出が経済開発の大きな障害となっております。

道路が輸送シェアの約57%を担うインドでは、第12次5カ年計画、これは2012年4月から17年3月ですけれども、これにおいて、同セクターの開発に重点を置いていま

す。特にチェンナイ都市圏では、人口の急速な増加に伴い慢性的な交通渋滞が発生しています。こうした開発課題に対応するために、対インド事業展開計画では、経済インフラ整備を通じた持続的経済成長の支援を重点分野の一つとして特定しており、この中で交通ネットワーク整備・維持管理を開発課題の一つとしております。

川口委員からも本案件により同地域における交通渋滞が緩和されるなど、インフラ整備が進むことを期待するという御指摘をいただいておりますけれども、本案件はチェンナイ周辺環状道路の拡幅及び新設を通じて現在、一部のみしか完成していない周辺環状道路を完成させるものであります。

本件環状道路が完成することで、この地域における交通渋滞の改善に貢献することが想定されております。

以上申し述べたことから、本件事業はインドの開発ニーズ及び我が国のインドに対する援助の基本的な方針に即した事業であり、日印外交関係を促進する上での効果もあると判断されるため、協力準備調査を実施するのが適当であると考えております。

また、委員の方々からいただいているコメントの一部に私のほうからお答え申し上げたいと思います。

荒木委員からは、STEP、円借款案件とすることの可能性についてコメントをいただきました。また、荒木委員及び齊藤委員から本邦企業の受注の可能性についてコメントをいただいております。

インド政府は原則としてタイトの支援を受け入れない方針を掲げておりますので、STEP案件にするということは率直に申し上げて困難であるかと思われれます。よって、日本企業が比較優位を有する技術種、例えばITSとか、こういったものが採用されて、結果的に日本の顔が見える事業という形で案件形成を進めていくことができないうか、協力準備調査の中でもしっかり確認をしてみたいと思っております。

残余の御質問、コメントに関しましては、JICAからお答えがあると存じております。また、一部この会議における案件概要のフォーマットについても御指摘いただきましたので、こちらに関しては別途外務省開発協力総括課のほうから御説明させていただきます。

以上でございます。

- 説明者（田中） それでは、JICAから残りの御質問への回答をさせていただきます。川口委員から本件の意義について御理解いただきつつ、ただ、部分開業した外環道路が既に飽和状態にあるという指摘があり、それに対してこのプロジェクト、周辺環状道路がそのような状況にならないような今後の道路需給をどのように予測しているのかという御質問がございます。これについては、残念ながら現時点でインド側の持っている交通需要予測は精緻なものとは言えないということでございますので、協力準備調査の中でより詳細な交通需要予測を実施する予定であると回答させていただきます。

きます。

続いて、住民移転計画に基づく適切な補償が行われるよう、事業実施体制内に用地取得担当を配置し、円滑な用地取得、住民移転を実施すると指摘している中で、適切な補填のための財源が十分に確保されているのかという御質問でございます。

まずは我々としても適切な補償のための財源確保の必要性を先方に説明しつつ、具体的に現状の財源が十分に確保されているかどうかについて、協力準備調査の中で詳細に確認したいと思っております。

加えて、金銭補償以外の用地取得の方策、具体的に言えば公有地との土地の交換ですとか、土地区画整理のようなものですとかの対策も調査の中で検討し、必要に応じて技術支援等も行っていきたいと考えております。

ITSの整備に関し、ETCの車載器の普及についてどう考えているのかという御質問でございます。これに対する回答といたしましては、ETCの車載器の普及については、普及促進のための施策、車載器購入時に助成金を支給すること等でございますけれども、そのようなことを行うことで普及率が上昇すると理解しております。協力準備調査の中でタミル・ナド州の交通分野に係る上位計画、彼らのマスタープランを持っておりますので、そのようなものを確認しつつ、このようなETCの普及率が上昇する方策の施策提案が行えるのかも確認したいと思っております。

齊藤委員から土地収用についてトラブルで事業が大幅におくれることがないよう、十分に注意すべしという御指摘をいただいております。十分な環境社会配慮を行うというのが必要な一方で、事業が遅延しないよう、用地取得についても協力準備調査の中で詳細な確認を行わせていただきたいと考えております。

高橋委員から対インド事業展開計画の重点分野で持続的経済成長、貧困削減、環境気候変動対策への支援となっている。また、先月国連で合意されたアジェンダ2030では、持続可能な開発を経済社会及び環境という3つの側面においてバランスがとれ、統合された形で達成することにコミットすることがうたわれている。具体的な貢献策としては、包摂的持続可能かつ強靱な質の高い成長の追求が表明されている。

他方で我々の概要書で持続的経済成長の支援という言葉のみしか言及されていないが、他の2つ、特に人間中心の誰一人取り残されないという理念がどのように確保されるのかという部分の御質問をいただいております。

これについては、本事業が実施されることが建設に係る短期雇用がまず創出されるということはございますし、事業が完成すれば、チェンナイ都市圏の経済発展、さらには投資環境整備にも寄与するものということで、そこから生まれる雇用機会の創出にも貢献するものと考えておりますので、いろいろな意味で貧困対策も含めた包摂的な地域開発に資するものという理解でございます。

また、持続的な開発という意味では、環境気候変動対策という面でチェンナイ都市圏の渋滞が緩和されることは、二酸化炭素排出量の低減が見込まれるということにな

りますので、その効果についても調査の中で詳細に確認させていただく予定でございます。

人間中心、誰一人取り残されないという理念については、本事業の用地取得等の施策においても十分な環境社会配慮を協力準備調査で確認させていただくとさせていただきます。

フォーマットについての御指摘は、先ほど外務省の池田主席から御説明がありました。

松本委員からインドの円借款事業での大規模な住民移転、用地取得を必要とするインフラ事業が多く、遅延が教訓として書かれている。インドの円借款事業に伴う住民移転、用地取得の教訓を包括的かつ具体的にレビューする調査を実施し、報告書を今後の案件形成や審査に役立ててはどうかという御提案をいただいております。

これに対しては、インドの住民移転、用地取得については、2013年まで旧用地取得法が適用されていたということで、この間は用地取得の基準価格が実際の市場価格を適切に反映していなかったという問題があって、むしろ被影響世帯からの不満が出ていた。他方で2014年から新用地取得法が施行されたのですけれども、その新法においては用地取得の基準価額市場価格よりさらに大きくなったということで、逆に政府の財源確保が難しい状況になっていると理解しております。

こういう状況下、幾つかの州ではランドプーリングと申しまして、土地区画整備のような概念なのですが、土地の等価交換などを有効に活用して用地取得を進めた成功例がございます。

こうした他州の事例のレビュー等も踏まえつつ、このタルミ・ナド州でどのように展開していくかも含めてどのような形で調査ができるか検討させていただきたいと思っております。

以上です。

○ 事務局（宮下） 開発協力総括課長の宮下でございます。

高橋委員からいただいた御質問でSDGに関連する部分についてお答え申し上げます。

先ほどJICAの方から御説明いただいたものの関連で本事業に限らないからと前置きをいただきつつ、SDGが合意された今、説明責任の観点からも、これに合わせて案件概要書のフォーマットや書きぶりを見直す必要がないだろうかという御質問をいただいております。

今、まさに各論についてJICAのほうから御説明申し上げたように、SDGは先月採択されて、17項目ございますけれども、これに合わせた形で我々の援助に関する書きぶりですかフォーマットを見直したらいいのではないかという御提言だと思います。SDGのアジェンダ自体は先月採択されたばかりでございますけれども、これからさま

ざまなフォローアップやレビューが行われていくと思います。これまでもMDGの時代も当然のことながらMDGを踏まえた案件の採択をやってきた経緯がございますし、今後も当然のことながらSDGを踏まえた案件の採択、形成というものをやっていこうと思いますが、もう少し具体的にうまく対外的な説明とかにSDGの何がどうなっているのだということをきちんと説明づけるという御指摘だと思います。それについては、SDGのあり方を勉強しながら、その方向で検討してまいりたいと思います。

フォーマットをどのように変えるかにわかには考えが浮かばないのですが、少なくとも今の説明については今、JICAのほうから説明がありましたように、SDGと関係づける形で案件の形成、採択について説明していくという形にしていきたいと思っております。

○ 小川座長 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明者及び事務局からの説明について、何か質問、コメントがありましたら、お願いいたします。

松本委員、お願いします。

○ 松本委員 どうもありがとうございました。

先ほどのフィリピンのところでも申し上げたのですが、PDCAを回していく中でこの開発協力適正会議を考えたときに、できれば何か評価につなげられるような議論も必要かと思いつつも意識しているところです。今回のチェンナイについて言えば、例えばJICAの助言委員会などで見てみますと、カテゴリーA案件が非常にインドの道路案件が多いので、今、おっしゃったような旧法、新法の適用あるいは去年の大統領令によって地方インフラについては別の適用をするというような、いろいろなことがインドは起きていることもあって、ぜひ何かそこで評価軸にさせていただいて、日本のプレゼンスも非常に高まっているし、日本にとっても外交上重要な国ですので、そうした点から機会があった場合、評価の項目に入らないものかということ。この開発協力適正会議の議論を次の評価、何を対象にするかというところに反映していただきたいということも含めまして、今回、コメントをさせていただいていますが、その可能性とかについては、これは外務省にお聞きするのだと思いますが、いかがですか。

○ 事務局（宮下） また一般論でお答えするのもなんですけれども、いただいた御指摘はうなずける部分も率直に言うと思いますので、この適正会議でいただいた御意見を評価にどうやって反映させていくかということ課題だと思っています。評価は私の専門ではないので情けないのですが、評価の部門との者とも意見交換をしながらフィードバックできるように考えていきたいと思っています。

○ 小川座長 高橋委員、お願いします。

○ 高橋委員 私からのコメントの2つ目の変化球にまた誠実に答えていただきましてありがとうございます。

というのは、今回、4つ案件が採択されて、そのうちの3つはいずれも都市部での交通の問題なのです。これらは根本的な問題は何だろうとずっと思っているわけです。小手先と言ってはいけないかもしれませんが、インフラはもちろん人口増や都市化による人口流入という大きな課題の中でインフラが追いついていかないという見立てでこうやってインフラを整備していくというのは、一つの考え方だろうと思いませんけれども、これが果たしてどこで高どまりするのか、今後どのようになっていくのかというあたりの見通しがわからないのです。先ほど川口委員からも本当に環状道路をつくったことによってどの程度の緩和になるのかという御質問ありましたけれども、恐らくこういった疑問は今後も続いていくような気がしてまして、その中で根本的なところでの人口の問題や都市流入という問題を先ほどSDGのことで言及したのはそういう理由です。そういう観点から、どのような相手があって話し合いをして、どのような考え方のもとでここだけは必要だからこのインフラをやるのだという観点からの妥当性の説明があると、非常に私たちとしては納得し安井など、そのように思ったものですから、そういう変化球をさせていただいた次第です。

○ 小川座長 ほかはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

松本委員、お願いします。

○ 松本委員 今の高橋委員に触発されてなのですが、御説明の中で気候変動の話も環境気候変動対策ということで入れていらっしやった。これはJICAの中で議論になっているのは、どのようにそれをはかるのか。この事業が気候変動に貢献したというベースラインをどこに置いてどうやってはかるのかが、いまだ決着していない議論だと思っていてまして、今の高橋委員の話を受ければ、道路を整備すると交通量がまたふえる。確かにベースラインをそれ以前にすれば同じ量でいけば減るかもしれないけれども、一層その都市に人口が集中して、人が集まってきてというイタチごっこも現実にはあるわけです。そうしたときに、気候変動の対策になったというのは一体どうやって言えるのかということもそろそろ真剣に考えなくてはいけないことだと思いますので、個別の案件でできないとなると、いつもペンディングにされてしまうのですが、ぜひ外務省さんとJICAのほうでタッグを組んで真剣に気候変動対策にどのようになっているのかということについて定量・定性的な分析についても今後考えていっていただきたいと思います。

- 小川座長 検討していただくということで、お願いいたします。
ほかに御質問、御意見はございますでしょうか。

2 事務局からの連絡

- 小川座長 なければ、調査案件のものではないのですけれども、一番最初のページを見ていただいて、案件概要書における平和構築アセスメントの取り扱いという別添資料があるのですが、これに関連して事務局のほうから御説明をお願いいたします。

- 事務局（宮下） ありがとうございます。

今、御案内いただきましたように、案件概要書における平和構築アセスメントの取り扱いについて御説明させていただきます。これは前々回の適正会議でのフィリピンのミンダナオにおける電力案件について御議論いただいた際に、ミンダナオは御案内のとおり紛争地域でございますので、紛争状況についてJICAはどのようにアセスメントしているのかという情報の開示について論点になった経緯がございます。

JICAは、通常このような紛争地域においてプロジェクト、プログラム等を実施する際に、国・地域レベルで平和構築アセスメント（Peacebuilding Needs Impact Assessment）、PNAと呼ばれておりますが、これを実施しております。これは紛争影響国や地域の政治、行政、治安、経済及び社会の現状や不安定要因などを分析したものでございまして、こうした分析を踏まえて案件の形成や実施を行っているものでございます。

6月の適正会議の際にこのPNA全体の開示がこうしたところで議論を行うに際しては不可欠ではないかという御議論をいただきまして、私ども事務局、JICAのほうからさまざまな機微な情報等を含め、特に相手国政府ですとか相手国の実施機関など、いわゆる紛争当事者の人々にもいろいろ機微な情報等を含むので、PNA全体の開示は難しいとお答えを申し上げた経緯がございます。

他方、そういうものが必要であるという御指摘を踏まえて、その後、私どもとJICAのほうで議論させていただいた結果、今後若干取り扱いを改めまして、以下のようにさせていただければと考えております。

先ほど申し上げた経緯がございますので、PNAの全体を開示するのは恐らく難しいということだと思っておりますが、他方、そうしたPNAの中の分析等の情報が案件のこうした場で議論していただくのに必要であるという御指摘はごもっともでございますので、案件概要書にPNAの中で指摘された不安定要因の分析結果ですとか、今後の紛争予防の配慮に対して重要な項目を可能な範囲で記載させていただきまして、それを踏まえて御説明を差し上げるということで、対応させていただければと思っております。

以上でございます。

- 小川座長 ありがとうございます。

ただいまの宮下課長から御説明に何か御質問は。

高橋委員、お願いします。

- 高橋委員 ありがとうございます。

これも多分、私のほうからお願いしたことに誠実に答えていただいたことだと思います。

2点ほど質問があります。1点は、事業の背景と必要性の中で触れていただくということなのですが、これはPNAを実施したのに関しては一応中身はどうであれ、やりましたということも含めて言及が全てのものに関してあるということによろしいですか。これが1点目です。

2点目は、PNAの考え方としてはもちろん不安定要因への配慮ももちろん大事なのですが、むしろ安定要因にどう貢献していくかという側面も結構大事なかなど。それが案件概要書とここで実施する案件とどのような整合性というか、つながりがあるかというところも見たいなという気もするのですが、不安定要因だけではなく、安定要因への分析とそれぞれの案件の貢献のあり方みたいなことは言及していただくことは可能なのでしょうか。

- 事務局（宮下） お答え申し上げます。

1点目については、おっしゃるとおりで、PNAをやっている案件についてはそのようなことを概要として記載させていただくということだと思います。

2点目については、安定要因への貢献という視点は少なくとも私個人には余りなかったのですが、安定要因について貢献すること自体について、少なくとも私がそんなに大きな問題があるとは思いませんので、それについては可能な範囲で取り上げるように内部で調整してみたいと思います。貴重な御指摘ありがとうございます。

- 小川座長 ほかはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。どうもありがとうございます。

それでは、最後に事務局から次回の会合日程の連絡事項がありますので、お願いいたします。

- 事務局（宮下） ありがとうございます。

次回の会合は年末の12月でございます。通常、私どもの会合の設定は12月の最終火曜日ということになっておるのですが、最終火曜日は29日でございます。御多忙

な皆様方をこれ以上煩わせるのは申しわけないと思いますので、差し支えなければその前週、第4週でございますが、22日の火曜日に同じ時間で3時から開催させていただきたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうかというのがお願いでございます。

○ 小川座長 よろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○ 小川座長 それでは、12月22日ということをお願いいたします。

こちらで用意いたしました議題は全て終わりましたので、これで終わりたいと思います。今日はどうもありがとうございました。