

開発協力適正会議

第29回会議録

平成28年8月30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) カンボジア「プノンペン都市鉄道整備計画準備調査」（プロジェクト形成（有償））
- (2) ミャンマー「マンダレー港整備計画準備調査」（プロジェクト形成（無償））
- (3) ルワンダ「第三次変電及び配電網整備計画準備調査」（プロジェクト形成（無償））
- (4) ヨルダン「北部シリア難民受入地域における廃棄物処理資機材整備計画準備調査」（プロジェクト形成（無償））

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

- 荒木座長代理 皆さん、こんにちは。第29回開発協力適正会議を始めさせていただきます。

本日は、所要によって小川座長、川口委員、松本委員、松本委員が欠席されております。小川座長に代わりまして、私が議事進行を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

また、外務省からは、山田国際協力局長が所用のため、代理として増島国際協力局審議官が出席しております。なお、審議官におかれては、用務のため16時ごろに席を外す予定であります。あらかじめお伝えをしておきます。

今回は、報告事項が予定されていませんので、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にしたいと思います。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13件及び報告案件1件のうち、カンボジア、ミャンマー、ルワンダ及びヨルダンの4案件であります。これは事前に委員に全ての新規採択案件を個別に御検討いただいた上で、委員による採点に基づいて、地域バランスをとりながら選定したものであります。進め方としましては、これまでと同様、委員から事前にいただいたコメントを書面で配付し、説明者から案件の簡潔な外用の説明及び委員のコメントに対する回答を行っていただき、その後、議論を行いたいと思います。よろしくお願いいたします。

(1) カンボジア「プノンペン都市鉄道整備計画準備調査」(プロジェクト形成(有償))

- 荒木座長代理 それでは、早速、最初の案件に入りたいと思います。カンボジアの「プノンペン都市鉄道整備計画準備調査」について、説明者から案件の概要の説明及び委員のコメントに対する回答をお願いいたします。

- 説明者(原) ありがとうございます。外務省・国別開発協力第一課長、原でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

まず、案件の概要について簡単に御説明を申し上げまして、その後に、各委員からいただきましたコメント、御質問に対する回答をさせていただきたいと思います。

このプノンペン都市鉄道整備計画は、プノンペンの中心部と空港を結ぶ幹線道路の上に、総延長約18キロになりますけれども、中量の軌道輸送システムを整備するとい

う事業でございます。近年の経済発展、急激な都市化によりまして、交通渋滞や都市環境の悪化がプノンペンにおいても深刻な課題となっております。今後も、人口の伸び、所得増加に伴う車両の増加が見込まれることから、抜本的な交通状況の改善が必要な状況でございます。

カンボジアにおきましては、日本政府・JICAは、これまで都市交通の分野ではマスタープランの策定など総合的な交通体系の整備の実現に向けて支援を行ってまいりました。この事業は、このマスタープランにおきまして交通状況改善のための中・長期的な施策として最優先プロジェクトに位置づけられているものでございます。外務省・JICAといたしましては、この事業と並行しまして、路線バスの運行改善のため、プノンペンバス公社の運営支援のための技術協力プロジェクトも実施を予定させていただいております。こういう事業の成果・経験も、この都市鉄道の整備計画に活用することを想定いたしております。先方からの期待も非常に高い、また意義の高い事業だと考えております。

それでは、これからJICAより、先生方からいただいたコメント、御質問に対する回答をさせていただきます。

- 説明者（竹原） JICA東南アジア第2課でカンボジアを担当しております竹原と申します。よろしくお願いいたします。

いただいた御質問、コメントについて、内容の似ているものについては少しまとめてお答え申し上げます。

- 最初に、齊藤委員から頂戴いたしました、セントラルマーケット・空港間以外の路線の開発予定はあるのかという御質問でございます。

JICAが策定を支援いたしました都市交通のマスタープランでは、2035年までに合計4路線の軌道系輸送システムを整備することを想定しております。今回の本路線につきましては、都心部と市街化が急速に進んでおります西側地域を結ぶもので、2025年までに優先的に整備することを想定しております。残りの3路線につきましても、2035年までに整備いたしましてネットワーク化することを想定しております。

- 続きまして、この事業による交通渋滞緩和の効果につきまして、松本委員、齊藤委員から御質問を頂戴しております。まず、松本委員からは、交通渋滞の緩和というよりは、空港からプノンペン市内への利便性の改善にすぎないのではないかと。しかも、中量軌道輸送システム上の駅から目的地までの輸送手段が自動車等になるため、渋滞緩和の目的を十分に果たせるのか疑問がある。齊藤委員からは、本事業によりどの程度交通渋滞が緩和されると見込んでいるのかという御質問を頂戴しております。

プノンペン市では、空港が位置する西側の地域に向けて市街化が進んでおります。今回の事業は、交通渋滞の緩和、空港からプノンペン市内への利便性の改善、この双方に資する事業と言えます。マスタープランでは、プノンペンと全体の渋滞緩和のために、今回の事業に加えまして、ほかの3路線、それから、それを補完するバス路線から成ります公共交通網を整備することを想定しております。今回の事業はその第一段階になりますが、この事業の完成によりまして都心部と空港が渋滞なくつながることにより、これまで車で空港まで移動していた人々が徐々に公共交通機関を利用することが想定されます。それにより、この路線の車の量が削減されるという効果が期待できると考えております。

さらに、マスタープランで整備される公共交通網が整備されますと、例えば都心部から空港まで18キロあるのですが、この距離を車で移動する際の所要時間は、交通渋滞緩和の効果としまして2012年時点の約90分から約50分に短縮されることを見込んでおります。これらの効果につきましては協力準備調査の中でさらに精査いたします。

- 続きまして、荒木委員より中量軌道輸送システムとはどのようなシステムであるのかという御質問を頂戴しております。

こちらは、輸送量が中量でありまして、かつ、軌道を持つ輸送システムを指します。この中量というのがどういうものかですが、具体的には、片側1時間当たりの乗客数で計っております。こちらが5,000人から2万人程度のものを中量と呼んでおります。例えばですが、大江戸線などのリニアメトロ、ミニ地下鉄といったものですか、ゆりかもめ、横浜シーサイドラインのようなAGT (Automated Guideway Transit)、東京の羽田や多摩にあるモノレール、東急世田谷線とか富山のライトレールのようなLRT、こういったものが中量軌道輸送システムの範疇に入ります。

- 続きまして、この土地所有、土地収用に関する御質問を頂戴しております。

まず、荒木委員より、混雑するプノンペン土地所有も複雑だと聞く。もし地上輸送の場合、その辺の見通しはどうなっているのかという御質問を頂戴しております。それから、齊藤委員より、都市中心部を通るため、ルート確保に際しては土地収用への住民からの理解を得ることが必要であるというコメントを頂戴しております。

これにつきましては、この事業では、地上区間と空港近くの地下の区間2つに分かれますので、ケースごとに御説明いたします。

まず、地上の区間につきましては、プノンペンの場合、道路の拡幅の余地が非常に少ない状態にありますので、既存の道路に高架の構造物を建設することを想定しております。既存の車線の幅の中でこの高架構造物が設置できる見通しですので、原則としましては、現時点では用地取得を想定しておりません。

もう一方の空港近くですが、こちらは空港法の制限がございまして、地下区間が一部出ることを想定しております。この高架の部分から地下区間に移行する箇所では、周辺の用地を取得するなどの対応が必要になる可能性がございます。この場合は、約30件から60件の建物に影響が出る可能性がございます。こうした住民移転が生じる場合につきましては、協力準備調査の中でJICAの環境社会配慮ガイドラインに沿った補償ですとか支援の方針を検討しまして、カンボジア側と協議いたします。

被影響住民につきましては、正規、非正規、それから登記に反映されているか否かを問わずに、用地の取得、住民移転の補償や支援の適格者として取り扱うこととなります。こちら、協力準備調査の中でステークホルダー協議を通じまして丁寧に説明を行いまして理解の促進に努めます。

次に、齊藤委員より、初期投資額が大きいこともあり、料金徴収だけでは足りず、政府からの補助及び営業外収益を想定とあるが、これらの見通しはという御質問を頂戴しております。カンボジア政府では、財政当局も含めまして、都市鉄道事業は収益性が低くて政府からの補助金が必要であるという認識を持っております。協力準備調査の中でカンボジア政府がとるべき施策についても検討を行うことを考えております。加えまして、営業外収益を上げられるように技術協力を行いまして、駅の構内ですとか車両の空間を活用したビジネスノウハウに関する技術支援を行うことを想定しております。さらに、営業収益を高めるという観点から、需要の喚起をする方策を検討したいと考えております。こちら協力準備調査の中で、駅の周辺の整備をするための計画の策定、駅のアクセスの改善、ほかの交通手段に乗り替えるためのインターモーダル施設の整備といったものの計画策定を行うことを考えております。

- 次に、高橋委員より、本案件で整備する中量軌道輸送システムの完成年度はいつの予定か、あるいは工期はどれほどを見込んでいるかという御質問を頂戴いたしました。

マスタープランの中では、2025年の完工を目指しまして、工期は4年程度が想定されます。協力準備調査の中で完成年度、工期を精査いたします。

- 続きまして、技術協力ですとか維持管理の体制についての御質問を頂戴しております。荒木委員から、現在予定されている技術協力としての公共バス運営改善と今回の計画との関連を教えてくださいという御質問をいただきました。高橋委員から、昨年7月のプノンペン新都市交通システム情報収集・確認調査報告書によれば、新都市交通システムの整備には、運営・維持管理体制として、プノンペン市に都市鉄道に特化した組織がないこと、カンボジアに都市鉄道に関連した法律が未整備であること、公共事業運輸省の環境影響評価の実施能力の低さなど、多数の課題が明らかにされている。JICA及び外務省はこれらの課題にどう応えてい

くつもりかという御質問を頂戴しております。

まず、荒木委員から御指摘いただきました技術協力ですが、冒頭、原課長からお話しありましたように、バス公社の運営能力を強化する技術協力を来年上期から始めることを考えております。現時点での計画ですが、バス公社を母体にしまして都市鉄道の運営・維持管理組織を立ち上げる計画を持っております。したがって、バス公社に対する技術協力の成果は都市鉄道の運営に生かされるということを想定してございます。

高橋委員からいただきました御質問につきまして、法規制の枠組みの整備、それから運営会社の立ち上げを技術協力で支援することが必要と考えております。また、円借款で行うコンサルティングサービスの中でも、開業後の運営・維持管理の技術移転を行うことを考えております。

さらに加えて、車両の調達及びシステム関連の契約につきましては、サプライヤーが開業後引き続き維持・管理を行い、一定期間で運営・維持管理組織に維持・管理に関する技術を移転するという事も想定しております。この運営会社の立ち上げの支援ですが、こういった経験ですとかノウハウを有しています鉄道事業体の協力が不可欠であると考えております。日本の鉄道事業体の御協力もいただきながら技術協力を実施することを考えてございます。

高橋委員から御指摘いただきました環境社会配慮の実施体制ですが、こちらの強化のために、JICAでは2010年から2012年まで、住民移転の実務を行う経済財務省の住民移転局に対して、住民移転の標準手順書を策定する支援を行いました。さらに、今回の事業の実施機関になります公共事業運輸省に対しても、適切に環境社会配慮が行われるように今年度から技術協力を行う予定でございます。

- 最後になりますが、高橋委員より、SDGに関する御質問をいただきました。案件の概要書で、SDGに言及する試みは評価するが、SDGの基本的理念の一つは、目標を個別具体的に扱わないことである、その観点から、関連するほかの目標、エネルギー、不平等、実施手段などへの効果についても説明していただきたい、横断的事項として気候変動と障害者、ジェンダーに言及していることから、改めて説明をお願いしたいという御質問、コメントを頂戴しております。

案件概要書では、SDGの8番は経済成長を指します。SDGの9番はインフラを指します。SDGの11番は持続可能な都市を指します。こういったものを記載しておりますが、高橋委員から御指摘いただきましたように、都市鉄道には多様な側面がございますので、横断的な配慮ですとか総合的な開発効果が発現するように努めてまいります。具体的になりますが、SDGの5番、ジェンダーにつきましては、協力準備調査の中で需要予測を行う際に男女別の需要の確認を行います。それから、調査結果に基づきまして男女双方が便益を受け、快適に利用できるように留意いたします。

SDGの10番、不平等に関しましては、軌道系輸送システムが交通弱者の移動手段となることで不平等の是正効果があると考えてございます。また、車両や駅の施設の設計・計画に当たりますと、利用者の年齢ですとか障害の有無などを問わずに、誰もが安全で快適に車両・駅施設を利用できるように工夫してまいります。例えば旅客の動線、案内版、トイレ、照明、防犯対策等について配慮することを考えておりました、調査の中で具体策を検討いたします。

それから、SDGの13番、気候変動に関しましては、今回、公共交通システムが導入されますので、車から軌道系輸送システムへのモーダルシフト及び交通渋滞の緩和が行われることが想定されます。これにより温室効果ガスの削減に寄与することを期待しております。これも調査の中で緩和効果の推計を行う予定でございます。

最後に、SDGの17番、実施手段につきまして。これは多様な側面がございますが、特に能力構築や官民のパートナーシップに関しましては、運営・維持管理体制の支援を考える際に、本邦の鉄道事業者の知見や支援を得つつ、持続可能な協力になるよう留意していく予定でございます。

以上、御説明でございます。

- 荒木座長代理 よろしいでしょうか。

それでは、委員の方から追加の御意見があればよろしく申し上げます。高橋さん。

- 高橋委員 ありがとうございます。細かい質問にもかかわらず、御丁寧にご回答をいただいております。

私もよくカンボジアに行くのですね。これを最初に見たときに思ったことは、特にセントラルマーケットが1つのターミナルになっているのですが、あの周辺はかなり煩雑というか混雑していて、道も細く狭いし、家も密集していて、果たしてあそこに駅のターミナルができるだろうかというのが私の1つの大きな懸念だったのです。これがどれだけ実現可能性のある案件なのかどうかということが、正直これだけではよくわからなかったのです。だから、そのあたりでいろいろな切り口から質問させていただいたわけです。本当に4年という工期でできるのかどうかとか、実施体制、いわゆるカンボジア側にそれをきちんと運営できるだけの実施能力があるのかとか、住民移転も当然必要になるだろうから環境配慮がちゃんとできるのだろうかとか、そういうさまざまな観点から、多分、乗り越えなければいけない、クリアしなければいけない課題がたくさんあるのかなと思いました。

非常に印象的な話になってしまっていて申しわけないのですけれども、本当にこれはできそうですか。「できそうですか」という聞き方は変なのですけれども、そのあたり

が非常に怪しいなと私は思っています。

もう一つは、タイでスワンナプーム空港と都心とを結ぶような電車も最近できていますけれども、ああいうところも途中の駅のターミナルを見ていくと、車は結構渋滞するのです。つまり、先ほどおっしゃったように、住宅街に近いところでそういう駅ができると、みんなその駅に車を乗りつけて、そこら辺で乗り捨てていくわけです。逆に渋滞をしてしまうわけです。そうすると、かなりきちんとしたスペースとか、その駅ターミナルの機動性みたいなものをどのように確保するかということまで考えていかなければいけなくて、そうすると、その4年という時間の中でどこまでできるのかなというふうに非常に疑問に思ったので、それで細かい質問をさせていただいたということです。

別に追加でということではなくて、ちょっとコメントで申しわけないのですけれども、そういうことです。ありがとうございます。

- 荒木座長代理 齊藤さん、よろしいですか。
- 齊藤委員 はい。
- 荒木座長代理 では、私から1つ。これは、最終的には円借款ですけども、公開入札か国際入札になるのでしょうか。どういう形。日本の鉄道事業者の協力ということになると、日本がやらなければならないということになるので、その辺ちょっと教えていただきたい。
- 説明者（竹原） カンボジアにつきましては、まだ所得の低い国のカテゴリーに入っていますので、いわゆるSTEPは適用されません。したがって、国際入札を想定いたします。ただし、今回の鉄道のいろいろな調査の結果にもよりますけれども、選定された交通モードによっては、日本の強みのある交通モードをカンボジア側が要請する可能性もございます。それとあわせまして、今回の調査の中で日本の事業者の持つノウハウも御紹介していきますので、その中で、ハードとソフトとトータルな形で日本の強みをわかってもらう、その上でカンボジア側に要請してもらうということを考えてございます。
- 荒木座長代理 どうもありがとうございました。

(2) ミャンマー「マンダレー港整備計画準備調査」(プロジェクト形成(無償))

○ 荒木座長代理 それでは、質問、コメントがないので、次に移りたいと思います。

次は、ミャンマー「マンダレー港整備計画準備調査」について、説明者から案件の概要の説明及び委員のコメントに対する回答をお願いいたします。

○ 説明者（原） それでは、簡潔に案件の概要を御説明させていただきます。

これは、マンダレーにございます内陸水運の港を整備するという事業でございます。マンダレーは、ミャンマーの第2の商業都市でございます。交通戦略上も重要な町でございます。その町の内陸水運のための港が、今の時点では、自然な川を利用して荷物の積み下ろしだとか旅客の積み下ろしをしているというのが現状でございます。そういう状況でございますので、接岸の施設を建設したり、荷役の施設の機械化、あるいはターミナルの建設等々の近代化を行って効率的に旅客・貨物の取り扱いができるようにということを狙った事業でございます。

このマンダレー港は全国の内陸港湾との間で人・物の往来もございまして、特にこのマンダレーと北部の地域をつなぐ交通物流の拠点にもなっております。そういう中で、このマンダレー港の近代化を進めることによりまして、港湾機能を強化することが重要な課題になっているというふうに我々は認識をいたしております。

実際、ミャンマーの全国運輸交通マスタープランの策定など、これまで日本政府・JICAとしましてはミャンマーにおける総合的な運輸体系の整備の実現に向けた支援を行ってまいりました。そういうマスタープランの中でもこの事業は緊急性が高い事業と位置づけられてございます。北部とつなぐ、さらにはほかの町との物流の拠点となるマンダレー港の港整備は非常に期待も高く、実施をする必要性は高いものと考えてございます。

この後、各委員よりいただいたコメント、御指摘に対して回答させていただきます。

○ 説明者（安井） そうでしたら、私から回答させていただきます。

● まず最初に、齊藤委員から、荷役設備の近代化計画である本案件以外に港移転にかかわるアクセス道路の整備などは計画されているのか。現在、実証事業が行われているコンテナ輸送を含め、全体のプランの中での本事業の位置づけについて教えていただきたい。また、松本委員からは、類似の御質問としまして、道路整備が進む中、内陸水運の将来性をどう評価しているのか、どの程度の需要が想定されているのかという御質問をいただいております。併せて回答させていただきますと思います。

まず、全体プランの中での本事業の位置づけという観点でございますが、ミャンマー政府の運輸交通分野の全体計画としましては、JICAが策定に協力し、2015年に承認された全国運輸交通マスタープランがございまして、同マスタープランに

よりますと、貨物輸送全体のうち、道路輸送が約80%、内陸水運は約5%を担っているという状況です。内陸水運全体の貨物量は、2014年1日当たり1万2,000トンから、2040年には倍以上の1日当たり2万4,200トンにふえる見込みでございます。

内陸水運ですけれども、安価で大量輸送が可能な低所得者層の生活を支える重要な移送手段の1つとして、畜産物、農産物、石油、ガス、生活用品の貨物需要を担うとされております。また、道路や鉄道アクセスが不十分となっております北部内陸部地域への生活物資の重要な移送手段となるとともに、洪水等の自然災害の際に陸上輸送の代替手段になるというものでございます。

マンダレー港でございますが、ミャンマー内陸水運公社（IWT）が管轄する港湾の中で貨物の取り扱いがヤンゴン港に次いで2番目に多く、内陸水運上、重要な港湾であるにもかかわらず、近代化が進んでおらず、自然河岸と人力荷役による非効率な運用になっております。こうした背景から、マスタープランにおきましては整備の優先度が高いプロジェクトに位置づけられております。

御指摘のありましたパイロット事業につきましては、イラワジ川における低吃水軽量台船の普及・実証事業を指すことと考えておりますけれども、これにつきましては、通年での安全かつ安定的な河川輸送の検証を目的としまして、広島の間民間企業であるSAMARIN社が低吃水でも利用可能な軽量コンテナ台船の試行試験を行ったものでございます。同パイロット事業の結果としまして、ヤンゴン・マンダレー間は渇水期でも全区間支障なく運航可能であることが明らかになっております。

また、SAMARIN社提案の軽量コンテナ台船を用いた場合、より多くの物資を移送できる見通しが報告されております。通年での内陸水路の活用が可能であることが明らかとなり、マンダレー港の通年利用による物流の活性化が期待されると考えております。

アクセス道路の整備についてでございますけれども、新港湾の整備につきましては、渋滞、それから市内の道路交通ネットワーク等の接続をも十分考慮しながら、全体として効率的で安全なアクセス道路も整備されるように協力準備調査にて確認していきたいと考えております。

以上が最初の質問でございます。

- 2つ目でございますが、齊藤委員から、事業全体の規模感について教えていただきたい、また、本案件を円借款ではなく無償資金協力で行う理由は何かという御質問をいただいております。

回答でございますけれども、本計画は、マンダレー港開発の初期事業として年間取扱量は25万トン程度の規模です。岸壁の延長は165メートル程度で、屋外貨物ヤード、コンテナヤードはそれぞれ2,000~3,000平方メートルを想定しており

ます。事業規模は、協力準備調査の中で確認していくこととなりますけれども、先行するプレFSなどから35億～45億円程度というふうに推定しております。

事業規模につきましては、需要予測をレビューし、適切な規模となることを、ミャンマー政府や民間企業へのヒアリングを通じ、協力準備調査で実施し、精査していきたいと考えております。

続きまして、円借款ではなく無償で支援する理由という御質問ですがけれども、マンダレー港につきましては、主に地方で生産された野菜や畜産物の輸送、生活用品等、生活物資を運ぶために利用されております。船も貨物と人が混載されたような状態で日々運航されておまして、北部地域への物流拠点として、日々の生活を支える重要な役割を持っているという状況でございます。特に雨季には道路や鉄道アクセスが寸断される中で、援助物資を届けるなど、内陸水運が大きな社会的役割を果たしております。これらの性格から、マンダレー港については、経済インフラというよりも社会生活インフラとして機能しておまして、マンダレー港整備の緊急性は高く、無償資金協力での支援がふさわしいと考えているところでございます。

- 続きまして、荒木委員から、港整備の近代化のための機材供与だけで、機材運営に関する技術協力は伴わないのか、また港の運営などの協力は行わないのかという御質問をいただいております。

回答でございますけれども、本計画の開発効果が十分に発現するためには、御指摘のとおり、港湾整備というハードの支援のみならず、機材運用、港湾運営能力の強化等、ソフト支援が重要であると認識しております。JICAにおきましては、2013年から運輸交通政策アドバイザーを専門家として継続派遣しております。港湾の開発計画策定や政策立案能力強化、ティラワ港の効果的な運営に関する助言等のソフト支援をしてきております。協力準備調査で機材運用、それから港湾運営能力に関する調査も行い、今、申し上げました専門家の協力も得ながら、実施機関の運営・維持管理体制能力を評価した上で、ソフト・コンポーネントの技術協力の必要な内容も確認していきたいと考えております。

- 続きまして、高橋委員、松本委員からいただいている御質問があります。

高橋委員からは、本案件によって住民の暮らしに与える影響についての説明をしてください、例えば、人力荷役から機械荷役になることで失職したり、河川敷を耕作していた農民の生計はどのように補償されるのでしょうか。松本委員からは、エーヤワディー川全体の生態系が周辺住民の生活や環境に重要な役割を果たしていることに鑑み、ベースラインデータに基づき現地住民と丁寧な協議を実施すべきであるという御質問をいただいております。

回答させていただきます。荷役従事者につきましては、本計画で新港を建設した後、移行期間をとって段階的に既存の港湾の機能・能力を新港に統合すること

を予定しております。そうした中で、すぐに失業者が増えるような状況は想定しておりません。また、新港での雇用可能性も検討していきたいと考えております。

他方、雇用先が見つからないなど実際に失業者が発生することが調査等で明らかになった場合には、JICA環境社会配慮ガイドラインに基づいて適切な補償及び支援を実施していきたいと考えております。

そのほか、直接的な社会的影響として、港とアクセス道路の建設に伴いまして、国有河川敷における不法耕作者による農業への影響、それから民有農地の用地取得が想定されます。また、周辺の水域漁業、あるいは既存の水域交通、周辺の道路交通への影響についても検討が必要であると考えております。

これらの影響を回避・緩和するために、JICA環境社会配慮ガイドラインに基づきまして、被影響住民を含む現地ステークホルダーに説明・協議を行いまして、住民移転計画案の策定支援を行う予定でございます。

以上でございます。

- 説明者（原） 最後に、松本委員からエーヤワディー川の開発を中国は推進しているけれども、日本政府はどの程度連携しているのかという御指摘もいただいております。中国につきましては、エーヤワディー川上流でダム建設を推進しているというふうに承知はしておりますけれども、エーヤワディー川自体の開発をどのように進めているのか。我々は必ずしも全体像を把握できているわけではございません。

日本政府といたしましては、エーヤワディー川がもたらす肥沃な恵みに着目をいたしまして、流域における農業開発、あるいは地方の貧困削減に役立つインフラ整備、道路や内陸水運の整備による物流の活性化による地方経済の促進、こういった観点からエーヤワディー川の開発支援を捉えているところでございまして、中国の取り組みと必ずしも連携してということには事実関係としてなっておりません。引き続き、日本としての強みを活かす形で協力を進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

- 荒木座長代理 ありがとうございます。それでは、委員の方でどなたか。
- 齊藤委員 すみません。御説明どうもありがとうございます。ただ、いま一つよく理解できていないのですけれども、この川というのはたしかものすごく浅いですよね。岸が2メートルぐらいしかないところだと思うのです。そうすると、物すごく平べったいバジミみたいなものでコンテナを運ぶのだと思うのですけれども、産業構造その他いろいろ考えると、そんなたぐいよりも、フェリーみたいなトラックごと積み込んでしまうような輸送手段のほうが、こういう農業地帯などでは開発により適している

のではないかという気もするのです。そうしますと、この周りの道路とのつながりだとかいうのが非常に大事になってくるのではないのかなという気はちょっとしていません。それと、50トンのコンテナクレーンを入れてやるという、そんな大きな需要があるのかなというのがちょっと心配になります。設備はつくったけれども余り使わないというようなことになってしまうのではないのかという危惧をしているのですが、この辺はいかがでしょうか。

- 説明者（安井） ありがとうございます。現状は、先ほど御説明申し上げましたとおり、生活物資とかそういったものがかなり多いということでございまして、コンテナにつきましては、今すぐこの河川物流でコンテナがばしばし入ってくるかという、御指摘のとおり、必ずしもそういった状況ではないと考えております。

他方、この需要ですけれども、今、マンダレー港で年間60万、70万トンのニーズといますか実績がございます。この港につきましては25万トンということになりますので、目的として、1つは、今の港は施設がほとんどない状況で、まさに土手に船が着くという感じのもので、現地の方々からしても、正直、使い勝手がよくない。結局、船から岸に向かって板をひいて運んでいるような状況で、途中で荷物が落ちてしまうとか、そういった状況がありますので、そういったものをまず一つ改善して効率的な港をつくっていくことが重要だと考えております。

もう一つは、もちろん、将来的に需要が拡大するといったところに追いついてくるということがあるかと考えております。

最後ですけれども、コンテナです。これは、普及実証事業の中で、今、SAマリンさんが取り組んでいらっしゃるんですけども、底が浅い、吃水が非常に浅くても、逆に1メートルぐらいでも運送できるようなバッチも開発されているといったところもございますので、そういった取り組みも含めて今後また検討していくのかなとは考えております。

- 荒木座長代理 よろしいですか。高橋さん、どうぞ。

- 高橋委員 ありがとうございます。

私と松本さんはNGOなので、どうしてもそこに住んでいる人たち、住民への影響という観点からコメントさせていただいているのですが、先ほど違法で滞在している人たちがいるというような言い方もされていたかと思うのですけれども、つまり、居住権というものをどう考えていくかということの議論になってくるような気がしているのですね。つまり、タイのクロントイスラムなども特にそうなのですけれども、港湾ができて、そこで人々が集まってきたり、大きな状況の変化があると、例えばそこに不法に滞在してきた人たちを強制的に排除するというような対応になりがちなのです。

けれども、そうではなくて、例えばクロントなどもそうですが、一定程度そこに住んでいたことに対する居住権というものをどのように考えるかということの中で、新しく貧困になる人たちを生み出さないという観点から、どのような取り組みをしたらいいかということをし少しクリエイティブな感じで、どの程度の規模の人たちがそういう影響を受けるか、私も実際はわからないのですけれども、ぜひそこら辺は考えていただければありがたいかなと思っています。

○ 荒木座長代理 よろしいですか。では、これで終わります。

○ 説明者（安井） どうもありがとうございました。

(3) ルワンダ「第三次変電及び配電網整備計画準備調査」（プロジェクト形成（無償））

○ 荒木座長代理 それでは、3番目のルワンダ「第三次変電及び配電網整備計画準備調査」について、説明者からの案件の概要の説明と委員のコメントに対する回答をお願いいたします。

○ 説明者（市場） 国別三課首席事務官の市場と申します。御説明をさせていただきます。

第三次変電及び配電網整備計画ですけれども、本計画につきましては、ルワンダの首都キガリにおきまして、変電所と配電設備を整備・拡充することによりまして、電力供給の安定化を図り、それによりましてルワンダの経済基盤の整備に寄与するものでございます。実施機関はエネルギー開発公社になっております。

この計画の意義ですけれども、ルワンダの全電力消費量の約64%を首都のキガリが占めております。その中で、主要な変電所が過負荷の状態にございまして、大規模な停電が頻発をするといった状態が生まれております。日本としまして、これまで無償の案件によりましてキガリにおける安定的な電力供給の協力を行ってきております。今回のこの計画によりまして、当面の電力需要に耐え得る変電設備の整備が完了することとなります。これまでに実施済み2つの案件を補完する案件としても重要であると考えております。

また、本計画は、対ルワンダの国別援助方針の重点分野の1つであります経済基盤整備に位置づけられております。先週末、TICADがケニアにおいて開催されましたけれども、この中でも、アフリカにおきまして約100億ドルの質の高いインフラ投資を実施するということを表明しておりますが、これを具体化する案件になると考えてお

ります。

また、ルワンダは天然資源に頼らない質の高い成長を目指すということを掲げております。ICT産業を初め日本のビジネス界の関心も高い国でございます。今回のこの案件の実施によりましてルワンダの経済基盤整備への支援を行うということは、ルワンダにおける投資環境の整備にもつながる。今後の日本企業の進出を促す観点からも重要であると考えております。

○ 説明者（渡辺） JICAアフリカ部でルワンダを担当しております渡辺と申します。よろしく願いいたします。いただいておりますコメント、質問に沿って御説明申し上げます。

- まず、荒木委員からいただいております御質問で、電化率が全国平均24.5%と低いのは単に変電・配電の問題だけではなく、変電・配電だけで解決できるものではないということではないかという御指摘をいただいております。御指摘の中でも御参照いただいておりますが、アフリカで小集団の地方村落がまだ各地に点在しておりまして、未電化地域が残っていることが電化率が低いことと大変関係しているという認識でおります。

ルワンダ政府自身も、こうした課題に対応するため地方電化の取り組みを進めてございます。具体的には、第二次電力アクセス展開プログラムというのをつくりまして、未電化地域の配電網の延伸を進めておりますほか、オフグリットの太陽光発電による地方電化など、さまざまな方策を使いまして地方電化対策を実施しているというふうに認識してございます。

また、こうした対策に対しましては主に世界銀行とアフリカ開発銀行などが支援をしているということですが、我々もこうした取り組みが電化率の向上に非常に大事という認識でおります。

他方、この事業でございますが、本計画対象地の首都キガリは急激な都市化が進んでおりますので、市内の主要変電所が過負荷状態に陥っておりまして、停電が頻発してございます。こうした緊急性に鑑みまして、需要の最も高いキガリ市の変電・配電網を整備するというのがこの事業に優先度を置いた理由でございます。

- 次に、齊藤委員からいただいております、変電所改修・配電網整備による電力供給安定化だけではなくて、電力不足への抜本的対策が検討されているのかという御指摘でございます。こちらは、先ほどの地方電化以外にも、ルワンダでは電力不足対処のための電源開発計画を整備し、実行に移してきてございます。近年の例で申し上げますと、一昨年2014年にルワンダ国内最大級となります28メガワットのニャバロンゴ水力発電所、また昨年にはメタンガスを利用したメタン発電所、

こちらは25メガワットのキブワット発電所、こうした規模の大きな発電所の運用が開始されてございます。今後もこうした電源開発、発電設備の増強と変電・配電網整備、これらを両輪としてバランスよく進めていくことが求められると我々は課題を認識してございます。

- また、同じく齊藤委員から御指摘いただいております欧州連合（EU）等が実施する事業などとの連携が必要ではないかという御指摘をいただいております。我々も同じ課題を認識しております。

本計画、変電・配電設備の整備計画につきましても、ルワンダが策定しておりますプログラムに沿いまして、ドナーが協調して各プロジェクトを実施してございます。具体的には、案件概要書の後ろに地図を付けましたけれども、キガリ市を取り囲むように、4ないし5カ所の緊急性の非常に高い配電・変電網設備の改修計画がございまして、このうち南側に当たる箇所を欧州連合が、北側に当たる箇所をJICAのこれまで第1次、第2次の無償資金協力、そして今回の第3次で実施し、いわばEUと連携する形で、キガリ市をようやく取り囲むように変電所の改修が今回整うこととなります。今後も現地でよく連携、情報交換をしながら、こうした事業を進めていきたいと考えてございます。

- 次に、松本委員から、本事業が23%の送電ロスの解決にどのように貢献するのかという御指摘をいただいております。本計画によりまして、変電ないし一部の配電の既存の機材を新しいものに取り換え、拡張することとなります。これによりまして、技術的な、いわゆるテクニカルロスと呼ばれるところの送電ロスの低減に一定程度貢献するというふうに認識しておりますが、その貢献度等の詳細は協力準備調査で確認させていただきたいと考えております。

私からは以上です。

- 説明者（市場） 高橋委員から、ルワンダの現政権が人権やガバナンスの観点から批判をされている、これに対して支援することの妥当性について説明をしてくださいという御質問をいただいております。

これに関しましては、まず、ルワンダの現政権がそうした批判を受けているということについては我々も承知をしております。一方で、現大統領のカガメ大統領は少数派のツチ族出身ですけれども、カガメ大統領は出身部族を示す身分証明書の廃止であるとか、フツ人の首相・閣僚の任命であるとか、女性の遺産の相続を許可する遺産相続制度の改革、また国民和解委員会や国民事件委員会の設置といった国民融和に取り組んでおります。また、汚職対策にも力を入れております。さらには、ルワンダにおきましては、女性の社会進出がかなり進んでおりまして、国会議員に占める女性の割合は世界一とも言われております。このように、ジェンダーの観点から評価できる点もあるのではないかと考えております。

このように、ルワンダにおいては、平和であるとかジェンダーの観点におきまして前向きな取り組みが見られているところを、こうした取り組みを一層後押ししていくことが必要であると考えておりまして、そうした観点からルワンダへの支援というものは意義があると考えております。

以上でございます。

○ 荒木座長代理 それでは、委員からの御質問、意見、よろしく申し上げます。いかがですか。高橋さん。

○ 高橋委員 ありがとうございます。

たしか昨年9月もUPRを受けて、そのレポートなどでも、人権への改善の取り組みをルワンダがしているというふうなことも発表されていたかと思うのですが、他方で、表現の自由ですとか、例えばBBCが閉鎖に追い込まれたり、いろいろ問題は、特に表現の自由とかそのあたりのことに関して特に反体制的な意見を言ったりする人たちに対する締めつけの厳しさというのはかなり評判が高いと思うのです。そのあたりをきちんと改善していかないと、多分、こういった大型案件、たしかに改修が中心ですから、環境や住民への影響はマイナーなのかもしれませんが、そういったときに住民の意見がきちんと表明できるような空間なりチャンネルが確保できるかどうか。今、確かに改善の方向に向かっているとおっしゃっていただいたわけですが、それを1つ確認していくという意味でも、そのあたりをしっかりとルワンダ側と話し合っていくべきことではないかなと思っています。そういう観点からこのようなコメントをさせていただきましたので、ぜひお願いいたします。

○ 説明者（市場） ありがとうございます。協力準備調査の中ではそうした観点も含めてしっかり調査をしていきたいと思えます。

○ 荒木座長代理 どうぞ。

○ 齊藤委員 御説明ありがとうございます。

ちょっと教えていただきたいというか、わかりにくいのですが、23%のロス改善する、なおかつ、送電と配電の整備だとおっしゃっているのですが、事業目的のところでも事業内容で見ていると、送電線というよりも変電所の機器だけだと。配電はほとんど。配電線、線は若干ありますけれども、その程度かなという感じなのですが、これで本当に23%のロスの大きな改善につながるのでしょうか。変圧器と遮断器、サーキットブレーカーなどはあまり関係ないですよ。いざというとき以外使わないのですから。変圧器だけで二十何%も改善するのかなと。何かやるのだった

たら、もうちょっと根本的にやらないと余り改善しないのではないのかという気がしないでもないのですけれども、そこら辺はいかがですか。

- 説明者（渡辺） 御指摘の点ですけれども、23%とあるのは、23%改善するというのではなくて、現状の送電ロスが23%。これはルワンダ全体の数字ということで把握しております。キガリがどういう状況かということも調査で確認したいと思っております。本件事業は、基本的に地図につけました右上のところの変電所、こちらの改修・拡張とそれに付随する部分だけの配電の改修になりますので、これだけをもって、今、20%強ある送電ロスが一気に解消するというふうには我々も認識しておりません。

他方で送電ロスというのは送電の過程で出るロス、配電の過程、変電の過程で失われるロス、さらにはこうしたテクニカルなもの以外で盗電によるロス、いろいろあると認識しております。ルワンダにおきましては、一般的には盗電は非常に少ないと言われております。実は電力を払うシステムでITを活用しております。事前にプリペイドカードで登録をしないと電気が来ない、止まってしまうという仕組みも一部導入されておりますことと、あとは盗電に対する取り締まり、罰金・罰則が非常に厳しいということで、一般的な途上国に比べて盗電のロスは少ないと言われております。ということは、テクニカルな部分、技術的なロスが多いと我々は見えておまして、そうした観点ではこういう変電や配電の設備の改修というのも一定程度は貢献できるかなというのが今のところの考えでございます。

- 荒木座長代理 よろしいですか。
- 齊藤委員 送電の部分は今回入っていませんから、送電ロスがどうなのかわかりませんが、変電所という意味では、JICAさんの一次の無償、それから欧州の変電所2カ所を無償でやっていらっしゃる。今回やるのが最後の変電所ですよ。それができるとそこら辺はみんなやったということになるのではないですか。
- 説明者（渡辺） 地図を見ていただくと、一応これでキガリ市を取り囲むことができます。大きな発電施設というのは、もちろん、全国というか、キガリの外からありますので、今の状態であれば、いろいろな方向からやってくる電気をうまく電圧を変えてキガリ市内にとりあえず送れる。ただ、御指摘いただいておりますように、発電量自体も不足していますから、これから発電容量も全国で増えていく。キガリ市内の電力需要も増えていきますので、変電の需要もまたふえていくということになります。現時点の課題としましてはこれで一段落と考えておりますけれども、今後もキガリ市内の電力事情に応じていろいろな課題に対応していかなければいけないと考えており

ます。

- 荒木座長代理 よろしいですか。
- 齊藤委員 はい。
- 荒木座長代理 そうすると、この事前調査をやるプロセスで今の話が少し変わってくるということもあり得るのですか。
- 説明者（渡辺） 申し上げましたとおり、キガリ市内の実際の広い意味での送電ロスというものがどのぐらいの数値になっていて、その要因がどういったものなのか、こういったところは調査でもう少しはっきりさせて、そこに対してこの事業がどのぐらい貢献できるのかということではもう少し具体的になってくると思います。
- 荒木座長代理 どうもありがとうございました。

(4) ヨルダン「北部シリア難民受入地域における廃棄物処理資機材整備計画準備調査」（プロジェクト形成（無償））

- 荒木座長代理 それでは、4番目のヨルダン「北部シリア難民受入地域における廃棄物処理資機材整備計画準備調査」について、案件の概要の説明及び委員のコメントに対する回答をお願いいたします。
- 説明者（市場） 本件につきましては、ヨルダン北部のシリア難民の受入地域を対象に、廃棄物処理に関する中継基地と最終処分場において必要な資機材を整備する、そのことによりまして難民の流入の増加に対応するための廃棄物処理能力の向上と地域住民の衛生環境、生活環境の改善を図るという事業でございます。先方実施機関は自治省でございます。

本計画の意義ですけれども、まず、対ヨルダンの国別援助方針の重点分野の1つに、平和創出に向けた地域間交流というものを定めております。この中でシリア難民及びホストコミュニティ支援プログラムを策定しておりまして、これに合致するというものでございます。

また、日本とヨルダンの二国間は良好な関係を維持しておりまして、要人往来も活発に行われております。今年の4月には日・ヨルダン首脳会談が開催されました。その中で日本側からは、困難な状況の中で中東地域の安定を支えるヨルダンの努力を常

に支持しているということをヨルダン側にお伝えしました。その上で、両首脳の間で、両国間で幅広い分野において一層の協力を進めていくということで一致しました。本計画は、こうした日・ヨルダン関係の全体の方針にも合致をしているものでございます。

ヨルダンには、2011年3月のシリア危機発生以降、非常に多くのシリア難民を受け入れてきております。シリア難民は、特にシリア国境に近い北部の地域に集中しております。この地域におきましては、難民の流入の増加に伴いまして廃棄物の発生量が増加しておりますけれども、廃棄物の処理の機材が不足していたり、老朽化をしているという状況がございます。そうしたことから、不法投棄であるとか、廃棄物の不適正な処分、野焼き等が行われておりまして、ごみの飛散や悪臭の発生といった環境面・衛生面での問題につながってきております。この地域におきまして、その廃棄物の処理能力の強化に日本が支援をするということは、二国間関係の強化という観点から、また日本によるシリア難民及びホストコミュニティ支援の積極的な貢献を示すという観点からも重要であると考えております。

○ 説明者（今） JICA中東二課の課長をしております今と申します。よろしくお願いたします。

● まず、荒木委員からは、どういった方法で廃棄物のための機材整備を実施するのか、御質問をいただいております。JICAといたしましては、これまで自治省、観光省、環境省など政府関係機関ですとか関係ドナーから情報収集を行ったり、現地の調査を行ってまいりました。その結果、中継基地で廃棄物を運搬用に圧縮するための機器ですとか、圧縮された廃棄物を最終処分場に運搬するための大型の運搬車、それから最終処分場で埋め立てや整地に用いるブルドーザーといった廃棄物処理の関係機器を整備する必要性が確認されましたので、こういった機器の整備を事業の内容とすることを想定しております。

これまでパレスチナにおける過去の類似案件の教訓を踏まえまして、現地で既に活用されているような資機材との整合性を確保するという、それから、供用後、スペアパーツの調達先の維持管理体制に関する状況といったことも詳細に調査する必要があるものと考えておりますので、協力準備調査を実施する中で、こうした点、検討してまいりたいと考えております。

○ 説明者（市場） 次に、高橋委員から、今回のこの支援について、シリア難民をヨルダンに定住化させる狙いも含まれているのかという御質問をいただいております。これにつきましては、我々としましては、シリア難民をヨルダンに定住化させるとした狙いは特にございません。今回のこの計画につきましては、難民の流入に起因します

廃棄物の発生量の増加の影響を多大に受けているこの地域におきまして、環境面・衛生面での問題が発生している。そうしたことに鑑みまして、ヨルダン対応計画、ヨルダン政府と国際社会が協力してつくっている対応計画ですけれども、これに基づきまして、廃棄物の処理能力の向上、またシリア難民を含めた対象地域に居住する地域住民の衛生面・生活面の環境の改善を図るということを目的にしております。こうした計画を通じまして、ヨルダンにおけるシリア難民の定住化を図るということを想定しているものではございません。

- 説明者（今） 高橋委員からは、本案件が持つインプリケーションを理解するためにも、PNAによる説明をというコメントをいただいております。JICAといたしましては、2014年にPNAを実施しております。このPNAですけれども、シリアを中心にシリア難民の主要受入国である周辺国における難民の受入状況などを分析したものでございまして、緊急的にまとめたものでございます。ヨルダンにおけるシリア難民ホストコミュニティに係るPNAにおいては、ヨルダンへのシリア難民の流入が急激に増大している。しかも、その8割強が難民キャンプではなくてホストコミュニティ内で生活しているということが指摘されております。

こうした状況のもと、もともと必ずしも十分ではなかった行政サービスにより大きな負荷がかかっておりまして、地域の社会サービスに支障が生じているということが指摘されております。特にごみの不法投棄の問題、廃棄物の不適正処分、野焼きの増加、こういったことによる環境汚染の問題、衛生面での問題が発生しているということが判明しております。ホストコミュニティ、シリア難民双方への不利益が生じている状況であることを確認しております。

こうしたPNAを踏まえまして、行政能力の向上、公共サービスの提供能力を強化することが喫緊の課題であると考えております。今回の協力は、こうした課題に対応しようとするものでございます。すなわち、不安定要素を緩和する、もしくは除去するということにつながると考えております。

なお、難民とホストコミュニティの住民との間で緊張関係が発生していないかどうか、公共サービスの受益者となれずにいるような難民がいるのかどうか、またホストコミュニティにもそうした方々がいるのかどうか、こういった問題があるかどうかについて協力準備調査の中で確認を進めていきたいと考えております。

- 説明者（市場） 松本委員からは、ヨルダン対応計画の中で医療や教育などの喫緊の課題も指摘されている、その医療や教育に資金を優先的に投じない理由は何なのかという御質問をいただいております。

これにつきましては、我々としましても、医療や教育の分野に対するニーズがあるということは認識しております。既に日本としましては、こうした医療や教育といっ

た分野につきましても、無償資金協力を通じた医療器材・製品の供与、北部の村落保健に関する技術協力、補正予算を通じた子供への教育支援、こうしたものを実施してきております。その上で、今回のこの計画につきましても、それらに加えて環境面・衛生面での問題が発生しているということに鑑みまして、また、ヨルダン側の日本の協力に対する優先順位も勘案した上で案件形成を検討しているものでございます。

今後もさまざまな分野における協力を適切なタイミングで実施することによりまして、ヨルダンに対する支援を効果的に行っていきたいと考えております。

以上でございます。

○ 荒木座長代理 それでは、委員からの質問。齊藤委員。

○ 齊藤委員 すみません。ありがとうございます。

ちょっとお伺いしたいのですけれども、今回は、廃棄物、いわばごみですよ。ごみ処理の関係で、これが悪いとかいう問題では全然なくて、結構だと思えるのですけれども、ヨルダンにはシリア難民の問題を抱えて、ものすごくいろいろな問題が発生していると思うのです。その中で、今回、このごみを取り上げるということ。ヨルダンその他の国々に対しては、多分、EUが一番大きなドナー国ではないかと思うのですけれども、EUの関係者と、これについては日本がやる、これについてはEUがやるとか、そういう相談といたしますか、話し合いといたしますか、そういったことはなされているのでしょうか。

○ 説明者（今） お答えいたします。御指摘のとおり、EUが廃棄物分野に大変積極的でございます。資料にも書かせていただいておりますけれども、総額1.6億ユーロの支援を表明しております。分野としては、財政の支援、インフラ、機材の支援などを実施予定ということでございますので、EU、関係のドナーが多くございますけれども、こうした機関とよく連携していく、意見交換していくことが非常に重要になってきております。

我々、アンマンにも事務所がございまして、日常的に、EUを初め関係ドナーとは意見交換をしております。今後、調査の過程においても、ほかのドナーとの役割分担、情報共有というのは非常に重要になってくると思いますので、こちらのほうは我々としても継続的に進めていきたいと思っております。具体的にこの分野を我々がやるという表明はこれまで全くしてきておりませんで、調査を通じてこのあたりの役割分担をうまくやっていくことになるかと思っております。

○ 高橋委員 ちょっと教えていただきたいのは、これは緊急人道支援ではないですよ。つまり、無償資金協力で、協力準備調査というプロセスを経て、それに時間をかけて

やるのですけれども、私はむしろ緊急人道支援で、本当にニーズがあるところにどういう方法ができるかどうか、機材とか頭にぴんと浮かんでこないのですけれども、緊急性が高い案件だとするならば、そういう方法のほうがいいのではないかと思ったのです。定住化をある程度見込んでいますかという聞き方をしてしまったのはそういうことなのです。つまり、それだけの設備をしっかりとつくっていかうとするならば、ある程度その難民の人たちが定住化をすることを前提にしているのかなというふうに勝手に思ってしまったのです。そうでないのであるならば、もっと緊急人道的な対応というのが、これをしなくてそれだけでということでもなくともいいと思いますけれども、何かセットであっていいのかなと思ったりするのですが、そのあたりはどのように考えたらいいのでしょうかということです。

もう一つは、根本問題は、難民で入ってきた人は仕事がないというのがすごく大きくて、それで流動性がすごく高くなってしまっているのですね。戻ってしまったり、また出てきたりとかということだと思のです。そうすると、そこに難民が集まってきてしまったからプレッシャーが生じてごみ問題が出てしまったというような、いわゆるリアクティブな形で対応するのはいいのですけれども、だとするならば人道支援だと私は思うのですが、もっと根本的な問題に対する取り組み、例えば仕事の問題とか、そういうことに対しては何か考えていらっしゃるのかどうか。もしあったら教えていただきたいと思います。

○ 説明者（市場） ありがとうございます。

まず1つ目につきましては、おっしゃるとおり、緊急人道支援というスキームで支援をするというのも選択肢としてはあるかと思はすけれども、今回のこの案件につきましては、事業の規模等も勘案しまして、無償資金協力ということでやるということにしたものです。

2つ目の御質問につきましては、シリア対応計画の中では、シリア難民が仕事を持つということについてはそこまでは含まれておりませんでしたけれども、その後にできましたヨルダン・コンパクトにおきまして、ヨルダン政府が就労ビザを与えるということも支援の1つの柱として打ち出してきております。

こうした流れができつつありますので、これを踏まえて、日本としましても、これまでやってきたことに加えまして何ができるかということはヨルダンと引き続き話をしていきたいと思っております。

○ 高橋委員 すみません。基本的なことはわかったのですが、本当に現場のニーズとどれだけきちんとマッチしているかどうか、そのあたりを確認したかったのでそのようなコメントをさせていただいた次第です。本当に迅速性が高いのであれば、緊急人道支援という方法もあるだろうなと思ったということです。ありがとうございます。

- 荒木座長代理 どうもありがとうございました。
よろしいですか。では、私から1点。
これは廃棄物処理の資機材供与なのですけれども、かなりの技術移転というか、技術協力が伴うのではないかという気もするのです。例えば、後から専門家を派遣するとか、そのようなフォローアップということは考えていないのでしょうか。

- 説明者（今） ありがとうございます。
この無償資金協力のコンポーネントの1つとして、ソフト・コンポーネントを予定しておりまして、機器の使い方ですとか、簡単なソフト・コンポーネント・コンサルティング・サービスは含まれる予定でございます。さらに、廃棄物の処理の仕方ですとか、大規模な技術協力の可能性はあるかと思いますが、これはヨルダン政府とよく相談しながら、どのような分野が先方のニーズに合っているのか、よく対話をしながら特定していくということにしたいと思っております。ですので、ニーズはあると思っておりますけれども、具体的な今後の進め方はヨルダン政府ともよく相談をしていく必要があるものと考えております。

- 荒木座長代理 それでは、ほかにございませぬね。どうもありがとうございました。以上をもちまして、4案件について討議いたしました。

2 事務局からの連絡

- 荒木座長代理 それでは、閉会に当たりまして、事務局から連絡事項がありましたらお願いいたします。

- 国協総長 ありがとうございます。閉会の前に、前回の会議でJICAの報告書におけるジェンダーの分類についての御指摘がありましたので、JICAのほうからジェンダーの分類についての説明をお手元の資料に基づいて行わせていただければと思います。

- JICA お手元に配っておりますこのフローチャートを使って説明いたします。
今日の資料の「3.事業概要」にも「（5）ジェンダー分類」というのが出てきておりますが、どういうフロー、考え方でジェンダー分類を行っているかということについて説明いたします。
そもそもJICAでは、ジェンダーの平等や女性のエンパワーメントそれ自体が開発協力大綱などにおける開発のアジェンダであると同時に、横断的な課題で、開発アプロ

一斉であることも踏まえて、事業におけるジェンダー主流化を推進しております。これは単に女性の置かれた地位の改善だとか、そのための支援が行われればよいということではなくて、全てのあらゆる開発協力において男女それぞれに異なる影響を及ぼし得るという前提に立って、事業の計画・実施、モニタリング、評価の各プロセスにおいて男性・女性の参画を得つつ適切に対応する必要があるという認識に基づくものであります。

実際には、この考え方に基きまして、DACのジェンダー・イクオリティ・ポリシー・マーカー、それから、世銀が採用しております案件形成段階にジェンダー分析を実施した案件に付与しているジェンダーインフォームドというカテゴリーの考え方を取り入れまして、この図にありますようなフローで検討しております。

まず、これから形成を行おうとしている案件につきまして、ジェンダー主流化ニーズ調査・分析、調査を行う必要があるかという点を検討します。明らかにジェンダー対象外、例えば政策の立案、行政能力の強化を支援するようなプロジェクト、あるいは非常に特殊な分析機器の使い方など技術的な専門性に特化したような支援はジェンダーの対象外として除外しまして、それ以外のものを実際の準備調査の段階でジェンダー主流化ニーズについて調査する。これがジェンダーインフォームドです。これから調査する。きょうの4件全てこれから調査する段階で、分類上はジェンダー主流化ニーズ調査・分析案件となっております。

その結果、ジェンダー主流化のための政策や制度の改革支援などを推進する体制を整備する必要がある、これをジェンダー平等政策・制度支援案件、あるいは女性を主な裨益対象とする案件であると。女性をターゲットとしてエンパワーメントや保護を主目的とする案件。この2つについては、Gender Informed Principal (GI(P)) です。PはPrincipalのPです。というふうに分類します。

それから、もう一つのカテゴリーとしまして、ジェンダーのプロジェクト目標においてジェンダーの平等推進や女性のエンパワーメントに係る、直接は掲げていないけれども、これらに資する具体的な取り組みを明示的に組み入れているプロジェクト。これをGender Informed Significant (GI(S)) です。SはSignificantです。この2つが直接的にジェンダーに関係する。

直接関係するもの以外、つまり、ジェンダー活動統合案件というのは具体的にどういうものかと言いますと、例えばこの前かかったかと思えますけれども、DACのメトロプロジェクトで、トイレの設置だとか、女性が主に使うマーケットへのアクセスだとか、女性特有の活動・行動に配慮する必要があるということで、プロジェクトそのものはジェンダープロジェクトではないのですけれども、しかるべき配慮が必要であるというものはSignificantです。

それから、それ以外のものはジェンダー主流化ニーズ調査を行ったものですよということで、Gender Informed (GI) というカテゴリーを残しております、これは、

調査の結果、ジェンダーそのもの、あるいはジェンダーに関連する何らかの措置が直ちに必要とはみなされなかったけれども、その評価はちゃんと行いましたということで、カテゴリー上はGIというカテゴリーを残しております。

繰り返しますと、形成に当たって、ジェンダー主流化ニーズの評価をしまして、ジェンダー主流化ニーズの調査の必要があるとみなされたものは、準備調査でしっかりと調査を行って、Gender Informed Principal、Gender Informed Significant、それからGender Informedという3つのカテゴリーに分けて、その後の取り組みにつなげていております。以上です。

- 荒木座長代理 よろしいですか。何か質問があれば。

- 高橋委員 ありがとうございます。これは、ジェンダー対象外というのは必要ですか。女性の方は怒らないのかどうか。私だったら怒る気がするのです。そういう対象外をつくらないのが本来の考え方であって、つまり、これはジェンダー対象です、対象ではないと男性が言うべきものではないのですね。ですから、私たちが専門家的にパターンリスティックにそれがジェンダー対象かどうかということを事前に判断することはできないのであって、その意味で、潜在的ニーズというのは、女性の側からは怒りだっただけで浮かび上がってくる可能性があるわけですから、前もってジェンダー対象外がありますよと言うことは、私は余り適切ではないような気がします。多分、日本的生真面目さから、何ができるかということを下から考えて、そこからこういう話になったのだらうとは思いますが、これを見た感じ、特にNGOの人はおっという感じがしてしまうと思います。

- JICA ジェンダー対象外の割合はだんだん減ってきておりました、1つは、JICAの中でジェンダー室というのがありまして、そこでスクリーニングのチェックを行うわけです。これは、最初に各プロジェクトの担当部で評価を行うわけですがけれども、そのままこのカテゴリー分類に進んでいくわけではなくて、ジェンダー室というところで、もちろんジェンダーの観点から、いやこれはジェンダー対象外ではなくて主流化ニーズ調査を行うべきであると差し戻したりして、おっしゃったとおり、ゼロではないですけれども、ジェンダー主流化ニーズ調査前の段階でGIであるというものが次第に増えてきております。最終的になくすかどうかはさらなる議論が必要で、今のところ、我々は明らかに必要ないだらうという考え方で先ほど挙げたような事例は対象外にしているわけですがけれども、逆に言うと、そういったものでも、先ほどの分析機器を使う側の視点から、実は男女の違いがあったとかということが絶対ないとは言い切れないので、そこは今後さらにジェンダーインフォームドの比率を高めるべく努力したいと考えます。

- 荒木座長代理 そういったことというのは、国際機関とか欧米諸国の援助機関はやっているのですか。

- JICA はい。基本的にDACの考え方に沿って実施しております。一部、ジェンダーインフォームドというのは、世銀で行っている、やはり調査してみないとわからないだろうという考え方を取り入れまして、一見、ジェンダーとは関係なさそうだと決めつけしないで、しっかり調査をやりますと。準備調査の中でジェンダーの観点の調査をやりますということで、先ほど言いましたように、その比率がだんだん高まってきていまして、JICAの中でも形成する側の担当者の意識も変わってきていると思います。

- 荒木座長代理 どうもありがとうございました。

- 高橋委員 いや、そういうことだと思うのですね。そうすると、やはりこれはジェンダー対象外と言わないのではないかと。全てのことはジェンダーの観点から一回チェックをする。特に援助する側がチェックするのではなくて、援助する側が女性であったとしても、そうではなくて、やはり裨益を受ける側の女性たちがどのように思うかというところが大事なので、そこは少なくとも声を聞くぐらいのことはしたほうがいいと思います。その意味では入れておいたほうがいいかなと思うのです。

- JICA はい。いただいた御指摘を踏まえて。将来的にそのような方向で考えていきたいと思います。

- 荒木座長代理 それでは、どうもありがとうございました。どうぞ。

- 国協総長 すみません、ありがとうございます。
 次回の開催でございますが、恒例どおり、2カ月後の10月25日火曜日でお願い申し上げます。また、委員の方々には追って御連絡申し上げます。

- 荒木座長代理 それでは、皆さん、ありがとうございました。