

開発協力適正会議

第30回会議録

平成28年10月25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) パラオ「パラオ新規廃棄物処分場建設計画準備調査」（プロジェクト形成（無償））
- (2) スリランカ「コロンボ新総合都市公共交通システム導入計画準備調査」（プロジェクト形成（有償））
- (3) パキスタン「第二次空港保安強化計画準備調査」（プロジェクト形成（無償））
- (4) コートジボワール他7か国「仏語圏アフリカ刑事司法研修」（技術協力）

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30回開発協力適正会議を始めさせていただきます。
本日は、所要により川口委員及び松本委員が御欠席されています。
今回は、報告事項は予定されていないので、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としたいと思います。
本日取り上げる案件は、事務局から提示されました新規採択案件5件及び報告案件1件のうち、パラオ、スリランカ、パキスタン及びコートジボワールの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御検討いただいた上で、委員による採点に基づきまして、地域バランスをとりつつ選定いたしました。進め方としては、これまでと同様、委員から事前にいただきましたコメントを紙面で配付し、説明者から案件の簡潔な概要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、議論を行うことにしたいと思います。

(1) パラオ「パラオ新規廃棄物処分場建設計画準備調査」（プロジェクト形成（無償））

- 小川座長 それでは、早速、最初の案件に入りたいと思います。パラオ「パラオ新規廃棄物処分場建設計画準備調査」（プロジェクト形成（無償））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したいと思います。よろしく願いいたします。
- 説明者（小島） 外務省国別開発協力第一課の企画官をしております小島と申します。
対パラオ無償資金協力案件「パラオ新規廃棄物処分場建設計画」の概要につきまして、私のほうから御説明を申し上げまして、後ほどJICAのほうから、事前にいただきました御質問への回答を差し上げたいと思います。
今回のパラオ新規廃棄物処分場建設計画につきましては、パラオ最大の島であるバベルダオブ島において、「福岡方式」準好気性埋立構造を用いた新規の廃棄物処分場の整備等を行うものです。
案件概要書にもございますとおり、パラオはサンゴ礁などの自然環境が最大の観光資源となっております。観光客の増加に伴って増加する廃棄物を適切に管理して、環境負荷の最小化を図ることがパラオの喫緊の課題となっております。
生活物資の多くを輸入に頼っております大洋州におきまして、廃棄物管理は共通の

課題となっております。我が国はこれまでパラオを含む各国におきまして、その財政状況や維持管理体制に適した「福岡方式」の廃棄物処分場への導入を支援するとともに、ごみの分別、減量化に向けた3Rの推進、これらを支える人材育成等に取り組んできました。パラオにおきましては、これらの取り組みがパラオ政府自らの取組と相まって、一定の成果を上げてきております。

本事業は、パラオの国家固形廃棄物管理計画のアクションプランに位置づけられ、我が国の支援方針とも整合しております。持続可能な廃棄物管理を促進することを通じて、パラオの循環型社会の形成及び環境保全に寄与することが期待されることから、本事業を実施する必要性は高いと考えております。

なお、本事業の実施の際は、過去の類似案件の教訓を生かして、実施機関の能力向上や住民等の啓発、収集運搬システムの構築等を併せ支援し、相乗効果を確保していく考えです。それでは、続けて、JICAから御説明をさせていただきたいと思っております。

○ 説明者（遠山） JICA東南アジア・大洋州部担当次長をしております遠山でございます。よろしくお願いいたします。

● 早速ですが、最初に、荒木委員からいただきました御質問である、パラオのコロール州・M-Dock廃棄物処分場を本年初めに見学したが、成功の要因は、飲料容器デポジットプログラムを原資とするリサイクル基金にあると思う。しかし、本当の成功の要因は、JICAから派遣されたシニア・ボランティアの経験、知恵、判断力によるところが大きいと見られている。本計画もよき人材の派遣を真剣に検討すべきであろうという御質問をいただいております。

それに対しましては、御指摘いただいたとおり、本事業の効果発現には、施設整備だけでなく、運営管理を担う人材は重要でございます。そこで、効果発現を確保するため、本計画では、新規廃棄物処分場の建設や維持管理に必要な機材供与のみならず、「福岡方式」と呼ばれる準好気性衛生埋立方式による処分場の建設とその運営・維持管理に係るOJT等のソフト・コンポーネントによる技術面の支援も予定しております。また、これらに携わるコンサルタント、施工業者、運営・維持に係るOJT実施者等の人選についても、高い技術を持った適切な者が選ばれるよう努めてまいります。

さらに御指摘のとおり、パラオにおいては、現在もコロール州政府との契約に基づき、同国の廃棄物管理対策に貢献している元シニア・ボランティアがおりますが、今後の本件施設の運営・維持管理に当たっては、同元シニア・ボランティアを初め、廃棄物管理の技術協力にて派遣予定の専門家や、環境分野の青年海外協力隊とも連携し、引き続き先方の能力向上を図るとともに、同国の環境保全に協力していく予定でございます。

- 2点目で、齊藤委員からいただいた御質問でございますが、コロール州での「福岡方式」導入の効果について教えていただきたい、といただいております。

こちらに対しましては、コロール州では2008年に既存の処分場を「福岡方式」に転換し、これまで運営が行われてきておりますけれども、この効果として、廃棄物の分解促進と埋立地の早期安定化が図られたことにより、埋立処分場が安価かつ効率的に管理できるようになりました。また、処分場の浸出水、しみ出し水を速やかに排除できるようになり、処分場の周辺環境に与える影響、海への汚水流出や悪臭、ハエなども少なくなった結果、従前に比べ、周辺住民や商業施設からの苦情も減るなど、周辺環境へ与える影響の改善などが挙げられます。この経験から、「福岡方式」の廃棄物処分場は、現地政府からも高く評価されておまして、今回の案件の要請につながったものと考えております。

- 齊藤委員からもう一つ、施設の規模及び支援総額はどれぐらいかという御質問をいただいております。

本計画に関して、パラオ政府は新規処分場の用地面積として8ヘクタールの土地を確保しております。これは約20年間使用可能な廃棄物処分場として機能する規模でございます。また、新規処分場の建設と廃棄物処分場の運用、維持管理に必要な重機、それから、ごみ収集車両の重量計等の機材を含め、金額の詳細は、協力準備調査で確認する予定でございます。

- 高橋委員からは、「福岡方式」は、大洋州地域では、サモア、バヌアツ、フィジー、トンガ、パラオ、ミクロネシア連邦、パプアニューギニアなどで採用されているようだが、そうした国々による南南協力、域内協力はどのように活用されているかという御質問をいただいております。

「福岡方式」は、途上国の現地でも入手可能な材料を用いて、浸出水、集排水管、ガス抜き管を設置するなど、低コストで簡易な埋立処分場改善技術として、大洋州の各国で取り入れられてきております。また、日本の長年にわたる協力で、大洋州地域内での国境を越えて活躍する人材が育ちつつあります。具体的には、大洋州地域の広域技術協力プロジェクトであります廃棄物管理改善支援プロジェクト、こちらでは日本の経験を共有するだけでなく、地域国際機関であります太平洋地域環境計画事務局（SPREP）とも連携して、各国の廃棄物管理担当者が研修講師となり、処分場の運営管理や3Rの推進など、第三国研修やスタディーツアーを行っております。それらの機会を通じ、各国の優良事例や教訓を学び合い、処分場の改善、容器回収システムなど、自国の廃棄物管理対策に取り入れております。

- 最後の御質問ですが、松本委員から頂戴いたしました、準好気性埋立構造が効果を発現するメカニズムには未解明の部分が少なくなく、日本と異なる天候や自然環境のパラオで行う際のリスクについては十分に配慮してほしいといただいております。

ります。

パラオでは、開放投棄されていた既存処分場を2008年に準好気性埋立構造に転換し、これまで8年にわたり運営・維持管理してきた実績があり、この実績を踏まえ、パラオ政府から今回要請があったものでございます。

御指摘のとおり、準好気性埋立の効果発現には、自然環境やごみ質、技術能力等が影響するため、施設整備と併せ、現地条件に適応した運営管理が重要です。パラオでは既に8年間の「福岡方式」の処分場の運営実績がありますが、今回も新規処分場の建設と併せて、現地条件に合わせたソフト・コンポーネント及び技術協力により、先方の運営能力強化を行う予定ではありますが、御指摘を踏まえ、本事業の実施に当たっては、自然環境等の違いに十分に留意の上、調査を実施していく予定です。

なお、準好気性処分場に関しては、福岡大学の松藤教授に処分場研修及びプロジェクトの国内支援委員会などで2001年から指導を受け、これまで大洋州各国、ミクロネシア、PNG、ソロモン、トンガ、フィジー、サモア、パラオ、バヌアツなどでは、ごみ質の違い、気候の違い、運営管理能力の違いなど、それぞれ日本と違う条件を踏まえて「福岡方式」の導入・改善に努めてきております。

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。

それでは、ただいまの説明者からの説明について、追加の御意見、御質問がありましたら、御発言をお願いしたいと思います。高橋委員、お願いいたします。

○ 高橋委員 ありがとうございます。私は決して技術的に詳しくはないので、むしろ教えていただきたいというか、この「福岡方式」は、浸出水の速やかな排除というところが結構ネックというか、ポイントかなと思っているのですが、大洋州という低地の島の中でそういうものを建設するとき、その難しさとか困難とか課題みたいなものはないのかどうかということが、ちょっと気にはなっていたのです。

私が南南協力についてコメントさせていただいたのは、そういったあたりの教訓なり課題なりがどのように共有されているのかなと関心を持っていたものですから、そういう点で、技術的に私は詳しくないので、全然それは問題ありませんということであれば、それだけなのですけれども、もし何かあれば教えていただきたいということが1点です。

○ 説明者（遠山） 御質問ありがとうございます。まず、今回の処分場の建設予定地です。ありますサイトでございますが、傾斜地でございます。比較的用地面積、それから

土地の状況が「福岡方式」にも適していると見られておりますので、その点は問題がないのではないかと考えております。

他の地域におきましても、やはり「福岡方式」を適用する場合は、その土地の状況、気候、自然環境などを見た上でふさわしいかどうかというのはチェックをした上で導入を検討することになっておりまして、今回のパラオの場所は「福岡方式」に適切だというふうに今のところ見ている次第でございます。

- 小川座長 ほかはいかがでしょうか。荒木委員、お願いいたします。

- 荒木委員 今年の初め、パラオのコロールの現場を訪ねたのですが、1つだけ気になったのは、今回の場合は結構内陸型でいいのですが、コロールの場合は若干海辺に接しているのです。ですから、余り海辺に接する場合の「福岡方式」というのは若干難点があるような気もするし、なるべく内陸型でつくっていくのが一番いいのではないかと思ったのですが、いかがでしょうか。

- 説明者（遠山） コメントありがとうございます。今回については、先ほど申し上げましたが、場所的には問題はないのですけれども、例えばフィジーにおきましては、御指摘いただいたとおり、海辺に近い場合は、そのまま同じような形で「福岡方式」を導入するということはせずに、別の方式を検討するという形をとっておりますので、その処分場の場所の状況、特に自然環境については、海辺の近さなども十分踏まえて適切な方式を適用するように検討しているところでございます。

- 小川座長 ほかはいかがでしょうか。高橋委員、お願いします。

- 高橋委員 今度は全然技術的ではなくて、本質的でもない、ちょっと根本的な相違みみたいなものを教えていただきたいのですけれども、概要書の中の「（４）本事業を実施する意義」です。要はパラオが観光産業で経済を賄っているというところですが、第1産業に依存していることが、ある種、経済的脆弱性というような書きぶりになっているにもかかわらず、その観光を進めていく、もしくはそれが進んでいくことを前提としたような中での廃棄物の問題というような位置づけになっているような気がしているのですが、こら辺の経済の脆弱性ということについて、とりわけ環境的な脆弱性とのバランスの中でこの問題をどのようにJICAなり日本政府なりは考えて、ではこれをやりましょうということになったのか。そのあたり、向こうが観光をやりたいからということだけではないと思うのです。もう少しこら辺の意見交換はどんな感じだったのか、もしあれば教えていただきたいと思っています。

○ 説明者（小島） この質問のお答えになっているかわからないのですが、実際のパラオにおきまして、主要産業は観光ということで、正直それ以外の産業も育ててくれればという思いはあるのですが、なかなかそのところはこれまでうまくいっていないというのが実際のところだと受けとめております。廃棄物の問題というのは、もちろん観光産業にとっても大事なのですが、人々の生活にまさに直結する話でもありますので、そういった中で、いかにコストをかけずに、彼らの維持管理能力でやっていける廃棄物管理ということで、このようなアプローチで廃棄物問題に対処しているのが現状です。すみません。お答えになっているか私もあまり自信がないのですが、もしJICAさんから何か補足がありましたら。

○ 説明者（遠山） 今、まさに外務省さんのほうからもお答えいただいたとおり、パラオとしては観光業をより一層推進していこうという政策があります。観光業のみならず、漁業などもさらに振興させていくといった方向はあります。ただ、そういった経済活動を活発化させるということと、パラオの置かれている自然環境を踏まえると、環境面へ負荷がかかるということは避けられないこととなりますので、そのバランスをどうとるかということが非常に重要になってきます。

パラオ政府といたしましても、今回、こちらにも書かせていただいておりますが、国家固形廃棄物管理計画ということを策定しておりますけれども、この中でも、やはり観光客による廃棄物に関する対応も含めて、一方では観光業を振興しつつ経済を成長させる。一方では環境面への負荷を極力減らしていくというところのバランスをとりつつ、彼らも苦勞しながら対応をとっているということかと思っておりますので、片方だけに偏った形での支援ではなく、我々もそのバランスをとる形での支援をするということかと考えております。

○ 小川座長 荒木委員、お願いします。

○ 荒木委員 私のほうで政府の言うべきことを言ってしまったらまずいのですが、JICAでも今、パラオの新空港の話が出ているわけですね。観光客がどのくらい入ってくるかというのは、この空港を民間ベースでやりますから、採算の問題と非常に深く関係しているのです。

問題は、せっかく日本がパラオに支援をするならば、この辺の見積もりというか、一つの測定が必要だと思うのは、今のように観光客をどんどん入れていけば、長い目で見て自ら観光資源を消滅させる方向にいつているわけです。つまり、どのくらいの規模の観光人口であれば資源が保たれて、調和をして、パラオが観光立国としていけるかというラインのところは、やはり日本国政府としてもその辺を計算してさしあげることが親切ではないかと私は申し上げたのです。それによって、例えば観光

客はこの辺が受入れ可能であるか、つまり観光客の適正人口というものを設定することによって、空港建設についても一つの回答が出てくるだろうということを申し上げたのです。そういうことを考えてみる必要があるのではないかとということを申し上げたいと思います。

○ 小川座長 どうぞ。

○ 説明者（小島） ありがとうございます。

パラオの観光客ですけれども、パラオの人口自体が2万人なのに対しまして、昨年17万人といった水準にございます。委員の御指摘もごもっともで、パラオ政府のほうも、観光資源をいかに維持しながら観光産業を盛り立てていくかということで非常に腐心をしておりまして、観光客をどのようにコントロールするか。数ばかりがふえないように質を重視するというようなコンセプトでの施策を検討したり、パラオ政府自身も非常に真剣に考えているところでございますので、日本政府としましても、そういったパラオの意向も踏まえまして、どういったことが協力できるか検討してまいりたいと考えております。ありがとうございます。

○ 小川座長 それでは、よろしいでしょうか。

どうもありがとうございました。

(2) スリランカ「コロンボ新総合都市公共交通システム導入計画準備調査」(プロジェクト形成 (有償))

○ 小川座長 続きまして、スリランカ「コロンボ新総合都市公共交通システム導入計画準備調査」(プロジェクト形成 (有償)) について、説明者から案件の概要の説明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。

○ 説明者（田中） ありがとうございます。国際協力局国別開発協力第二課長の田中でございます。

お手元の資料でございますけれども、スリランカの円借款候補案件でございます「コロンボ新総合都市公共交通システム導入計画」別添1-2について、概要を御説明申し上げます。

現在、スリランカでは、人の輸送、それから貨物輸送の90%以上が道路輸送網に依存しております。特にコロンボ市中心部では、1日約100万人が流入しておりまして、通勤通学時間帯をピークに極めて激しい交通渋滞が発生しております。コロンボ市内

及びその周辺部の道路網では、平均の車両の速度が時速20キロ以下という状況になっております。

スリランカ政府といたしましては、この問題に対応するために、コロンボ都市圏の都市開発を所掌するメガポリス西部開発省というものを新たに設立いたしまして、今年、2016年1月には、コロンボ都市圏を含むスリランカ西部州地域の都市開発計画を定めた西部地域メガポリス計画を発表しております。

我が国としましては、対スリランカの国別援助方針におきまして、経済成長の促進を掲げ、我が国技術の活用も視野に入れつつ、運輸、電力基盤等のインフラ整備を積極的に支援することとしております。本計画は、コロンボ都市圏におきまして、高速輸送システムとしてLRT（ライトレールトランジット）を導入いたしまして、効率的な輸送能力の増強、そして、安全で快適な公共交通サービスの向上を図るものでございます。

本件は、このようにスリランカの開発ニーズ及び我が国のスリランカに対する援助方針に即した事業であり、日スリランカ関係を強化促進する上での効果もあると判断しておりますので、協力準備調査の実施を適当と考え、お諮りする次第でございます。

続きまして、事前に委員の皆様からいただいた御質問につきましてお答えさせていただきたいと思っております。

私からは、日本政府の方針に関する事項ということで1点、高橋委員から御質問いただきました別添3-3でございますけれども、スリランカの政治情勢に関する質問についてお答えさせていただきたいと思っております。

スリランカにおきましては、2015年、昨年1月の大統領選挙におきまして、シリセーナ大統領、ウィクラマシンハ首相による連立政権が発足いたしました。この二大政党による大連立政権は、3分の2を超える議席数を獲得しております。現在に至るまで安定的な政権運営を行っております。また、特に昨年5月に憲法を修正いたしまして、総選挙から国会解散までの期間を従来1年としておりましたものを、4年半ということで延長いたしましたので、政権の安定性が高まっております。

こういった制度的な面に加えて、シリセーナ大統領、ウィクラマシンハ政権におきましては、よい統治、グッド・ガバナンスの確立ということで透明性の確保、あるいは民主主義を強化する、そして経済改革、また国民和解に取り組んでいるということでもあります。実はまだスリランカで世論調査がございませんので、具体的な支持率という数字が手元ございませんけれども、安定的な政権運営というものを期待しております。

さらに申し添えますと、この案件、コロンボ首都圏における交通システムの整備につきまして、スリランカ側として前政権の時代から一貫して我が国への支援を求めるといった態度が継続されております。特に本事業は、昨年10月にウィクラマシンハ首相が訪日をした際に、日スリランカ包括的パートナーシップに関する共同宣言という

ことでまとめました共同宣言でも明記されている事業でございますので、先方から期待が寄せられており、これは政権にかかわらず、この事業が必要であり、スリランカ側からも要請を受けて続けていけることができると考えております。

その他の質問につきまして、JICAから回答させていただきたいと思っております。

- 説明者（亀井） 私は、JICA南アジア部南アジア第三課、スリランカ担当課の課長をしております亀井と申します。本日はどうぞよろしくお願いいたします。では、私のほうから早速ですが、御質問、コメントについてお答えさせていただきたいと思っております。

- 最初に、荒木委員より頂戴しております、計画では高速輸送システム（ライトレールトランジット=LRT）を導入するとのことであるが、その軌道敷設、駅・車両基地などの用地確保に問題はないのか、どのくらい状況を把握しているのか、説明してくださいという御質問を頂戴しております。

本計画の対象は、スリランカ側が提案するコロンボ都市圏LRT導入計画のライン1の一部とライン4の合計総延長25キロメートルとなっております。この軌道につきましては、JICAが2014年にモノレールを想定した調査をしております、その中で提案した軌道とほぼ合致しております。特にライン4につきましては、ほぼ同一の軌道を予定しております。

当時の調査によりますと、当時、モノレールで高架ということ念頭に置いておりますけれども、移転予定世帯数は37という数字が確認されております。今回の協力準備調査においても、これまでに集めましたそうした情報を一定程度活用できる見込みでございます。

ただ、今回はモノレールではなくLRTということで交通モードが変更されておりますので、軌道が同一であっても必要な用地面積は異なっております。また、その後の都市開発の状況等を考えますと、前回の2014年の調査から状況の変化もあり得ますことから、改めて調査の中で詳細な現状確認をすることが必要と考えております。

なお、敷地の観点では最も大きい問題となり得る車両基地に関しましては、2014年の調査時にスリランカ側から提案され、確保した更地のサイト12ヘクタールがございますが、それを活用できる予定となっております。

- それから、齊藤委員からいただきました御質問、本事業の対象はライン1の一部とライン4となっているが、ライン2から3及びライン1の残りの区間はほかの国の支援により実施されるのか。それとも今後、日本の支援での実施が予定されているのかという御質問を頂戴しております。

スリランカ政府の計画では、まず、ライン1と4を整備してからほかのライン

に拡張していくという見込みになっております。ライン1、4以外のほかのラインの事業スケジュールは未定であり、日本を含む他国の支援はまだ決まっておりません。

- 続きまして、齊藤委員から頂戴しております、中国等ほかの国から同様の交通システムの売り込みはあるのかという御質問ですけれども、確認している限り、政府間ベースでの他国の売り込みはないと承知しております。スリランカ政府は、日本による支援を希望しております。
- 続きまして、齊藤委員からいただいております、環境社会配慮Aとなっているが、住民移転等につい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ですけれども、御指摘のとおりで、住民移転、土地収用に関しては、協力準備調査の中で住民移転計画案を作成し、スリランカ側によってステークホルダー・ミーティング等を順次開催して、住民への理解促進を行っていくことを予定しております。

先ほど少々触れましたとおり、過去に実施した調査では、予定移転世帯数が37というのもございますけれども、本事業による住民移転の人数、土地の収用により影響する規模等については、改めましてJICAの環境社会配慮ガイドラインに基づいて、今後行う協力準備調査の中で詳細を確認してまいりたいと考えております。

- 続きまして、齊藤委員よりいただいております、採算予想はどうなっているのか。過去案件の教訓にもあるが、現実的な目標値を設定し、収益性を確保するようにしてほしいというコメントです。

収益性を確保するためには、収入源となる電車運賃の設定について、最もLRTに対して競合性が高いバスの料金を考慮して設定する必要があると考えております。また、降車方式で本事業を実施した場合、財務的に収益性のある事業とすることが困難であることは、過去に実施した調査やほかの国の調査の教訓等から得られているところがございます、これらの教訓を踏まえまして、スリランカ政府は、本公共交通システム、LRTの導入事業と並行して、中心駅の複合施設化、中心駅周辺の開発事業も検討しております、これらの開発事業も含めて全体として収益性の確保を進めていくことを念頭に検討が進められている次第でございます。

こうした計画の詳細な情報収集、分析については、今後実施する協力準備調査の中でしっかりと行っていきたいと考えております。

- 続きまして、最後になりますが、松本委員からいただいているコメントです。LRTの導入が実際にどの程度渋滞解消に寄与するのか、かえって一極集中による渋滞の悪化につながらないかなど、マニラなど他国の類似案件の教訓を総合的に生かしてほしいというコメントを頂戴しております。

本計画は、交通渋滞が特に深刻な道路網に沿って自動車等の交通手段から公共交通手段への転換を促し、渋滞の解消を図るものです。2014年のモノレールを前提とした調査を踏まえて本計画を具体化しており、モノレールとLRTといった違いはございますが、渋滞解消という効果については同様に期待されているものです。

また、先ほど少し触れましたけれども、本計画とあわせて中心駅周辺の開発事業も検討されていけば、全体として高い開発効果が期待できると考えております。

詳細な事業効果の確認につきましては、調査の中で行っていく予定であり、コメントにもございましたとおり、他国の事例等を踏まえて検討してまいりたいと思っております。

私のほうからの回答は以上になります。よろしくお願いいたします。

○ 小川座長 どうもありがとうございました。それでは、ただいまの説明者からの説明について、追加の御意見、御質問がありましたら、よろしくお願いいたします。齊藤委員、よろしくお願いいたします。

○ 齊藤委員 どうも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のですが、前回、モノレールベースで調査をおやりになったと。いろいろ問題があって、採算の問題その他もあるのでしょうか、モノレールをLRTに変えることによって輸送能力はどのくらい増えてくるものなのでしょうか。お願いします。

○ 説明者(亀井) 輸送力そのものは、そう大きく変わるというものではございません。逆に言いますと、より汎用性が高い、ネットワークのその後の拡張性が高いということでLRTを希望しているのがスリランカ側の見解でございます。

○ 小川座長 ほかはいかがでしょうか。高橋委員、お願いします。

○ 高橋委員 ありがとうございます。

気になったのは、新政権によって事業実施機関がメガポリス西部開発省というものを新規に作って、新政権がそれをやるという形ですね。ある種、政治的シンボルというか、非常に力を入れていることがよくわかるわけですが、それだけにいろいろと難しいところもあるのではないかなということを思っているわけです。そこら辺は非常に漠然としているわけですが、まず、根本的なほかの都市問題は幾つもあるように思うのです。人口集中していることからくるスラムの問題とか、いろいろあると思うのですが、そういう問題を後回しにしてまで、これだけ工期の長い大型プロジェクトをがんと力を入れてやるというのは、政治的には多分インパクトがあると思いま

すけれども、むしろそれが住民の中の反発なり、そういうものをあおっていくことはないのかどうか。そのあたりに対する配慮とか検討はどのように考えていらっしゃるのか、そこが気になったものですから、質問させていただいたのです。

具体的には工期はどのぐらいを考えていますか。これは相当時間がかかるような気がします。

- 説明者（亀井） 御質問ありがとうございます。先に工期のほうですけれども、こちらは協力準備調査の中で改めて検討していくことになりますので、現時点では明確に何年というのは申し上げることが難しい状況です。ただ、25キロメートルの高架の軌道と車両等電気システムということになりますので、短い時間では到底実施ができない。ある程度の時間がかかるというのは御指摘のとおりかと思えます。

あと、最初にいただきましたコロンボの都市圏における問題ということでございますけれども、スリランカ政府としましては、先ほど名前が出ましたメガポリス西部開発省のほうで総合的な都市開発の計画をまとめております。その中の一つが交通分野の改善であり、交通分野の中でも、例えば既存の鉄道の電氣化であるとか道路の拡幅、もしくは高速道路化、そういったものと並んだ一つの取り組みとしてLRT事業というのを挙げておりますので、必ずしもメガポリス西部開発計画の中身がこれ1件単体で大きなものというよりは、彼らは総合的な計画も検討しているというところを少し補足させていただければと思います。

- 高橋委員 そこら辺は適切にバランスをとりながら、そういう情勢とか、住民の意向とかも踏まえながらきちんとやっていくということですね。そのあたりは気をつけていただいたほうが多分いいと思えますので、よろしくお願いします。

- 小川座長 ほかはいかがでしょうか。

ちょっと私から、齊藤委員が採算の予想についてお尋ねされていますけれども、それに関連して、収益性を確保したときの運賃設定が、先ほどライバルはバスだという話ですが、その数倍の運賃設定になると、バスからシフトさせるのは難しいかと思うのです。そうすると、空っぽの車両がただ走っているという状態になることがとても心配なのですが、そのあたりの収益性確保と、住民が乗ってくれる運賃設定のところはどのようになりそうなのか。それは今後、調べていらっしゃると思うのですが、そのあたりで何か情報があれば教えていただきたいと思えます。

- 説明者（亀井） 御質問ありがとうございます。収益性の確保が重要というのは、御指摘のとおりかと思えます。

今回のLRTでの料金設定というのは、今後の協力準備調査の中でしっかりと確認し

ていく所存でございますけれども、過去に実施しましたモノレールの調査の中では、仮にバス運賃の2倍程度であれば黒字という財務分析が出ております。

他方、2倍であるとそれなりの価格ということですので、仮にバス運賃と同じにした場合でどうなのかということをおし上げると、黒字ではなく、料金収入だけでは赤字であるということです。ただし、先ほど申し上げましたとおり、主要駅の開発をしまして、言うなれば駅ビルの運営といったものを含めると、同等にしても収益性はあるということが確認されておりますので、こうした過去の調査結果も活用しながら、今後実施していく協力準備調査の中で確認してまいりたいと思います。

なお、先に実施しました調査においては、サンプル数3万6千の家庭訪問による調査をしておりますので、どの程度の交通費が適切なのかといったことも、そういった情報に基づいて検討はしております。

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

(3) パキスタン「第二次空港保安強化計画準備調査」(プロジェクト形成(無償))

- 小川座長 続きまして、3番目の案件ですが、パキスタン「第二次空港保安強化計画準備調査」(プロジェクト形成(無償))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したいと思います。

- 説明者(田中) ありがとうございます。引き続きまして、御説明させていただきます。別添1-3でございます。パキスタンにおけます無償候補案件「第二次空港保安強化計画準備調査」になります。

パキスタンでございますけれども、経済社会が安定し、持続的な成長を実現するためには治安の安定が重要でございます。したがって、対パキスタンの国別援助方針でも、国境地域等の安定、バランスのとれた発展を重点分野としておりまして、そのために治安改善のためのテロ対策支援等を実施し、南アジア地域全体の安定に向け、周辺国との公益や経済協力に寄与する支援の実施に努めることとしております。

パキスタンにおきましては、2015年、昨年のテロ事件発生件数1,009件となっております。前年比で約800件減少しておりますけれども、これは1位がイラクで2位がアフガニスタンとなっておりますが、世界第3位の規模のテロの発生件数がございます。

特にパキスタンでは、空港管理者であります民間航空庁が国家航空政策を昨年策定

いたしまして、テロ行為の標的となりやすい空港において、国際的な基準に基づく保安対策の強化を進めてきております。しかしながら、特にその中で近年脅威が増しております旅客の受託荷物に隠された爆発物に対しては、その検出をより確実に行うことが必要だということが認識されております。特に国際民間航空機関が定める国際基準を満たすようなパキスタン国内での空港の手荷物及び空港に出入りする車両のエックス線検査装置の整備というものが重要な課題となっております。

加えまして、パキスタンでは、地理的な場所を考えますと、国内の治安対策に加えて、むしろ中東と東南アジアの結節点という位置づけを有しておりますことから、テロに用いられます武器あるいはテロの資金源となります麻薬等の流出・流入を未然に防ぐという観点からも、空港、また港湾での保安体制の強化が急務となっております。

こうした中で、今回の主たる対象となります中規模の国際空港でありますムルタンとファイサラバードの国際空港と申しますのは、主要3空港というイスラマバード、カラチ、ラホールに次ぐ規模でございます。また、地理的にも中東とパキスタンの間の主要な経路地となっております。しかしながら、現在の手荷物検査用資機材の精度ですと、機材が古いということがありまして、十分ではないので、危険物の持ち込みの可能性が強く懸念されております。したがって、中規模な国際空港であるムルタンとファイサラバードについて、主要国際3空港の保安レベルまで引き上げることが極めて重要だと認識されております。

パキスタンにおきましては、2013年に無償資金協力、空港保安強化計画でこの主要3空港、イスラマバード、カラチ、ラホールについての支援を行っておりますけれども、この中でも資金面の制約から十分な保安体制の強化を図れなかった面がございますので、可能であれば追加機材を導入するという事も検討しております。

したがって、本計画は、主要国際空港、ムルタン、ファイサラバードに加えて、イスラマバード、カラチ、ラホールの合わせて5つの空港において保安機材を整備するという事で、空港保安体制の強化を通じて、テロ発生リスクの低減を図る。そして、テロ対策に向けたパキスタンの治安維持能力の向上、ひいてはパキスタンの安定したバランスのとれた発展を実現するためのものがございます。

このように、本計画はパキスタンの課題及び我が国のパキスタンに対する援助の基本方針に即した事業でございますので、協力準備調査を実施することが適切と考え、お諮りする次第でございます。

以下、いただいております事前の御質問にお答えさせていただきたいと思っております。

まず、荒木委員、齊藤委員、内容的に同旨と思っておりますけれども、荒木委員の御質問の中では、まさに機材の活用、フォローアップという点を御質問いただいております。また、齊藤委員からも、機材供与だけではなく、ソフト支援も重要であり、維持管理及び警備体制への支援も重要視してほしいということでコメントいただいております。

このお二人の委員からのコメント、まさに御指摘のとおりと考えております。この中で供与機材の使用につきまして、機材を置いてくるだけではなくて、無償資金協力の中においてもいわゆるソフト・コンポーネントという形で、使っていくための指導を含めるということを考えております。さらに、これまたJICAからも詳細な説明があるかと思いますが、パキスタンの要請に応じる形で技術協力と連携をして、一層の機材の有効な活用を図っていきたいと考えております。

もう一つ、高橋委員から、パキスタン政府が行うテロ対策についての質問、コメントをいただいております。

パキスタン政府のテロ対策でございますけれども、パキスタン政府では、軍事作戦による攻勢を強めるとともに、国家行動計画を策定いたしまして、テロに対する取り組みを行っております。冒頭に申し上げましたように、パキスタンでのテロ事件の発生件数が昨年、2015年を見ますと前年比48%減ということで、まだ引き続き、絶対件数では大きいものの、テロ対策について一定の成果を上げていると理解しております。

この行動計画を作成するに当たっては、事前に全ての政党の党首会合を開催いたしまして、テロ撲滅のためにパキスタン一丸となって闘うということを合意しております。

また、現政権は宗教間の融和にも努力しております。昨年、2015年8月には宗教大臣が主催しまして、国家宗教間融和会議というものを開催しております。また、宗教行事にも参加をすることで、宗教間融和の重要性を訴えております。

さらに、高橋委員御指摘のとおり、テロ対策におきましては、テロを生まない土壌をつくるということも極めて重要であると考えております。この点について、パキスタンの政策を見ますと、パキスタンの国家開発戦略「ビジョン2025」というものがございしますが、この中で宗教、民族、人種等による差別をなくす思いやりのある社会の構築を目指すということを、パキスタンの国家開発戦略の理念としております。その上で、人間第一主義を掲げまして、経済のみならず社会的な問題においても、例えば識字率ですとか就学率の改善といった教育機会の提供や、女性を含めた雇用機会の創出、保険医療サービスの向上にも取り組んでおります。

我が国としても、このようなテロを生まない土壌、穏健な社会構築に向けたパキスタン政府の取り組みを支援しているところでございます。

その他の質問につきましては、JICAからお答えさせていただきたいと思っております。

- 説明者（大塚） ありがとうございます。JICA南アジア部でパキスタン担当課長をしております大塚でございます。

先ほどもございましたが、より詳細に御説明を申し上げます。

- まず、荒木委員から、国際空港への保安機材の提供はテロ防止という点では異論

はない。ただ、現地の人々がどこまで機材を活用できるかが懸念される。また、これら機器の部品補充などのフォローアップ計画はないのかというコメント、御質問を頂戴しております。

同様に、齊藤委員からも、1つのコメントといたしまして、セキュリティー体制というものにつきましては、機材供与だけではなくてソフト支援も極めて重要であり、維持管理及び警備体制への支援も重要視してほしいというようなコメントを頂戴いたしました。どうもありがとうございます。

御指摘のとおりでございます。機材の活用につきましては、今後の調査を通じて調べていく所存でございます。供与機材が有効に活用されるように、また、適切に維持管理が行われるように、実施機関を今回、民間航空庁（CAA）を中心に重点的に協議をいたしまして、維持管理体制等について十分に確認をしていく所存でございます。

また、2013年に先立つフェーズ1を実施いたしました。このフェーズ1の教訓を踏まえまして、今後の調査におきましても、機材の運用指導の必要性を調査いたしまして、必要があれば運用指導及び運用指導者育成を行っていく所存でございます。

また、スペアパーツ、部品補充についてのフォローアップについてでございますが、今回、供与機材の瑕疵担保期間を設けてございますが、瑕疵担保期間におきまして瑕疵が発生した場合には、補償にて対応するということとなります。瑕疵担保期間終了後の部品補充につきましては、先方政府、パキスタン政府が負担するというところでございますので、維持管理を担います空港保安隊というのがございますが、こちらの維持管理予算についても、今後の調査の中でしっかり確認をしていく所存でございます。

また、とりわけ御指摘をいただきました維持管理あるいはその警備体制等についての技術協力が仮にパキスタン政府側から要請された場合には、人材育成、キャパシティー・ディベロップメント等の技術協力についても検討してまいりたいと思っております。

● 齊藤委員からは、質問を2ついただいております。

1つ目は、今回供与する機材については本邦製品の優位性はあるのかということでございます。どうもありがとうございます。

今回供与を想定してございます、例えば手荷物爆発検知装置、あるいは車両検査用エックス線検査装置につきましては、本邦製品は製造されておられません。国際的に一般的に使用されている同種の機材の製造調達先につきましては、主に米国、ドイツ、イギリス、フランス等を想定してございます。他方で、本事業につきましては、パキスタンの主要国際空港におきまして、空港保安体制を強化することによるテロ発生リスクの低減を図るものでございます。法人を含む空港関係

者の安全性に寄与するというところでございますので、その実施の意義は高いと考えております。

その他の必要機材につきましては、協力準備調査で確認をしていく所存でございます。

- 齊藤委員からは、もう一つ御質問をいただきました。イスラマバード、カラチ及びラホール空港への追加機材導入の可能性があるとのことだが、具体的にどのようなものが想定されるのかというものでございます。どうもありがとうございます。

まず、そのうちのイスラマバード国際空港でございますが、既に実施機関であるパキスタン民間航空庁（CAA）からは、安全対策に関する追加機材の支援要請を受けているところでございますが、詳細につきましては、今後の調査の中で確認をしていく予定でございます。

- 最後に、松本委員からコメントを頂戴いたしました。現在の手荷物検査用資機材が古い型式であることや、保安体制・機能が原因でどのような問題が生じているのかが示されないと、事業の必要性に説得力がないというのが1点です。

もう一点は、利用客数は書かれていないものの、一日平均15便と6便の2空港におきまして、人の手でチェックするよりも、高度な機械を導入したほうが効果的、効率的なのかが明確ではない。この2空港は、ムルタン国際空港、ファイサラバード国際空港についての御指摘だと理解をいたしました。コメントをどうもありがとうございます。

御指摘のとおりでございますが、このムルタン、ファイサラバードという2つの空港は、それ以外のカラチ、ラホール、イスラマバードの主要な3国際空港よりも、国際便数という点では少ない状況でございますが、中東諸国との間を結ぶハブ空港である一方で、爆発物の検知装置が設置されていない状態でございます。とりわけ途上国で一般的でございますが、第1次検査というのは空港に入ってからチェックイン前までということでございますが、この第1次検査では、手荷物をエックス線検査でスクリーニングし、さらに固定式金属探知機で旅客の所持品検査ですとかボディーチェックを行います。その後、チェックインに入るわけですけれども、その第1次検査後に受託手荷物、手荷物の中に爆発物を混入される可能性もあるということでございますが、そういった状況を踏まえて、国際線におきましては、チェックインの後にエックス線装置で再度スクリーニングをするという第2次検査を行っています。

この過程の中で数多くの手荷物と旅客を処理するというところでございますので、この中で不審物を見逃ごす検査漏れ等が発生するおそれがございます。とりわけパキスタンにおきましては、例えば2014年、カラチ国際空港にて武装集団による襲撃事件が発生しました。また、今年9月には、イスラム国によるイスラマバー

ド空港襲撃計画を阻止したとパキスタン軍が発表する、そういった事案が発生している状況でございます。

ここ二、三年で空港がテロの標的になる事案がこういう形で発生している状況に鑑みましても、空港あるいは航空機が狙われる脅威が高いという状況でございます。こういった状況の中で当該機材を導入することによりまして、エックス線検査では発見できない爆発物を検知することを期待しているという状況です。

なお、国際民間航空機関（ICAO）というのがございますけれども、こちらが航空保安のマニュアルを出してございまして、その中で推奨しております手荷物検査スクリーニングシステムがございまして、検査レベルが5段階に定められております。爆発物の検知装置を配置するというのは、最低ランクのレベル1から求められているという状況でございます。レベル2、レベル3とどんどん上がっていく過程の中で、より高度な機材が求められる状況になっておりますが、果たして今回、どのレベルの機材が必要かという点につきましては、今後の協力準備調査の中で確認をしてみたいと思っております。

簡単ではございますが、私どもJICAからは以上です。どうもありがとうございました。

○ 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、追加の御意見、御質問がありましたら、発言をお願いしたいと思います。齊藤委員、お願いいたします。

○ 齊藤委員 御説明ありがとうございます。

今、伺っていて、大筋はわかるのです。新規の案件については、こういうレベルでこういうものをやりますということですね。腹に落ちるのですが、既にある3カ所について、今のお話だと、一体どんなレベルの何を設置するのだというのがさっぱりわからないのです。どういう要求を受けてやろうとしているのかということも、要求レベルもよくわからない。全部、調査でもってはっきりしますと。どんなことを要求されているのかによって調査も当然変わってくると思うので、そこら辺がもしわかれば教えていただきたい。

○ 説明者（田中） もし詳細がありましたらJICAから追加ということで。

基本的に、3空港ですけれども、実は第1フェーズのときに予算といいますか、無償の枠の関係である程度機材を少しスコープカットという形で、もともと要求があったところを、これは予算の関係で今回はできませんということでお断りさせていただいたものがございます。例えばエックス線機材ですとか、そういった面で、まず絶対数が足りないというところの要望が来ております。

○ 齊藤委員 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。高橋委員、お願いします。

○ 高橋委員 ありがとうございます。

まず教えていただきたいのは、パキスタンでのテロなのですが、どこで一番多く発生しているのか。今、1,000件ということなのですが、この中で何件ぐらいが空港なのかどうか。つまり、本質的な問題は、ここで爆発物とか資金源になる麻薬などの持ち込みということであるならば、空港を通して行われる可能性はどのぐらいなのかというあたりは、私は余り高くないような気がしているのです。むしろテロが起こっている場所というのは、もっと地方だったりということかと思っているのですが、そのあたりについて教えてください。これは非常にニーズを否定しづらいものなので、テロ対策を全くやるなどとは言えないのですけれども、全体の中での見取り図として、どのあたりの必要性の高さがあるのかを確認したいので、教えていただければと思います。

○ 説明者（田中） ありがとうございます。

いわゆる攻撃の対象ということで言いますと、大ざっぱに申し上げますと3分の1ほどが軍ですとか治安機関経験者に対する攻撃ですので、そういう意味では空港そのもので、空港を狙ったテロが多発しているということではなくて、むしろ空港を通じて爆発物ですとか、あるいは資金源になるような薬物が持ち込まれるというような状況でございます。また、地域的にも全土に広がっておりますけれども、やはりアフガニスタンとの国境に近い地域においてテロが多発しているという状況でございます。

○ 高橋委員 私は、ルートは多分複数だと思うのです。だから、空港がこのように強化されれば、多分ほかのルートに流れるだけの話なのです。それで全体としてテロ対策の問題がどのように解決に向かうのか。

あと、私たちがPDCAとしてこのあたりをどのように強化するかというのも全体の開発協力適正会議の目的なものですから、これを本当にきちんと効果があったという評価は、どこでどうするのかという指標のとり方も含めてなのですが、まだ私の中ではすっとんと落ちていないので、もし追加で説明があったらありがたいと思っています。

○ 説明者（田中） ありがとうございます。

定性的・定量的な指標、評価についてはなかなか難しいところもあるかと思うので

すが、一つはねらいといたしまして、パキスタンの中でのテロの対策というのはもちろんなのですが、今回対象にいたします空港は乗り継ぎが結構あるものですから、乗り継ぎ客が持ち込む、あるいはパキスタンを経由していくときにチェックが甘いところから、例えばパキスタンの中から今回の対象となります3空港でまず乗って、カラチで乗りかえていく。そういったような旅客に対しての検査を強化するということで、国外へのテロの輸出についても対策をとるという狙いもございます。

- 小川座長 ほかはいかがでしょうか。よろしいですか。それでは、どうもありがとうございました。

(4) コートジボワール他7か国「仏語圏アフリカ刑事司法研修」(技術協力)

- 小川座長 それでは、最後の案件となりますけれども、コートジボワール他7か国「仏語圏アフリカ刑事司法研修」(技術協力)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したいと思います。よろしく願いいたします。

- 説明者(大場) 外務省国別開発協力第三課長の場と申します。よろしく願いいたします。

案件の概要を説明申し上げます。第三国研修「仏語圏アフリカ刑事司法研修」ですが、コートジボワールのアビジャンにございますコートジボワール国立司法人材養成校というところにおいて、コートジボワールを含む8か国仏語圏の国々を対象に実施するものです。対象としては、刑事司法関係者、各国4名かける8で全体32名を想定しておりまして、今年度以降の実施分につきましては、コートジボワールの実施機関から、コートジボワールの軍の警察も研修対象としてほしいという要請が来ています。

事業の背景と内容になりますけれども、今回対象となる国々におきましては、刑事司法分野での課題が山積しております。例えば予算の問題ですとか、証拠収集能力の問題ですとか、被疑者の人権確保の問題等々が山積しております。それに加えまして、この国々の共通の問題として、テロなどの国境を越えた犯罪への対応が急務になっております。したがって、近隣諸国との連携、さらには各国間の横の連携というものが重要になっております。

今回お諮りする内容でございますが、先ほど申し上げたとおり、コートジボワールの軍警察を対象に含めてほしいという要請が来ております。コートジボワールには別途、国家警察というものがございます。国家警察と軍警察なのですが、両機関ともに捜査、治安維持を目的とするという点で共通する活動を行っております。非常時を除

きますと、軍警察の権限は国家警察と同じものです。今後、コートジボワールにおきまして適正な刑事司法の実施ということをやっていく上では、両機関の能力強化と協力関係が不可欠ということで、軍警察につきましても、この研修に含めることの意義が大きいと考えています。

全体の方針との整合性ですが、コートジボワールの国別援助方針の中でも、警察司法機関を対象とした人材育成、組織の能力強化ということが明記されております。さらには、ことし7月に岸田大臣が国連安保理で表明しました、3年間で3万人の人材育成ということとも合致しておりますし、本年8月のTICAD VIで安倍総理が表明しました、アフリカの平和と安定の実現に向けた基礎づくりということにも合致した内容です。

続きまして、事前にいただきました御質問にお答えさせていただきます。

最初に、荒木委員からいただきました、西アフリカ地域は、基本的に仏語圏だという中で、この研修はフランスの刑事司法に基づいて行うのか、それとも日本式なのか、その辺が読めないということで、お答え申し上げます。

この研修は基本的には日本の刑事司法制度及び警察の基礎的捜査手法の講義を中心に行われるものでございます。その理由ですが、これと同様の研修を8カ国対象に日本で以前、実施しました。その際に、各国から日本の刑事司法実務が高く評価されているということがございます。

それから、今回、各国に要望調査したところ、引き続き日本の刑事司法制度に高い関心が寄せられたということで、日本の刑事司法を中心に研修を行うものです。

一方で、当然ながらアフリカの仏語圏の犯罪捜査実務の実践レベルの情報の蓄積という意味では、圧倒的にフランスが情報量を多く持っていますので、加えていろいろな実務面での質問も出てくると思いますので、あわせてフランスからも講師を招聘して、フランスの刑事司法制度、捜査手法も紹介するというをやっております。

続きまして、齊藤委員からいただいた御質問です。アフリカ諸国の刑事司法関係者には軍出身者も多いのではないかとと思われるが、コートジボワール以外の国からの軍関係者の参加予定はあるのかと。

これにつきましては、今回対象と考えていますのはコートジボワール軍警察の方のみです。したがって、ほかの7カ国からは、軍籍を有する者または軍関係者の参加はございません。

続きまして、高橋委員からいただいた質問につきましては、JICAから御説明をお願いいたします。

- 説明者（大久保） JICAの法・司法チームの課長をしております大久保と申します。よろしく願いいたします。

- 高橋委員からいただきました御質問に関してお答えいたします。委員からは、警察は内務省、軍警察は国防省が管轄するというので、2012年から始まったコートジボワールでのセキュリティセクター改革（SSR）では、この両者を統合し、内務省の管轄下とする議論があったと承知するが、その結果はどのようなものかという御質問をまずいただいております。

この点につきましては、私どものほうで軍警察を所管している省庁はどこになるのかということを変更して調査しましたところ、コートジボワールの2016年から2020年の期間における国内治安部隊の計画に係る法律という法律がございまして、その中で、内務省が国家警察を管轄ということが明確に記されているのみでありまして、この両者の統合ということについては特段触れられていないことを確認いたしました。ですので、現時点におきましては、この両者の統合という議論は確認されておられません。そういう状況でございます。これがまず1つ目でございます。

それから、セキュリティセクターの支援におけるドナーの間で、この軍警察の役割が国内治安維持とされていても、国防省の管轄下にある間はODAを活用した支援は難しいとの表明があったとのことですが、この制約を解くことをドナー間で確認があったのかという御質問をいただいております。

確かに2013年3月に私どものほうで、このコートジボワールのセキュリティセクターにおける報告書を作成しております、その中でこのような記載をさせていただいております。

ただ、その後、改めて調査しましたところ、コートジボワールの軍警察に対しては複数のドナーが現在、支援を行っております。ユニセフ、USAID、UNDPについては、この軍警察に対して支援を行っているということを確認しました。

その中で、USAIDが支援を開始した経緯ということも、現地のJICA事務所を通じて取材というか調査しましたところ、2013年から2018年の5年間のUSAIDの司法プロジェクトがございまして、プロジャスティスと呼ばれておりますけれども、この中で司法警察官、それから司法警察を担う軍警察を対象に研修を実施しております。なぜならば、この3つのアクターがコートジボワールの刑事司法において協力する必要があることから、同じ研修内容を提供しているということ、既に100人以上の軍警察がUSAIDの研修を受講しているということを確認しました。

USAIDがこの軍警察を研修の対象として加えるに当たりましては、事前にワシントンの特別許可を得たという説明でございました。その際には、コートジボワールの司法の能力強化のためには、関係する刑事司法のアクター全ての能力強化と相互の連携強化が重要であるということが理由だったということでございます。私どももそうなのですが、日本にない制度でございますので、当初は軍に関係あるものではないかと推定したのではないかと考えますが、その機能面を調査した

ところ、ほかの刑事司法機関と同等の役割を果たしているということを確認できたので、USAIDも、この2013年からのプロジェクトで軍警察に対する研修を実施したものと理解しております。

- 高橋橋員からもう一つ、ジェンダーに関する御質問をいただいております。このセキュリティセクター改革の特定目標の中に「軍・国家機関においてジェンダー比率を考慮し保障する」とあるが、JICAの研修の案件概要書の中でジェンダー分類の記述がないのはなぜかという御質問をいただいております。

JICAにおけるジェンダー分類の方法について、まず御説明いたしますと、無償・有償・技術協力プロジェクト全てにおきまして、各案件がジェンダー平等や女性のエンパワーメントに関する活動の要否について判断して、分類をまず行っております。つまり、その案件がジェンダー平等、女性のエンパワーメントの活動内容を含むかどうか、含んでいる場合はどのような内容かということに基づいて、4つの分類を行っております。Aがジェンダー平等政策・制度案件、Bは女性を主な裨益対象とする案件、Cはジェンダー活動統合案件ということで分類し、それらに含まれない協議対象はDに分類しております。この仏語圏アフリカの刑事司法研修ですが、内容に関しましては特段ジェンダーだからという内容にはなっておりませんで、刑事司法分野にかかわる一般的な内容となっておりますために、分類としてはDになっております。そのため、JICAの案件分類上はジェンダー案件がDなので、記述がないという結果になっております。

ただ、過去の研修自体において女性研修員がいなかったのかということにつきましては、そのようなことはなくて、2013年度は全体30名のうち4名、2014年度は全体27名のうち1名、2015年度は全体31名のうち4名が女性研修員として参加しております。ですので、案件分類としてはジェンダー案件ではないのですけれども、研修員の中身を見れば、女性の研修員はちゃんと参加していたという状況でございます。

私からの御説明は以上でございます。

- 説明者（大場） 続きまして、松本委員からいただいた御質問、まず1点目、第三国研修とあるが実施される場所が書かれていないのではという御質問ですが、もともとの資料はそこが明確ではありませんでしたので、実施国はコートジボワールということを明記させていただいております。コートジボワールのアビジャンにございます国立司法人材養成校で実施いたします。

2点目、これまでの適正会議で説明があった、ミャンマーの軍関係者が日本に留学して公共政策を学んだり、軍楽隊に楽器を供与したりするのは異なり、このプロジェクトは開発協力大綱が「開発協力の使用を回避する」と定めている軍事的用途に相当すると考えられる。開発協力大綱に反していないのか十分な説明が必要であるとい

う御質問をいただいております。

まず、この研修の内容なのですが、これは警察業務、司法業務に関する研修でございます。したがって、軍事的な内容は含みません。したがって、開発協力大綱との整合性という観点からは、この研修で学んだことにつきましても、軍事的用途、国際紛争助長に使用されるということとはございません。

具体的にこの研修で取り上げる内容ですが、例えば刑事司法実務の基礎的事項である捜査、訴追、公判、テロ犯罪対策及び組織犯罪対策等をテーマとして取り上げております。そういうテーマの中で、実際に教える内容ですが、日本の刑事司法制度ですとか日本の警察の基礎的捜査手法、さらには先ほどフランスの講師を一部呼ぶという話を申し上げましたが、同様にフランスの基礎的捜査手法、さらには日本、今回の対象国におけるサイバー犯罪の捜査手法、日本における汚職防止の取り組みについて、主に座学の形式で研修を行っております。一部見学も実施しております。見学先も、例えば警察学校ですとか、裁判所の傍聴という内容になってございます。

この研修によって、各国の捜査水準の向上、被疑者の人権確保等が可能となって、これによって経済成長の基礎となる平和で安定した社会の実現に貢献するというものを目的とするものでございます。したがって、軍事的用途及び国際紛争助長への使用につながるものではありません。

このコートジボワールの軍警察の機能でございますが、国防省の管轄下に置かれております。ただ、その内容ですが、原則として国家警察の業務と同様のものになっております。コートジボワールにおきましては、国家警察と軍警察が通常は協力、連携して活動を行っておりまして、国家警察は首都のヤムスクロ、アビジャンを初めとする都市部、軍警察は地方部を活動地域として、両機関が連携する形でコートジボワール全域の捜査機能を網羅しているという状況にございます。

先ほどUSAIDの取り組みの説明がございましたが、こうした状況に鑑みましても、このコートジボワールの平和と安定を実現するに当たっては、警察のみならず軍警察に対しても刑事司法の実務の研修を実施する意義は大きいと考えております。

また、今回この軍警察を対象とするに当たっては、コートジボワール政府と日本政府との間で口上書の交換を考えておりますが、この口上書の中で軍事目的の使用禁止、それから、目的として社会・経済開発の寄与ということを明記する形で軍事的に利用されないことを確保するというを考えております。

以上でございます。ありがとうございました。

○ 小川座長 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明者からの説明について、追加の御意見、御質問があればお願いしたいと思います。高橋委員、お願いいたします。

- 高橋委員 確認としては、軍警察は国防省の所属ということで間違いのないわけで、その人たちも今回、研修の対象にするということですね。原則的には国家警察と権限が同等ということですが、いわゆる原則ですから、どこが違うかという、非常時ということですね。つまり、空間的な役割分担もあるのでしょうけれども、いわゆる常態というか、機能的役割分担ももちろんあるわけで、そこも非常に曖昧なところだと思っているのですけれども、いわゆる非常時ということが宣言されたときには、この軍警察は軍として行動することになるわけですね。そうすると、そこで生じたさまざまな問題は軍法に照らして判断されていくわけであって、JICAが期待している刑法としての部分から多分外れていくように思うのです。

そうすると、JICAがやった研修は、刑法という部分や刑事という部分をいかにキャパシティ・ビルディングするかということよりも、結果として軍人を育てることになりはしないかと思ったりするのですが、そこはどのように説明したらいいのでしょうか。

- 説明者（大場） お答え申し上げます。

まず、研修の内容は警察業務、司法業務という内容に限定しています。それから、軍警察の任務なのですが、軍関連の法律がございまして、こちらも非常時にどうなるかという可能性がございまして、それも調べてみました。軍事5カ年計画、2016年から2020年に係る法律が今年の1月に策定されております。ここに書かれているのは、まず通常の状態においては、例えば行政警察とか司法警察といった交通整理や治安の秩序維持、あるいは司法警察という観点からは、刑法に基づいた違反行為主体の捜索とか尋問、そういったものが平時には想定されていて、そうではないケースはどうかというところなのですが、例えば国軍とともに構成される部隊に参加し、国防の任に当たるというミッションも規定されております。これはどういうことかということをして直接コートジボワール軍の警察に確認いたしました。ここで言われている内容は、前線に立って軍事行為を行うということではなくて、あくまでも人と財産の保護とのことでした。具体的には、例えば交通整理といった秩序維持を行うというような回答をいただいております。

それ以外にも、海外で活動するケースというのは、例えばこの法律の中に国外オペレーションという枠組みの中で任務に当たるということもあるのですが、法律上は具体的にはよくわからないので、ここも確認したところ、国連のPKOミッションに参加するケースにおいて、軍警察があくまでも国連の警察として参加する業務が想定されているということが確認されておりますので、決して前線で軍事行動をするような方々ではないということが法律上も確認されております。

- 小川座長 よろしいでしょうか。どうぞ。

- 高橋委員 あまり国会みたいなやりとりはしたくないと思いますが、でも、やはり非常時において軍人がそこにいるわけで、JICAで研修をした人ですから、あなたはここでいいですよという感じにはあまりならないような気がしています。つまり、そこから辺の境界線はどうしても曖昧なわけで、そこをどのようにきちんと日本の立場として、いわゆる平和という観点からちゃんと線を引くかというところを曖昧にしていけないという考え方から、開発協力大綱も含めて線を引いてきたわけであって、そこが曖昧になってしまうことを前提の上でこれをやるのが果たしていいのかどうかということが、ちょっと気にはなるところです。
- 説明者（大久保） 今回の研修員の資格なのですけれども、軍警察学校の教員ということで設定しております、かつ、司法警察、特に犯罪捜査の指導を担当する者と設定しました。

また、今後5年以上退官が見込まれず、かつ5年以内に軍警察学校の教職または司法警察と同種の業務を行う部署からの異動が見込まれない者、つまり、向こう5年間は先生の役割をするか、または先生の役割を離れたとしても、司法警察と同種の業務を行う部署にいる者を要件として指定しています。ですので、委員の御懸念になる部分は、この研修員の資格というところで懸念を払拭したいと考えております。
- 小川座長 よろしいでしょうか。どうぞ。
- 高橋委員 最後にコメントです。恐らくどうしてもグレーなところは残ってしまう。だけれども、そこをそうではないということは、やはり実績で示していくしかないわけですから、一つ一つそこから辺をきちんと議論して、そのためにこのように挙げていただいていると思いますけれども、そこを丁寧に積み上げていくことが大切なのだと、いうことを改めてコメントしたいと思います。
- 小川座長 ほかはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では、どうもありがとうございました。

2 事務局からの連絡

- 小川座長 それでは、以上4つの案件につきましては終わりました。事務局から連絡事項について御発言をお願いしたいと思います。

- 国協総長 本日はどうもありがとうございました。
次回ですが、通常、定例でまいりますと偶数月の最終火曜日ということになりますので、そうしますと次回は12月27日ということになります。ただ、いかんせんあまりにも年の瀬でございますので、もし差し支えなければ、若干12月は予定を早めさせていただきまして、例えば12月13日火曜日、もし皆様の御都合が合うようであれば、若干早目の日にさせていただければと考えております。もし御都合の悪いようなことがございましたら、教えていただければと思います。

- 齊藤委員 いいのではないですかね。

- 国協総長 それでは、次回は12月13日火曜日、時間につきましては、また調整して、追って御連絡させていただきますので、よろしく願いいたします。

- 小川座長 どうもありがとうございました。それでは、以上をもちまして、第30回開発協力適正会議を終わります。御出席どうもありがとうございます。