

開発協力適正会議

第31回会議録

平成28年12月13日（火）
外務省南庁舎 8階893会議室

《議題》

1 報告事項

『ODA 評価年次報告書 2016』の公表について

2 プロジェクト型の新規採択調査案件

- (1) カンボジア「プルサット及びスバイリエン上水道拡張計画準備調査」（プロジェクト形成（無償））
- (2) ミャンマー「東西経済回廊整備計画（フェーズ2）準備調査」（プロジェクト形成（有償））
- (3) ソロモン「ホニアラ空港改善計画準備調査」（プロジェクト形成（無償））
- (4) ジョージア「東西ハイウェイ整備計画（フェーズ2）準備調査」（プロジェクト形成（有償））

3 事務局からの連絡

1 報告事項

- 小川座長 おはようございます。それでは、第31回「開発協力適正会議」を始めさせていただきますと思います。

本日は、松本委員が御欠席されています。また、川口委員におかれましては所用により11時ごろに退席予定であるため、あらかじめお伝えいたします。

『ODA 評価年次報告書2016』の公表について

- 小川座長 それでは、早速ですが、最初に「報告事項」の「『ODA評価年次報告書2016』の公表について」で、外務省の説明者から御報告をお願いいたします。

- 事務局（村岡） おはようございます。大臣官房ODA評価室の村岡でございます。本日は2016年版のODA評価年次報告書の公表について御報告させていただきます。

- お手元の別添1をご覧ください。これは去る2日にプレスリリースをしたものですけれども、この2日付で今年度のODA評価年次報告書を公開させていただきました。本日はこの概要を少しかいつまんで御報告させていただきたいと思っております。

裏のページをご覧ください。報告書について、概要と目的、それから、内容について簡単に記載させていただいておりますので、これに沿って御報告させていただきます。

- 本報告書は、国内外のODAの評価の動向を概説したものとなっております。2015年に外務省が実施したODA第三者評価の概要を中心に、他の府省あるいはJICAが実施されたODA評価についても取りまとめているものでございます。

報告書は3つの章と参考資料で構成されておりまして、第1章がODA評価の概要、SDGsの点も含めた最近のODA評価の取り組みについて触れさせていただいております。

第2章が、昨年度実施した評価の結果について、それぞれポイントを取りまとめているものでございます。

第3章は、その前の年にやった評価結果が実際に国際協力局及びJICAでどのようにフォローアップされているかということを中心に図表によって取りまとめたものとなっております。

- この第三者評価の概要につきましては、今年の6月に実施したこの会議において、それぞれ個別の概要の説明は既にさせていただいておりますので、本日は

その部分は割愛させていただいて、特に新たな取り組みとして、途上国政府及び機関による評価ということで、フィリピンにおいて防災分野の合同評価を実施しましたので、その概要を御報告させていただきます。

なお、お手数ですが、お手元の報告書の46ページをご覧くださいませでしょうか。

ODA評価室では、ODAの成果について、日本国民はもとより、相手国の国民に対してもきちんと説明するということが、これは相互説明責任、ミューチュアル・アカウンタビリティと言っておりますが、それを向上させることを目的として、また、評価を途上国政府と実施することによって、相手側カウンターパート機関の評価能力の向上を育成するという2つの目的で、この被援助国政府機関による評価というのをやっております。

- 通常はドナー同士が入って、援助国機関を巻き込んで評価をすることが多かったものでございますが、フィリピンにおいてはフィリピンのNEDA、国家経済開発庁にある評価部門のキャパシティもかなり上がってきておりますので、今回は日本政府とNEDAが合同で、日本がフィリピンで行った防災分野の協力を評価してもらっています。

タイミングとしましては「背景」のところでございますが、新しい6カ年計画が今後始まるということで、その準備段階で防災の評価をきちんと入れて、同国の政策策定に寄与するということが、このタイミングで行ったものでございます。

- 評価結果で、右の方にございますが、政策の妥当性、結果の有効性、プロセスの適切性と、これは日本が行っているODA評価の視点でございますが、この3点で評価いたしました。

その結果、政策の有効性につきましては、日本の防災分野における経験・知見がフィリピンで広範囲に普及し、活用されているという評価を受けております。

結果の有効性につきましても、日本のODAで実施した経済インフラや機材が整備された後でも技協プロジェクトによってきちんとフォローが行われている。このため、成果が様々なレベルで期待どおりにアウトプットを最大限産出しているということです。

- それから、実際に無償で行われた早期警戒のシステムですが、これによってフィリピンの防災予防技術が上がり、国民の防災予防に対する信頼もかなり高まった。それが現在も高く維持されているということで、日本のODAのインパクトは目覚ましいものであるという評価をフィリピン側から受けておる次第です。
- また、プロセスにおいても、現地の日本大使館・JICAは、フィリピン政府機関

との連携のみならず、この分野における他のドナーとの連携にも継続的に取り組んでいるということで、全体としてフィリピンの防災分野への協力をリードする役割を担っているという評価をいただいております。

- 48ページには、実際に合同評価に参加したNEDA側からのコラムもいただいておりますけれども、こういった合同評価という手法を通じて、双方の学びの機会となっている。あわせてフィリピン側にとって、さらに政策レベルの評価というものはなかなか新しい分野でございますので、この分野での学びの機会を得ることができたという評価を受けている次第です。

こちら、新しい評価の取り組みとして本件を紹介させていただいた次第です。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。

ただいまの報告について、委員側から御意見・御質問がございましたらお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、もし何かあればまた御発言いただければと思います。

2 プロジェクト型の新規採択調査案件

- 小川座長 引き続きまして、プロジェクト型の新規採択案件について議論を始めたいと思います。

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6件のうち、カンボジア、ミャンマー、ソロモン及びジョージアの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、地域バランスをとりつつ選定したものでございます。

進め方としては、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、議論を行いたいと思います。

最初の案件に入る前に、荒木委員から横断的な事前のコメントに関し、事務局から御説明をお願いしたいと思います。

- 説明者（今福） ありがとうございます。

おはようございます。開発協力総括課長の今福でございます。

今回、事前のコメントとして荒木委員からいただいたコメントとして「いつも事業を実施する意義がODAの実施という範囲でしか説明されていない。一般国民は、日本にとって当該国へのODAがどういう意味を持っているかを知りたがっている」という御意見をいただいております。

御指摘はまさにごもっともでございます。ODAは単なる開発としてやっているだけではなく、外交的なツール、外交の一環としてやっているものでございますので、その点について、確かに御指摘いただきましたように、現在お手元にお配りしている資料の中にはそういった記述というものが非常に少のうございます。

こういった点、御指摘を踏まえて、今日は資料の事前公開のタイミング等の関係で紙の修正はできておりませんが、今日のご説明の中で、冒頭でそういった点を補足させていただきますとともに、次回、2月以降の開発協力適正会議に提出させていただきます資料につきましては、そういった外交的観点についても記述をきちんと盛り込んだ形で提示させていただけるようにしたいと思っております。

- 小川座長 ありがとうございます。
荒木委員、何かありますか。よろしいですか。
- 荒木委員 結構です。
- 小川座長 どうもありがとうございます。

(1) カンボジア「プルサット及びスバイリエン上水道拡張計画準備調査」（プロジェクト形成（無償））

- 小川座長 それでは、早速ですけれども、最初の案件に入りたいと思います。「(1) カンボジア『プルサット及びスバイリエン上水道拡張計画準備調査』（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いたします。
- 説明者（原） おはようございます。国別開発協力第一課長の原でございます。カンボジアの無償資金協力案件、プルサット及びスバイリエン上水道拡張計画について、まず概要を御説明させていただいた後に、JICAより事前にいただいた御質問・御指摘に対する回答を申し上げたいと思います。
- この案件は、カンボジアのプルサット州、スバイリエン州、2つの地方都市において上水道施設、機材の整備を行う事業でございます。ASEAN地域の連結性、それから、域内の格差是正。この鍵を握る国として、日本はカンボジアを重視しております。2013年には両国の関係が戦略的パートナーシップに格上げされ、経済関係も緊密化している中で、また日本企業の進出も進んでいる中で

協力関係を深めていっている。そういう状況でございます。

そのカンボジアの内戦終了直後であります 1993 年から、首都プノンペンの上水道分野の支援を日本は開始いたしまして、日本の地方自治体と連携した協力によって、2006 年には給水率 90%、24 時間の給水の実現等を達成し、「プノンペンの奇跡」と呼ばれるほどの実績を上げてきている状況でございます。

- 一方で、地方都市においては給水普及率が 2005 年のデータで 35%にとどまっているということもあり、カンボジア政府にとって、この地方における上水道セクターの改善が政策課題として捉えられている状況でございます。日本としましては、このプノンペンであげた実績・成果を全国に展開する観点から、地方都市における上水道の事業者に対する技術協力によりまして、施設の運転技術の向上、経営改善に取り組んでまいりました。それで、能力が十分に強化された地方都市から順次、資金協力によって施設の拡張。これによる給水能力の強化に取り組んでまいりました。
- 今回の事業の対象となりますプルサット州、スバイリエン州におきましても技術協力をこれまでやってきておりまして、技術面及び経営面において能力が十分に強化されたと判断しております。そうしたことから、次のステップとしまして、給水普及率を改善するために今回、上水道施設の拡張を行うということをごカンボジア政府から求められ、日本として対応したいと考えてございます。
- これまでのこの分野における日本の支援に対するカンボジア側の期待も非常に高うございますので、この事業、二国間関係の観点からも非常に重要だと思っておりますし、安全な水のアクセスの向上、特に地方都市における安全な水のアクセスの向上という観点から重要だと考えてございます。

引き続き、事前にいただいた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 東南アジア第二課長の竹原と申します。よろしくお願いたします。

御質問を幾つか同じようなテーマでくくってお答え申し上げます。

最初に、荒木委員から頂戴した御質問で「2つの地方都市の上水道拡張計画は、どういうプライオリティーで決定されたのか」。それから、齊藤委員からいただいた御質問で「2013年から実施されている6都市での整備計画の進行状況はどうなっているのか」でございます。

- カンボジアでは、10の地方都市で公営事業者による水道運営が行われております。JICAはこのうち、カンボジア政府がモデル都市と位置づける8都市を対

象にしまして、2007年から技術協力を行ってまいりました。この結果として、事業体の施設運転維持管理技術、それから、経営に関する能力。こういった能力の向上が確認できた都市から順次、無償資金協力による施設拡張に取り組んでまいりました。モデルの8都市のうち6都市については施設拡張等の対応のめどが立ちまして、今回、残る2都市が本事業の対象になりますプルサット、スバイリエンでございます。

それから、齊藤委員から御質問いただきました6都市の進捗でございますが、4都市につきましては、無償資金協力事業が完工または実施中でございます。そのほかの2つの都市につきましては、JICA事業以外での対応が検討されているところでございます。

- 続きまして、荒木委員からいただいた御質問で「地方水道普及援助計画は、すべて日本が担当するのか」。それから、齊藤委員からいただいたコメントで「ADBが10年前に整備した上水道設備を継続使用とのことだが、ADBとも必要に応じ情報共有、協力を行って頂きたい」に関してであります。

カンボジア政府は、国家戦略開発計画で都市部の給水普及率を2025年までに100%にする目標を掲げております。それに従って、地方都市での上水道施設整備を進めているところです。それに対して、日本はプノンペンの成功モデルを地方に展開することを狙いとしまして、世界銀行やADB、アジア開発銀行等と連携しながら支援をしております。先ほどの8つのモデル都市につきましては、2000年代の前半にADB、世界銀行、それから、日本が連携する形で施設整備を支援いたしまして、それに対して2000年代後半からJICAが技術協力や無償資金協力による支援を加えているというところでございます。

- 齊藤委員からいただいたコメントに関しまして、本事業の実施につきましてもADBとの情報共有を行っておりまして、今後も日常的あるいは年次の情報交換を通じて密接に情報共有・協力を行っていきたいと考えております。
- 続きまして、荒木委員からいただいた御質問で「貧困世帯用給水管接続用資機材は、本管と差別するものなのか。説明して下さい。」であります。

通常は無償資金協力では、本管から各戸、各家庭に接続するための配管の資機材購入と、その接続の工事費はカンボジア側負担となります。実際には受益者が負担することになります。しかし、本事業におきましては、カンボジア計画省により貧困世帯と認定されている家庭について接続用の配管の資機材購入、これを日本側の支援対象に含めるということにしております。

- 続きまして、荒木委員からいただいた御質問で「地方水道普及援助はすべて北九州市と連携する計画か。」であります。

これについては、主に北九州市と連携して実施しております。今後についても実施してまいります。ただし、これまでの技術協力においては、そのほか、

名古屋市、横浜市等の水道局とも連携しておりまして、専門家の派遣・協力をいただいております。

- 続きまして、齊藤委員からいただいた御質問で「本事業の規模感は。また給水対象人口および達成給水率の想定を教えてください。」。関連しまして、高橋委員からいただいた御質問で「対象2都市（プルサット市、スパイリエン市）の給水区域人口うち、今回の拡張計画の対象となるのは何%の人々か。とりわけ各戸接続工事が必要になるのは何世帯か。また、そのうち貧困世帯とされるのは何戸か。」についてでございます。

プルサット市で約2万1000世帯、スパイリエン市で約1万4400世帯に給水できる規模の事業を想定しております。事業費としましては、ほかの都市の支援実績から考えますと、1都市十数億円の規模になるかと考えております。これは協力準備調査で詳細を検討してまいります。それから、想定される給水対象人口で、これは2025年時点になりますが、プルサット市で約10万人、スパイリエン市で約7万人となります。両方とも給水率は、カンボジアの国家計画に基づいて100%を目指しております。

- 高橋委員からいただいた御質問に関して、各戸の接続工事数及び貧困世帯数に関してであります。こちら協力準備調査を通じて確認予定であります。現時点の推計としましては、各戸接続工事数は、プルサット市が約1万3500世帯、スパイリエン市が約1万1000世帯でございます。このうち貧困世帯数については、今までの人口センサスの両市の貧困率を踏まえますと、プルサット市が約3000世帯、スパイリエン市が約1600世帯でございます。

- 続きまして、高橋委員からいただいた御質問で「各戸接続工事にかかる費用のうち、受益者負担費用をいくら位と想定しているか。また、所得に応じた累進的な料金設定や補助金などの制度が考えられているか。」でございます。

各戸接続に必要な費用は、本管から各戸、各家庭に接続するための配管の資機材購入費と接続工事費でございます。この具体的な費用については、協力準備調査で確認する予定でございます。ただ、カンボジアでは通常、接続のための費用は各家庭と接続する排水管との距離などを勘案して設定されております。所得に応じた累進的な料金設定というものは行われていない状況でございます。ただし、カンボジアでの過去の協力事業ですと、計画省が貧困世帯として認定している世帯。これに対して、その貧困レベルに応じて各公営水道局が接続費用の補助をしております。本事業においても同様の対応を想定しております。

具体的に申し上げますと、直近の無償資金協力、カンポット上水道拡張計画の例で申し上げますと、受益者は給水管の資機材費用、それから、各戸の接続工事費100ドルを支払う必要があります。しかしながら、貧困世帯につきま

しては、日本の支援によりまして資機材購入費が免除になっております。さらに接続の工事費につきましても、各公営水道局の補助により免除となっております。

- 最後になりますが、松本委員からいただいたコメントでございます。「プノンペン市で給水率90%、無収水率8%、24時間給水を実現したことは高く評価できる。この成功経験をプルサットやスバイリエンなどの地方都市に活かし、プノンペンの職員を派遣したり、国家予算を手当したりして、よりカンボジア政府が自立した形で上水道整備を進めることはできないのか。」という御意見でございます。

これに対しましては、カンボジア政府は中長期的な目標としまして、地方都市の公営水道局を公社化し、中央政府の予算に頼らない、独立採算で安定した自立経営の実現を目指しております。この方針に従いまして、水道局の技術及び経営に対する技術協力を行ってまいりました。こうした結果、2015年の時点で8つのモデル都市では全て黒字化を達成しております。今回の無償資金協力による施設拡張も、給水対象の拡大を通じまして収入増につながりますので、自立的な経営の実現にもさらに資するものというふうに申し上げることはできます。

- 地方の公営水道事業体に対する技術協力につきましては、このような自立的な経営の成功モデルでありますプノンペン水道公社との連携を行っております。具体的には、プノンペン公社の職員が地方都市の水道事業体に対する研修の企画・運営や講義の一部を担っております。

以上でございます。

- 小川座長 どうもありがとうございました。

ただいまの御説明について、追加の御意見・御質問がありましたらお願いいたします。

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。

先ほど私のほうから、貧困世帯に対する対応ということでコメントさせていただいたことに対して御回答いただいたわけですが、私の理解だと、工事費と接続にかかる資材の費用、いずれも100%貧困世帯は負担する必要がないという理解でよろしいですか。つまり、資材のほうはこちらの援助のお金でカバーして、工事費のほうは当該政府、カンボジア政府の補助金でカバーするというふうに、100%というふうにおっしゃったように思うのですが、それはすなわち貧困世帯の負

担はゼロというふうに考えてよろしいのでしょうか。

そうすると、議論としては、どこで貧困世帯というふうにするかという、その線引きの議論になってくると理解をしたのですけれども、それでよろしいかどうかということと、最初におっしゃっていただいた貧困世帯。これは多分、センサスをそのまま当てはめただけだと思うのですが、3000人と1600人でしたね。ここが基本的には対象になる。でも一応、改めて線引きを考えていく議論の中で少しは変動していく可能性はあるという理解でよろしいのでしょうか。議論の進み方という感じで教えていただければと思います。

○ 説明者（竹原） ありがとうございます。

1点目の、全ての世帯が免除の対象になるかについてでございますが、貧困世帯につきまして、認定のレベルが2つに分かれるそうなのです。重度の貧困、軽度の貧困というふうにレベルが分かりますので、特に接続のための工事費につきましては、個人負担の部分が段階的に必ずしも100%にならないことも想定されます。ここはそれぞれのレベルが何%負担かというのは、今、手元に情報がありませんが、全てが100%ということにはならない可能性がございます。

それから、この貧困世帯の認定の更新といいますか、見直しなのですけれども、これは3年に1度、貧困世帯の認定のための調査が行われております。これによって変わっていく可能性はございます。ただ、実際の認定の際は、現金の収入に加えて、住居の資材ですとか、あるいは家畜を持っているか、持っていないか。そういったものも含めて、総合的に勘案するという調査になっています。

以上です。

○ 高橋委員 ありがとうございます。

ちょっと追加で1点だけ。

○ 小川座長 どうぞ。

○ 高橋委員 その判断の仕方のところが政府だけで一義的に決めていくのか、それとも、例えば当該住民とかNGOとかがきちんと一緒になって話し合いをしながら、いわゆる参加型役務提供なのか。そのあたりのプロセスについてもぜひ確認していただければと思いますので、よろしくお願いします。

○ 説明者（竹原） 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。

では、どうもありがとうございました。

(2) ミャンマー「東西経済回廊整備計画（フェーズ2）準備調査」（プロジェクト形成（有償））

- 小川座長 続きまして「（2）ミャンマー『東西経済回廊整備計画（フェーズ2）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いたします。

- 説明者（原） 引き続き、よろしくお願い申し上げます。ミャンマーに対します円借款の案件、東西経済回廊整備計画（フェーズ2）の概要について御説明申し上げます。
 - この案件はADBとの協調融資案件でございますけれども、円借款の担当する部分といたしましては、東西経済回廊のチャイトーという町とバゴーという町、この区間に新しい橋梁を整備するというのを円借款で担当するというところでございます。
 - このフェーズ1におきましては、同じく東西経済回廊でADBとの協調融資で平成27年度の案件として、今、実施中のものでございますが、こちらはモラミヤインという町とコーカレーという町の間3つの橋を建設する計画で現在進行している状況でございます。
 - ミャンマーという国は、経済的な潜在力に富むメコンの中の西のゲートウェイということでございます。メコンの成長はASEAN全体の発展にとって重要だと思っておりますし、このミャンマーとタイの連結性という観点で申し上げますと、ミャンマーにとってタイは主要な貿易の相手国でございますので、今回の事業を通じた東西経済回廊。この改善といいますのは、ASEAN、それから、メコンの連結性を強化する重要な国際の物流インフラの整備として重要な案件だと考えてございます。日本政府といたしまして、メコン地域の連結性向上のために、質の高いインフラ整備を通じて貢献してまいりたいと考えてございます。
 - また、2016年のNLD政権発足を契機に日本企業のミャンマーへの進出は一層拡大してございまして、ミャンマーにおけるティラワ経済特別区に進出する企業、それから、タイに進出している日本企業の経済活動の向上に当たっても今回の事業は貢献するものと考えてございます。

引き続きまして、事前にいただいた御質問・コメントに対してJICAより御説

明させていただきます。

- 説明者（安井） JICAでミャンマーの担当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。

そうしましたら、私のほうから回答させていただきます。

- まず1点目、齊藤委員からいただきました御質問ですけれども「フェーズ1の進行状況につきご教示頂きたい。」といただいております。

フェーズ1につきましては、2015年10月に円借款契約を締結しております。内容としましては、モーラマインとタイ国境、ミャワデイという場所ですけれども、これをつなぐ東西経済回廊のうちボトルネックとなっておりますモーラマイン～コーカレー区間の3橋のつけかえを行う事業でございます。進捗ですけれども、現在、実施機関である建設省がコンサルタントの選定手続中という状況でございます。2017年度に詳細設計を行いまして、2018年度に本体入札を行う予定でございます。

- 2つ目の御質問です。「橋建設はJICA、道路建設はADBというADBとの協調融資案件となっているが、ADBとJICAの担当はどのように決められているのか」という御質問をいただいております。

アジアの旺盛なインフラ需要に応えるために、日本政府はADBと連携しまして、今後5年間で100億ドルを目標に質の高いインフラ投資を進めております。これを踏まえまして、特に規模が大きく、ADBにとっても関心が高い案件につきましては、負担を分担する等の観点から、協調融資による支援を積極的に検討しております。本事業につきましても、JICAがプレF/Sを行った結果として、事業規模が大きい案件であり、ADBは東西経済回廊整備に関心が高いということから、JICAからADBに対して協調融資を打診しまして、ADBとの検討・協議を進めてきたものでございます。このようなADBとの協調融資案件におきましては、円借款については日本の優れた技術を積極的に活用できる部分に充てていきたいと考えております。

- JICAが行ったプレF/Sによりますと、本事業の橋梁につきましては、架橋地点が潮位変動による流動変化が大きく、サンプルのボーリング調査で軟弱地盤の可能性が高いということが判明しております。そのため、潮流による橋梁部分の洗掘対策、軟弱地盤対策等を講ずる必要があります。本邦技術の活用が本事業にとって有効だと考えまして、ADBとの協議の上、JICAが橋梁部分を担当することとしたという背景がございます。

- 次の御指摘でございます。「ADBとしっかり連携し事業を行って頂きたい」といただいております。

ADBとの間では、これまでにハイレベル協議、共同ミッションの派遣も踏まえまして、ミャンマー政府との間で案件形成を行ってきております。また、電話会議等を通じて定期的に協議を重ねておりまして、現在は協力準備調査に向けた準備について調整を行っているところでございます。非常に密に連携を図ってきております。

- また、今後予定される協力準備調査では、ミャンマー政府との合同のモニタリングを行うことや、審査や関係者間配慮においてもADB側事業との連携を踏まえて進めていく方針を確認しております。

さらには、工事段階での実施管理においても、工期、安全対策などについて合同でモニタリングしていく方針を協議していく予定でございます。しっかりと情報共有・調整を密に行い、連携して事業を行っていきたいと考えております。

- 続きまして、松本委員からいただいている御指摘でございます。「JICAとADBが橋梁部分とバイパス部分に分けて協調融資を行う計画だが、取り付け道路についてはどのような扱いになるのか。特に環境社会配慮面での『協調』が適切に行われるような実施体制を協力準備調査の中で確立して欲しい」という御指摘をいただいております。

プレF/Sの結果を踏まえまして、取り付け道路、アプローチ道路はJICAの協力準備調査による橋梁位置の設定及び道路線形の検討を行った上で取り付け道路区間の範囲をADBと協議して決定していく方針でございます。取り付け道路として、JICAの橋梁事業側に含める範囲につきましては、施工のしやすさの観点等も含めて、ADB、ミャンマー建設省と今後調整していきたいと考えております。

ADBのF/S、JICAの協力準備調査はこれから行う予定でございますけれども、ともに同時期に実施する方針をADBと確認しております。調査内容の調整も行っていく予定です。特に環境社会配慮、住民移転対応につきましては、双方で対応の不足が生じないように、適切に行われる体制を実施機関も含めて確立し、ADBとともに適切な対応が図れていくように進めていくこととしております。

- 続きまして、荒木委員からの御指摘・御質問でございます。「JICAはADBとの協調融資のうち、2つの橋梁部分を対象にするとのことだが、過去にJICAが技術援助した『橋梁技術訓練センター』には、橋梁人材も育成され、自分たちで多くの橋を架けている。私は、こういう時に過去の援助成果を双方で認識する意味でも、同訓練センター人材との連携をあえて強調すべきだと思う。そうした計画はこの橋梁建設で導入できるのか」という御質問をいただいております。

まず、本事業の協調融資の対象となる橋梁は2つではなくて1つでございます。

御指摘のとおり、この成果については同国においては1980年から1985年に実施された橋梁技術訓練センター技術協力プロジェクトを通じ、橋梁技術者が育成されております。その結果としまして、特にプレストレスト・コンクリートを用いた橋梁技術、通称PC長大橋と言っておりますけれども、これにつきましては建設省がみずから設計から施工までできるようになっております。

建設省は、私も何度もお会いしておりますけれども、この過去の援助成果を非常に高く評価しております。現在は、この時代の技プロのときにはなかった新たな施工方法、OM技術に対する技術移転の要望が出てきております。これに対し、日本政府としては実施中の技術協力プロジェクト、道路橋梁技術協力能力強化プロジェクト及び無償資金協力のカチン州及びチン州道路建設機材整備計画のソフトコンポーネント等を通じ、建設省の要望に応える技術移転を支援しております。

本事業につきましては、橋梁技術訓練センターで移転されたPC橋技術を引き継ぐミャンマー人エンジニアを活用しつつ、施工現場での経験を通じて、PC橋技術の更新に裨益することが期待されております。実施機関である建設省は、現在実施中の円借款事業を通じた技術移転を重視する方針も持っており、本事業でも建設省の意向を確認し、さらなる技術移転について、官民連携も念頭に検討していきたいと考えております。

- 続きまして、高橋委員からいただいている御質問です。「ミャンマーは、サイクロン、洪水、地震と自然災害リスクが高い国である。とりわけ、サイクロンは、昨今の異常気象も手伝って東進してヤンゴン管区を直撃するリスクを高めている（2008年の「ナルギス」はシタン川河口部、すなわち本事業対象地域を直撃している）。工事期間も含め防災対策はどのように考えられているか」と御質問をいただいております。

サイクロン、洪水などの災害への対策につきましては、過去の災害歴を文献や現場踏査を踏まえまして慎重な検討を行っていく方針でございます。プレF/Sで提案されている架橋位置は、サイクロンや塩、津波等の自然災害による河岸浸食の履歴がない地点が選定されております。これに加えまして、ボーリング調査等の自然条件調査を踏まえまして、災害リスクを勘案した設計を今後行っていきたいと考えております。既存の災害、気象条件を前提に、また風洞実験等を行い、自然災害に強い橋梁設計を行ってきたいと考えております。

工事期間中の自然災害リスクにつきましては、特に工事安全確保の観点から、雨季の期間につきましては橋梁部分の工事を行わない施工計画を検討しております。サイクロン来襲等の緊急時に備えまして、一時退避計画や資材等の保全等の一般的な安全対策や安全管理基準の策定を講じていきたいと考えてお

ります。

- 最後の御指摘になります。松本委員からの御指摘でございます。「民主化の流れを後戻りさせないという日本のODAの方針は理解するが、ミャンマーへの円借款の急激な増加が、ミャンマー政府の援助吸収能力、とりわけ限られた人材が援助事業に優先的に配置されて他の部門で人材不足に陥っていないか、また債務負担能力などに影響を与えていないか慎重に検討して欲しい」という御指摘をいただいております。

まず人材不足の点でございますけれども、ミャンマーは国づくりを進めるに当たり、さまざまな開発ニーズに対応していくことが今、求められている状況でございます。こうした中で、ミャンマー政府は重点分野や優先分野等の開発方針を策定しつつ、経済社会の発展に取り組んでおります。

円借款は、こうした開発方針を踏まえまして、ミャンマー政府にとって重要性・優先度の高い事業を支援しているものでございまして、私どもの理解としましては円借款事業ということで優先的に職員が配置されているものではないと考えております。実施機関全体の実施能力、能力開発の進捗を踏まえ、ほかの部署で人材不足に陥らないかどうかにつきましては、しっかり留意していきたいと考えております。

建設省は、最新の施工技術、施工管理ノウハウに対して積極的に吸収する姿勢を持っております。建設部門における全体の底上げも重要と考えておりまして、人材育成の観点につきましても実施体制強化の点で提言していきたいと考えております。また、必要があれば実施中の技術協力等を通じた実施機関の全体の能力強化も充実させていきたいと考えております。

債務負担能力の観点でございますけれども、公的対外債務残高は、IMFの数字ですが、2015～2016年度はGDP比15.8%と低水準とされております。IMFの債務持続性分析でもベースラインシナリオ、それから、ショックシナリオにおいて、公的対外債務指標が基準値を下回っており、低リスクに分類されております。IMF、世銀とは定期的に債務負担能力について情報交換を行っており、今後も緊密に連携していきたいと考えております。

今後とも債務持続性分析上の低リスクを維持するためには、長期性の成長資金を国内外から適切に確保していくこと。それから、健全な財政金融運営や債務管理に係る制度面での改善が不可欠と考えております。JICAは関税や証券決済システム改善等を通じて金融システムの近代化を支援しております。また、IMF、世銀の支援を受けまして、ミャンマー政府は国際オークション市場の導入、税基盤の拡大等の改革を進めております。

- 以上に鑑みまして、円借款等の長期性の高い資金をインフラ分野、社会分野を中心に提供していくことは、現時点では債務持続性の観点より特段問題ないと

考えております。ただし、今後も円借款供与のタイミングにおきまして、債務持続性について慎重に確認していきたいと考えております。

私から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いたします。

高橋委員、お願いします。

○ 高橋委員 ありがとうございます。

防災対策について質問させていただいたわけですが、防災はハードな部分だけではなくて、やはりソフトの部分もかなり大事かなと思っています。早期警戒もそうでしょうし、実際に例えばサイクロンが来たときにどういうふう避難するのかというところのあり方とか、そのあたりについては今後確認していただくのですが、やはり費用の問題というものも出てくるおそれがある、そのあたりが結構難しくなるようなおそれをしているのですけれども、それは今、日本の援助、例えば技術協力でそういうソフトの部分をカバーするようなこととかも考えていらっしゃるのかどうかということをお教えください。

○ 説明者（安井） もちろん、技術協力という方向がありますけれども、恐らく円借款のコンサルティングサービスの中でそういったコンポーネントも入れていくことも可能ですので、そういったところを検討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。

荒木委員、お願いします。

○ 荒木委員 私が申し上げた過去の、JICAがやってきたミャンマーに対する技術協力等々は成果を上げている面が、橋の関係では非常に高いのです。願わくはこういう報告書を、この説明書を出すときに、やはりそういうものも入れ込んでちゃんと説明すれば、一般の人が、国民が読んでも、そういうことを全体のミャンマーに対する日本のODAが幅広く、お金だけではなくて技術も、いろんなものも絡んで相対的に役立っているなという感じを与えるわけで、これはやはり最初にこれを工夫してもらいたい。よろしく。

○ 説明者（安井） わかりました。ありがとうございます。

- 説明者（原） 国全体に対して支援する意義をしっかりと説明するべきだという御指摘とあわせて、我々としてどう御説明するかという重要な御指摘をいただいたと思いますので、次回以降の資料にはしっかりと反映させていただければと思います。
- 荒木委員 これまでは、どちらかというところ、事務的にプロジェクトを説明して、それで我々も答えるとなっているのですけれども、やはり知らない人は、これが日本にとってどういう意味を持っているかということも含めて重要だということをあわせ、発言させていただきます。
- 説明者（安井） 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した。

(3) ソロモン「ホニアラ空港改善計画準備調査」（プロジェクト形成（無償））

- 小川座長 それでは、3番目の案件であります。「（3）ソロモン『ホニアラ空港改善計画準備調査』（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いたします。
- 説明者（原） 引き続き、よろしくお願い申し上げます。ソロモン諸島に対します無償資金協力案件の候補案件、ホニアラ空港改善計画の概要について、まず御説明をさせていただきます。
 - この計画におきましては、ガダルカナル島にあるソロモン諸島の首都ホニアラにございますソロモン唯一の国際空港、ホニアラ空港の施設、それから、関連機材の整備を行う事業でございます。
 - ホニアラ空港は、ソロモン諸島とオーストラリア、パプアニューギニア、フィジー等の近隣諸国を結ぶ国際線の発着空港であると同時に、ソロモン諸島国内線のハブ空港でもございます。近年、利用者が着実に伸びている。そういう状況でございます。

この空港につきましては、20年前に日本の無償資金協力によりまして、国際線用のターミナルビル、駐機エプロン、誘導路等の整備を行っております。また、平成16年度にも滑走路の改修を無償資金協力で行っております。一方で、

老朽化・劣化が進んでおりまして、特に国際線用の駐機エプロンの一部ではアスファルトの剝離が激しいという状況が確認されております。また、空港利用便の増加に伴いまして、国際便を同時に3機駐機させる必要が生じているわけですが、そのスポットが現在不足している状況になっております。加えまして、暴風雨による洪水の発生時には空港の敷地内の低いところに位置しております国内線のターミナルビル、あるいは管制塔。このあたりの重要な施設に浸水をし、空港運営に支障を来す事案も発生しているという状況でございますので、この事業におきましては、これらの課題に対応したいと考えております。

- ソロモン諸島は、非常に親日的な国でございまして、水産資源、またニッケル等の鉱物資源の確保の観点からも非常に重要な国でございます。また、後発開発途上国でございまして、多くの離島を抱えて、自然災害にも脆弱である。こういうソロモン諸島に対しまして、空の玄関口であるホニアラ空港を安全性・耐久性を備えた経済基盤インフラとして改めて整備するということがソロモン諸島の経済成長に大きく貢献するものであると思いますし、二国間関係上も極めて重要だと考えております。

引き続きまして、事前にいただいた御質問・御指摘に対する回答を申し上げたいと思います。

- 説明者（若杉） それでは、JICA東南アジア・大洋州部東南アジア第六・大洋州課若杉から、各委員からいただいているコメント・御質問に対して回答いたします。

- まず、荒木委員からの御質問なのですが、本事業を実施する意義については原課長が今、御説明いただいているとおりなので、補足を含めて簡潔に御説明いたします。

災害が多発しているソロモンにおいて、安全性及び耐久性を備えたインフラを整備すること。また、増加する航空需要に見合う施設とし、ソロモンの経済成長に寄与するものということで事業の実施の意義となっております。

本空港を初め、同国の主要インフラ、空港、港湾、幹線道路はこれまでも日本の無償にて整備されており、これら質の高いインフラについて、ソロモン政府側の評価も高く、ソガバレ首相もたびたび日本のインフラ支援の成果について、公の場で言及しております。

本事業である空港整備に関しましても、日本に期待・要請しているという経緯もございます。我が国としても、これに応え、継続支援をするべきという考えに基づくものでございます。

- 続きまして、齊藤委員の御質問・コメントに回答いたします。航空分野における主要ドナーであるニュージーランドとの密接な連携が重要であること。また、本事業の規模感の御質問をいただいております。

まず、ニュージーランドとの連携についてなのですが、ニュージーランドとの密な連携が必要な点は御指摘ごもっともでございます。本事業はホニアラ国際空港のゲートウェイ機能及び地方と連結する国内ハブ機能を強化するものが主ですが、これは現在、ニュージーランドが進めている地方空港整備と連携するものです。ニュージーランドは、地方部の観光開発の一環としてホニアラから約380km離れたギゾ空港ですとかムンダ空港等の地方空港拡張整備を実施しております。また、そのほか6地方の空港についても支援を検討しているところがございます。また、空港セクターの改革支援として、ニュージーランドは空港の公社化に係る支援や空港資産評価調査を実施中でございます。本計画実施に関しましては、空港公社による空港施設の運営・維持管理体制の強化が重要であるため、調査時にはニュージーランドにも十分にヒアリングを行い、ニュージーランド側とそご・重複がないことはもちろん、連携を検討いたします。

続きまして、案件規模の御質問でございますが、本件の事業内容は既存国際線の駐機エプロン及び誘導路の補修、国際線駐機エプロン1機分の拡張及び関連誘導路灯火、航空灯火の整備、国際線ターミナルビルの補修でございます。また、低地にあるため、数年に1度の頻度で浸水被害に見舞われる国内線のターミナル・管制塔等の施設を国際線ターミナルビルに隣接させること、関連機材を整備するものです。さらに、近隣を流れる川からの洪水を防ぐため、堤防等の建設も検討しております。現時点で想定される事業規模は約30億円前後でございますが、これも協力準備調査を通じて内容及び金額を精査してまいります。

- 続きまして、高橋委員からいただいているコメントに移ります。20年で劣化・老朽化した点、強靱なインフラの目標達成の指標についての御質問でございます。

駐機エプロンや誘導路等の舗装については、通常15年間隔で大規模修繕が必要となるところなのですが、あと、ターミナルビルについても10年程度のスパンで大きな修繕を要するところですが、ソロモン政府側は、日常レベルの維持管理は一定程度できているのですが、このように大規模な補修・修繕までは現状難しい状況にあり、今回の要請に至っております。強靱性に関しまして、本事業はホニアラ空港が災害等によって閉鎖されることなく、常に稼働するために必要な手当てを行うものでございます。この事業を通じまして、ホニアラ空港の安全性の向上及び将来的な航空需要の増加に対応し、また、豪雨時に浸

水する可能性が高い施設の移設や国際線のターミナルビル改修によってホニアラ空港の物理的強靱性の向上を目指しております。

- 本事業の効果につきましては、空港が物理的に強靱化、強くなるとの前提で定量的効果及び定性的効果を評価する予定です。定量的効果につきましては、洪水被害等に影響されない状況下での国際線旅客数ですとか、航空機の発着回数等の指標を利用する予定であり、定性的な効果につきましては、駐機場の混雑によるフライトの遅延、航空機接触の可能性の低減、空港の利便性・安全性の向上を評価することを想定して、協力準備調査にて確認してまいります。
- 最後に、松本委員からのコメント・御質問に回答いたします。いただいているコメントは、1番目は空港の自立的な維持管理への考慮、2番目として直接人々の暮らしの改善に結びつく事業を重点とするべきではないかの2点でございます。

まず、空港の維持管理についてですが、齊藤委員の御説明でも触れましたが、ソロモン諸島ではこれまで航空通信省が行っていた空港の運営・維持管理を今後はことし設立されたソロモン諸島空港公社が自立的に担っていくこととなり、同公社の財政面や人事、人員体制の支援を現在ニュージーランド政府が行っているところでございます。本事業の協力準備調査時には、ニュージーランド側との情報共有や意見交換を通じ、同公社によるホニアラ空港の運営・維持管理計画に関し、我がほうとしても必要なインプットを行ってまいります。

次に、人々の暮らしの改善に直接結びつく事業について、ソロモンの経済社会発展に必要不可欠なインフラのニーズに対応することとともに、人々の暮らしの改善に結びつく支援。これらをバランスよく実施していくことが重要と考えております。1000近くもある離島を抱えるソロモン諸島には20以上の国内空港に定期便が運航しております。空港は同国の生活の足、社会基盤、経済社会の発展には重要なインフラと考えております。観光開発を通じた地方振興は同国の重要な開発課題とされており、外国人旅行者の呼び込み、離島ですとか地方に送り込むゲートウェイである首都空港が経済発展に果たす役割は決して小さくはありません。

また、同国においては、人々の暮らし改善により直接的に結びつく資金協力として、例えば緊急災害時に住民への緊急情報を伝達するための短波ラジオ放送機材の整備ですとか、地方にある市場及び棧橋の整備ですとか、首都及び地方都市の給水設備の改善等は無償資金協力で実施してきており、人々の暮らしの改善に直接結びついております。一方、技術協力においても、ことし、コミュニティレベルの健康増進を支援するヘルシービレッジ推進プロジェクトですとか、森林資源を通じて住民の持続的に管理・活用できるための体制づくりを支援していくプロジェクト等を開始しております。

今後、繰り返しになりますが、同国の経済インフラのニーズに対応し、人々の暮らし改善に結びつく支援をバランスよく実施していく所存でございます。

以上で説明を終わります。

○ 小川座長 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明者からの御説明について、追加の御意見・御質問がありましたらお願いいたします。

齊藤委員、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。

まず、この計画、20年前に実施されたということなのですが、また補修ということで、20年間、結局、ソロモン諸島のこの国は何もやっていないということですね。20年でだめになってしまうということは、普通に補修をしていれば通常はもうちょっともつはずですよ。ところが、こんな状態である。あと20年たったら、また日本に言えばお金を出すということでまた言うてくるのではないのか。何か自助努力というものが余り感じられないのです。ですから、そこら辺をもうちょっと指導していただきたいというのが感じるのです。

松本さんの御意見と結構近いのですが、そこら辺も、これだってほとんどが観光とか、そちらでしょう。ですから、収入を上げているわけですから、そちらにある程度は負担してもらおうということも必要ではないかなと思います。

○ 説明者（若杉） コメントありがとうございます。

20年、何もしていなかったわけではなく、日々のパッチ、穴があいたところのパッチ当てですとかはソロモン側でもやっているところなのですが、例えば実際に今回、それが適用するかどうかはまだ調査をかけないとわからないのですが、前面を取り除いて、例えばコンクリート舗装にするですとか、そういった抜本的な補修。それが大体、15年に1回ぐらいは必要になってくるのですが、そちらのほうまでは手がつけられていない状況にあります。

○ 説明者（原） 一方で、御指摘はごもっともでございますが、一体、いつまで続けるのだというのは私自身も今回、またやって、20年たったらまた求められるのかなということではいけないと思いますので、先ほど説明させていただきましたように、この公社化が進み、今、ニュージーランドが自立的な運営ができるようにということを支援している状況でございます。

人任せにするということではなく、今回、この事業を日本として支援をするから

には、また20年後に同じことの繰り返しにならないように、より自立的な運営をしっかりとできるようにニュージーランドとそこは連携をいたしまして、体制の強化につながるよう取り組んでまいりたいと思います。

○ 小川座長 よろしいでしょうか。

高橋委員、お願いします。

○ 高橋委員 私のほうからは、SDGsに関連して強靱なインフラという意味合いの指標をどう考えるかという質問をさせていただいたわけですが、含意というか、インプリケーションは結構、今、議論があったことと結構似ていると思うのです。

実際、こちらの案件概要書の中でもゴール8「持続可能な経済成長」というものにも触れているわけですが、つまり、どの時点でのいわゆるサステナビリティ、強靱性を確保するか。つまり、つくった時点で強固なものであれば、工事が終わった時点ですね。それでよしとしてしまうという考え方なのか。それとも、やはりどこかタームを、20年後とか30年後を設定して、その時点でのどういうふうに持続性がそこで担保されるのかというふうに見たときに、恐らく時間の流れの中での、今、言った経済成長も含めて、やはり補修の、メンテナンスのあり方とか、そういう部分も入ってくるのだろうと思うのです。

そこまで含めて、多分、強靱性というものを考えていきたいと思いますというのが恐らくSDGsに書かれないいわゆる精神というか、そういうものなように思っていて、ただ単に箱物が、かたい箱物を物理的につけばいいということだけを言っているのではないというふうに私たちは理解しているのですが、そのあたりがJICAさんなり外務省さんなりできちんとSDGsというふうに言及するのであれば理解の浸透があってほしいなという希望があって、こういう質問をさせていただいたのです。

済みません。コメントです。

○ 説明者（若杉） コメント、どうもありがとうございました。

SDGs、強靱なというキーワードについては、この案件だけではなくて全体ということで理解しました。

○ 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 「2. 事業の背景と必要性」という一番最初の上から2行目のところに「ホニアラ空港は同国とオーストラリアやパプアニューギニア、フィジー等の近隣諸国を結ぶ国際線の発着空港」というふうに書き出しているのです、それでニュージ

ーランドと来るわけです。この辺が知らない人というか、私はこの辺はちょっと音痴なのですが、このニュージーランドが所管をしているということですか。

この辺は一番オーストラリアに近いのですけれども、これはそれで空港セクターの主要ドナーであるニュージーランドという、この辺は全部ニュージーランドがやっているということでしょうか。その辺のところの、何か政治的背景というか、地域の関係というのが余り読み取れなくて、では、オーストラリアがやればいいではないかという感じもありますし、この辺がよく読み取れないのですけれども、ちょっと説明していただけないでしょうか。

- 説明者（若杉） 御指摘のとおり、オーストラリアはソロモンにおける援助総額の3分の2以上を占めるトップドナーでございます。ただし、運輸セクターに関して言いますと、ADBを通じた国家交通政策に係るセクター支援を、陸運のほうを中心に実施しておいて、空港ですとか港湾整備をしている日本との補完関係にあると言えます。

ニュージーランドのほうは、先ほど私の説明の中でもあったとおり、地方空港と空港公社の設立の支援をやっているところでございます。

- 小川座長 よろしいでしょうか。
どうぞ。

- 説明者（原） 御指摘は、これも先ほどの御指摘と同じく、援助の意義あるいは組むパートナーとして、航空便で近隣諸国と結ぶという中にニュージーランドというものが書いていなくて、ただ、航空セクターはニュージーランドが主要なドナーだというのが急に出てくるので、全体像がわからない。そういう御指摘だと思いますので、そこはしっかりと、この指標を各段階で反映させていただいて、全体像がより御理解いただけるように努めてまいりたいと思います。

- 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。

(4) ジョージア「東西ハイウェイ整備計画（フェーズ2）準備調査」（プロジェクト形成（有償））

- 小川座長 それでは、最後の案件ですが「（4）ジョージア『東西ハイウェイ整備計画（フェーズ2）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いたします。

- 説明者（石井） 国際協力局国別開発協力第二課首席事務官をしております石井と申します。本日は御説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

- こちらは東西ハイウェイ整備計画（フェーズ2）でございますけれども、まず案件の概要としましては、東西ハイウェイのうち、ジョージア国内の未整備区間17.2kmの既往道路の改修及びトンネル・橋梁の建設等を行うものでございます。

東西ハイウェイにつきましては、アゼルバイジャンのカスピ海沿岸からジョージアの主要都市及び黒海沿岸を通るルートで、欧州、トルコ、コーカサスにおける国際基幹道路となっております。また、ジョージア国内では道路輸送が貨物輸送の約4割、旅客輸送の約9割以上を占めておりまして、道路整備が優先的な課題となっております。他方、東西ハイウェイの交通量は2005年以降には年平均12%増加しているものの、旧ソ連崩壊後の道路財源の不足等によりまして、路面の破損が著しい状況にありました。

このような状況を改善するために複数の援助機関が整備を実施しておりますけれども、中間地点にあります山岳地帯が未整備のまま残っておりまして、道路全体の効果発現の妨げとなっております。このような背景から、ジョージア政府から我が国に対して未整備区間の一部に対する協力の要請がセットしました。

そのため、今回、フェーズ2で協力をする事になったわけでございますけれども、事前に、これから委員の皆様からいただいた御質問に対して、まず日本政府の方針に関連する項目につきまして回答させていただきます。その後、事業に関する技術的な諸点につきましてはJICAのほうから回答させていただきたいと思っております。

- まず、荒木委員から御照会いただきました御質問にお答えしたいと思います。案件概要書では、本件の意義を酌み取れない。援助は外交の手段であるという観点からの説明をいただきたいということでございます。

ジョージアにつきましては、欧州とアジア及びロシアと中東を結ぶ東西南北の結節点という位置にございまして、カスピ海沖の豊富な石油天然ガス資源を有するアゼルバイジャンに隣接しているということもあり、地政学的に重要な位置を占めております。このような背景から、ジョージアの安定と発展につきましては、コーカサス地域全体の平和と安定及び世界のエネルギー安全保障の観点から重要と位置づけております。

また、ジョージアにつきましては、旧ソ連崩壊後に民主化・市場経済化を果

たしてありまして、自由民主主義、基本的人権等の基本的価値を共有するパートナーということで、2017年には外交関係樹立25周年を迎える関係にございます。本件のフェーズ1では、2008年のジョージア支援会合の際に我が国が表明した最大2億ドルの復興支援の一環として実施した経緯もございます。

また、ジョージアという国は国際場裏において我が国の活動を一貫して支持する重要な友好国ということで、2014年10月のマルグヴェラシヴィリ大統領訪日の際に発表された共同声明におきましても、我が国の安保理常任理事国入りへの変わらぬ支援を表明しているという大切な国ということでございます。

以上で荒木委員の御指摘にお答えいたします。

- 続きまして、松本委員から事前にいただきました御質問にお答えしたいと思っております。「バクー＝スプサ・パイプラインのルートと当該事業は地理的にどの程度離れているのか。以前、同パイプラインがロシアの攻撃を受けたという報道が流れるなど、南コーカサスにおける紛争要因を抱えていると理解する。当該事業の推進が、パイプラインの安全確保と何らかの関係があるのかどうか確認したい」という御指摘でございます。

まず、このバクー～スプサ間の石油パイプラインにつきましては、現時点では保安上・商業上の理由からなかなか情報入手が困難な状況でございますが、当方としましては正確なルートを承知していない状況であります。これまでの調査等でわかる範囲におきましては、本件事業の対象区間周辺にパイプラインが設置されているという情報は入っておりません。

ただ、東西ハイウェイの整備というのはジョージアの主要な都市及び港湾を結び、国内及び周辺地域における人・貨物の輸送力の増強に資する事業でございますので、同石油パイプラインの施設とか運営を支援する狙いがあるということではございません。また、石油パイプラインは民間企業により運営されておりますので、東西ハイウェイと運営面等で関係があるということではございません。

御指摘を踏まえて、協力準備調査を実施する際には、パイプラインとの地理的位置関係等についても配慮しながら進めていきたいと考えております。

- 続きまして、齊藤委員から御指摘いただきました「中国のシルクロード構想でも重視されている地域でもあるため、STEPなど活用し日本企業が受注できるようにして頂きたい」という御質問にお答えしたいと思っております。

先ほど申し上げましたマルグヴェラシヴィリ大統領訪日に際して発表された共同声明におきまして、エネルギー資源等、欧州などの地域に輸送する回廊となるジョージアの地理的重要性を再確認するとともに、日本企業の参画による

ジョージアの物流改善に期待が示されております。2009年に交換公文を締結しました本事業のフェーズ1におきましては、復興支援の一環として実施されたため、供与条件や優先条件を適用した一般アンタイドとして国際競争入札が行われ、その結果、イタリア及び日本企業による共同事業体が受注しております。

今回のフェーズ2の要請に際しては、ジョージア政府から本邦技術を活用したSTEPを供与条件として採用してほしいという要請が来ておりますので、これを踏まえまして我が国がジョージア国内及び地域の開発に資するインフラ整備の支援を検討するに当たって、このSTEPの適用の可能性を追求し、質の高いインフラに資する案件の形成を図っていく所存でございます。

続きまして、技術的な御質問への回答をJICAさんのほうから回答していただきたいと思っております。

○ 説明者（谷口） JICA中央アジア・コーカサス課の担当課長をしています谷口と申します。よろしく申し上げます。

● では、高橋委員から御質問・コメントいただいております点から御回答申し上げます。

高橋委員からは、インフラは開発の目的ではなく手段であり、それが真に受け入れ国の経済成長や貧困削減に資する政策の支援となっているのか、説明責任の観点からも個別案件ごとに効果を精査する必要がある点。

本事業のように、他ドナーによって整備される道路と連結する場合、それはどのように行われるのかという点。

3点目に、品質と価格のバランス、防災・環境リスク対策の水準が、他ドナー事業との関係で下方に引きずられないようにすることが確約できるかどうかという3つの御指摘・御質問をいただいております。

● まず1点目からでございますけれども、本件はジョージア政府が2014年に作成しました開発政策、通常、ジョージア2020と言っておりますけれども、そちらにおきまして、経済成長の実現のために中央アジアと黒海を結ぶ最短ライン上に位置するジョージアの地政学上の優位性を生かした陸・海・空の一体的な開発が重視されております。その中で、本事業は地域の物流ハブとしての発展を目指すジョージアにとって戦略的な重要性を有する優先事業の一つとして位置づけられております。

ジョージアにおきましては、先ほど外務省の首席のほうから説明がありましたとおり、陸上輸送による国際貨物の約6割が既に東西ハイウェイを使って運搬されておきまして、本事業の完成によりまして、さらに国際物流網が改善し、

それによりまして雇用の創出などの効果が記載されております。加えまして、所要時間の短縮ですとか移動の円滑化によりまして、本事業沿線住民の市場へのアクセスが改善されまして、農産物をはじめとしました商品の出荷量の増加や出荷範囲の拡大などが期待されております。こうした理由から、本事業はジョージアの経済成長ですとか貧困削減に資する支援であると考えております。

個別案件の効果の精査についてですけれども、JICAにて個別案件の評価を行いまして、その結果を公表しております。本案件につきましても、事前評価及び事後評価を実施する予定でございます、その評価プロセスの中で経済成長ですとか貧困削減にどのように貢献しているのかということを検証してまいりたいと思います。

- 次に、本事業は対象区間を各ドナーで分割して、それぞれ事業を進めていくことになっております。しかしながら、各区間におきまして、ジョージア政府が求める設計指示に沿った形で事業を実施することになっておりますので、全区間を通じて規格の統一性というものが確保される予定でございます。

現在実施中の東西ハイウェイ事業、フェーズ1、フェーズ2と言っておりますけれども、そちらにおきましては、JICA対象区間と欧州投資銀行の対象区間と隣接しておりまして、そちらの接続箇所等につきまして、密に実施機関を交えて協議を開催しまして、現在、問題なく開通しております。本事業につきましても、各実施機関は多数ございますので、事前に調整を行って、特に留意をする接続箇所等につきましては、十分に配慮して実施してまいりたいと思いません。

- 最後になりますけれども、他ドナーとの関係で下方に引きずられないようにとの御指摘でございますが、本事業では、今、申し上げましたとおり、規格の統一性が確保されることに加えて、環境社会配慮等はJICAの基準に沿って事業を行います。建設される道路やトンネルの耐久性、防災対策、環境リスク対策等につきまして、適切に管理の上、実施していく見込みでございます。

- 次に、齊藤委員からいただいております御指摘でございますけれども、協調融資を行う世銀、ADB、EIBとしっかり連携していただきたいという点につきましては、

本事業のフェーズ1に当たります東西ハイウェイ整備事業におきましても、世銀、ADB、欧州投資銀行と密な連携を行い、事業を進めてまいりました。

具体的には、出張時にほかのドナーが実施中の進捗を確認するとか、当方が実施している区間につきましても進捗を共有する。さらに、先ほどの繰り返しになりますけれども、JICA事業の隣接区間を実施してございました欧州投資銀行とは接続地点における調整を密に行いまして、実施機関等を交えて連携してまいりました。

今回のフェーズ2につきましても、検討段階からこれまでドナー会合への参加ですとか、世銀が実施しましたフィージビリティースタディーを関係者間で共有するとか、対象区間をどこにするかという選定など、密な連携を行ってまいりました。

こうした連携によりまして、コンサルタント雇用に係る時間の短縮ですとか効率性という観点から、別添地図の一番下にご書いてございます「本事業実施区間（JICA）（17.2km）」というところと、あと「ADB、EIB、韓国輸出入銀行支援予定区間（31.0km）」という、このトータル50km弱の区間につきまして、ADBのほうの方が全て詳細設計を行うということを決めております。

今次調査におきましても、ADBが実施する詳細設計をJICAがレビューしまして調査をしていく予定でございます。ADBや欧州投資銀行の事業対象区間におきましても、適用可能な本邦技術について提案していく予定でございます。

私のほうからの説明は以上になります。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す。

ただいまの御説明について、追加の御質問・御意見がありましたらお願いいたします。

では、高橋委員、お願いいたします。

○ 高橋委員 別に毎回言わなければいけないというわけではないのでしょうかけれども、ちょっと質問の意図としては、教えていただきたいということなのです。要は、私はわからなくて、つまり、全体で通ることによって経済的にという効果があってという話は確かにジョージア2020だと思っております。それはわかるのですけれども、このJICAがやる案件の部分だけでどういうふうにそこが変わるのか。

つまり、これまでそこは十分整備がされていないがために、ある種、こういう状況になって、ある種、低い状況、流通なんかも悪い状況だったものが、ここをしっかりと整備した結果としてこれだけ上がったという、JICAによる貢献度というものはどういうふうにはかるのか。全体としてというのはわかるのですけれども、そこら辺のはかり方なり指標なりというものは何かあるのか、ないのか。

なければ、それはほかのドナーとの協調の中でやるものですから、この案件はJICA単体ではかれるものではありませんというのであれば、それはそれでいいのですけれども、もし単体でこれだけのお金をかけて、これだけの効果を、つまり、それだけ日本は貢献したのだという、その日本の貢献の仕方の度合いというものを全体の中でどういうふうにはかるのかというのが質問の趣旨だったのです。

- 説明者（谷口） 御指摘、どうもありがとうございます。
全体での評価という点と、個別案件での評価という点と、2点ございます。JICAの事業評価におきましては、個別案件で評価がどれくらいあったのかということにつきまして、事前と事後で評価を実施しております。全体の評価につきましては、具体的に数字を設定しまして、その後、評価をはかるところまでは現状はやっておりませんが、今、御指摘のありました点を含めまして、どれほどの効果があったのかということにつきましては検討していきたいと思っております。

- 小川座長 よろしいですか。
ほかはいかがでしょうか。
荒木委員、お願いします。

- 荒木委員 私は、これはなぜ円借款なのかということをお最初に考えたのですけれども、単なる協調融資なのか、ちゃんとした日本の政策的目的があるのかということをお最初考えたもので、この書き方もそうなのですけれども、今、説明いただいてよくわかりました。
やはり単にハイウェイで、東西ハイウェイの整備計画に日本も参加すると書いて、ADBと協調といったら、何でもADBと協調するのに全部協調するのかということにもなるし、何でこれを援助しなければならないかというところの背景説明が最初にないとわからなかったもので、今、御説明がありまして、一番わかったのが友好国であるということと、もう一点はやはり票田といいますか、国連等々の活躍、日本が外交的活躍をするときの一票にもなり得るという、その可能性について強い国だということでお納得がいたしました。
例えば、そういうことが背景にないと、単にお金を貸すのかということになってきているわけで、それは日本の援助目的にかなうかどうかという議論になっていきますので、その辺のところの説明はやはり掘り下げて、これからはやったほうがいいのではないかと思います。

- 説明者（石井） 御指摘ありがとうございます。これからはそのような説明を加えていき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。
それでは、どうもありがとうございました。

3 事務局からの連絡

- 小川座長 これでは本日検討する全ての案件が検討されました。
それでは、事務局から連絡事項についてお願いしたいと思います。

- 国協総長 ありがとうございます。
本日、いろいろ御指摘いただきましたとおり、今、最後の御質問・御指摘でもございましたように、この対象案件をどのような外交意義を持ってやっていこうとしているのか。そういった点等につきましては、きちんとわかりやすくまとめた形で資料の中にも埋め込めるようにして、次回の会合には我々としても臨みたいと考えておりますので、引き続きよろしく願いいたします。
今、申しました次回の会議は、今度は年が明けまして、定例の偶数月第4火曜日ということで、2月28日の開催とさせていただきたいと思っておりますので、またよろしく願いいたします。具体的な時間づけは、2月28日の午後3時から5時までという時間づけでお願いしたいと考えておりますので、またよろしく願いいたします。

- 小川座長 それでは、以上をもちまして、第31回「開発協力適正会議」を終了いたします。どうもありがとうございました。