

開発協力適正会議

第32回会議録

平成29年2月28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) ミャンマー「ヤンゴン河航路標識改修計画準備調査」（プロジェクト形成（無償））
- (2) ミャンマー「地方部農村インフラ整備計画準備調査」（プロジェクト形成（無償））
- (3) タンザニア「ムトワラ火力発電所及び送電線建設計画準備調査」（プロジェクト形成（有償））
- (4) 南アフリカ共和国「メデュピ火力発電所排煙脱硫装置建設計画準備調査」（プロジェクト形成補完（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

- 荒木座長代理 それでは、第32回「開発協力適正会議」を始めさせていただきます。
本日は、所用によって小川座長、齊藤委員及び松本委員が欠席されております。
私、小川座長にかわりまして、今日の議事進行を務めさせていただきます。よろしくお願いたします。
また、山田局長においては所用のため、大体16時半、これはもう終わっていると思うのですが、そのころに席を外す予定でございますので、あらかじめお伝えしておきます。
今回は、報告事項は予定されていないため、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いたします。
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25件のうち、ミャンマー2件、タンザニア及び南アフリカ共和国の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検討していただいた上で、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概要の説明と委員のコメントに対する回答を行っていただくようになっております。その後、議論を行うことといたします。

(1) ミャンマー「ヤンゴン河航路標識改修計画準備調査」(プロジェクト形成(無償))

- 荒木座長代理 それでは、早速ですが、最初にミャンマーの「ヤンゴン河航路標識改修計画準備調査」。これはプロジェクト形成、無償、です。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。よろしくお願いたします。
- 原(外務省国際協力局国別開発協力第一課長) よろしくお願申し上げます。国別開発協力第一課長でございます。
まず初めに、日本とミャンマーとの二国間関係の観点に言及させていただければと思っております。
- 我が国はミャンマーの民主化の定着、国民和解、それから、経済発展を官民挙げ

て全面的に支援するという方針でございまして、2016年11月に実施されました安倍総理とアウン・サン・スー・チー国家最高顧問との会談におきまして、総理から「日ミャンマー協力プログラム」を踏まえて、日本は官民あわせて5年間で8000億円規模の貢献を行う旨、表明をしていただきました。今回お諮りさせていただきますヤンゴン河航路標識改修計画、それから、この後、御説明させていただきます地方部農村インフラ整備計画。これは、そのいずれもこの支援を具体化するものということで考えてございます。

- こうした背景のもとで、ヤンゴン河航路標識改修計画で、ヤンゴン港、ティラワ港への船舶の航行に係る航路標識を整備する。そのことをもって、ミャンマー国内外を結ぶ物流の効率化を図る。こういう案件でございまして、ミャンマーにおきましては民主化の進展に伴う経済成長、それから、両方の港における港湾・アクセス道路等のインフラ整備の進展等々によりまして、貨物の取扱量が今後大幅に増加していくことが予想され、両方の港がミャンマーの物流拠点として一層重要な役割を果たすことが期待されております。
- しかしながら、ヤンゴン河の河口からこの両方の港までは、川幅が狭く潮流が強い。それから、航路標識が不十分である。航路管制システムが未整備である。こういった理由によりまして、船舶の衝突、座礁事故が間々発生している状況でございまして、今回の計画によりまして、まずは航路標識を整備するということを通じて、船舶の安全性の向上と通行量の増加を図るということを狙っております。これによりまして、両国政府の協力事業として、今、開発を進めておりますティラワSEZに進出している日本企業、今、78社ございまして、こちらの物流の促進も果たすことが期待されております。
- なお、航路管制システムの整備につきましては今回の計画の対象には含まれておりませんが、今後の課題として引き続きミャンマー側と協議を継続したいと考えてございます。

それでは、事前にいただきました御質問を踏まえまして、引き続きJICAより御説明させていただきます。

- 中村（JICA東南アジア・大洋州部東南アジア第四課企画役） JICA東南アジア第四課の中村と申します。ミャンマーを担当しております。よろしくお願いたします。それでは、事前コメントに対する回答ということで御説明させていただきます。
- 1点目につきましては、荒木委員から御質問いただいております。ヤンゴン港にアクセスするには、2カ所の浅瀬を通過する必要があるが、夜間の船舶航行施設等の未整備により、1日1度の昼間の満潮時間に航行が限定されていて、ボト

ルネックになっているという説明があるけれども、航路標識の整備協力が実施されると、2カ所の浅瀬通過も満潮に関係なく可能になるのかという御質問をいただいております。

この点に関しましては、ヤンゴン港は干潮と満潮の差が大きく、干潮時には水深が浅くなるため、座礁の危険性が増すということで満潮時のみの通航ということになります。満潮は通常、昼夜に各1回あるため、夜間の航行が可能になれば1日2度通航することが可能となります。しかしながら、ヤンゴン港では安全な夜間航行を実現するための支援施設が十分に整備されていないため、1日1回の通航しかできないという状況になっております。

御指摘いただいた文章につきましては、ヤンゴン港では夜間航行支援施設が整備されていれば1日に2度通航可能ではあるけれども、今、1日に1度しか航路を通航できず、将来的なボトルネックになり得るということを御説明しようとして書きました。

2016年にこちらのほうで行いました基礎情報収集調査の結果、将来的な交通量増大への対応のためには夜間も航行可能として、1日2度の航行を実現する必要があるとの課題が示されております。この調査では、夜間の航行を可能とするためには航行管制、システムの導入と航路標識の整備が必要とされています。

しかしながら、現在の船舶交通量はまだ逼迫していないということ。それから、航行管制システムの整備についてミャンマー政府から強いニーズはまだない状況ということですので、先ほど原課長のほうからもお話がありましたように、まずは差し迫った課題である航路標識の整備を行って、昼間の航行の安全を確保し、航路管制システム導入については今回の協力準備調査を通じて航路の需要、それから、ユーザーの動向を見きわめつつ、次のステップとして実施機関と慎重に議論・検討していきたいと思っております。

ですので、今回の航路標識の整備では1日1度の昼間の満潮時の航行において、航路の安全確保、それから、事故等による寸断を予防するものという位置づけになります。

- 続きまして、2点目といたしまして、高橋委員からいただいた御質問についてお答えしたいと思います。コメントといたしましては、本案件に限らず一般論として、全ての概要書でSDGsについて言及するようになったことは非常に望ましいことであるが、SDGsは起きてほしい結果をゴールとして書いてあるもので手段はオープンエンドになっている。そのため、少しでも将来予測が立てば、確実性が低くとも、何でも言及できる嫌いがある。本案件概要書でもSDGsの8番と9番に言及していますが、なぜ本案件がそれらのゴールを到達するのかというところ、SDGsの重要な理念である包摂性やゴール間の相互関連性を踏まえた説明をいただきたいというコメントをいただいております。

回答といたしまして、まず今回、SDGsの8番は経済成長や雇用、それから、9番はレジリエントなインフラといったこととなりますけれども、今回の事業によってヤンゴン河に自然災害や衝突にも強い航路標識を整備することで、港湾を通じた物流がより円滑になる。それから、ミャンマー経済成長の原動力になりつつあるティラワのSEZで操業する企業の業務が効率化する。そして、これらの企業の成長を促進することが期待されております。

ティラワのSEZにおける企業の成長は、同時に操業する工場やオフィスでの雇用を促進すると見込まれております。さらに、ティラワのSEZでの企業の成長がミャンマー国内での事業展開、それから、国際物流の活性化、さらなる雇用拡大につながり、ひいては広くミャンマー全体の経済成長に資すると思えます。

こうすることで、SDGsのゴールの9番、レジリエントなインフラを整備し、包摂的で持続可能な産業化を推進するとともに、イノベーションの拡大を図ることが達成され、また、これによってSDGsのゴールの8番、全ての人々のための包摂的かつ持続可能な経済成長、生産的な完全雇用及びディーセント・ワークを支援するというゴールにも貢献できるものと考えております。

- 3点目の質問になりますが、松本委員からのコメントになります。必要性は理解できるけれども留意すべき点が十分に書かれていないということで、2016年の報告書によりますと、2009年にJICAの報告書で確認できた航路標識の一部が今回見当たらなかったということが記載されているけれども、原因について不明であるということになっております。無償資金協力で設置する航路標識が短期間で破損したり喪失したりしないよう、見当たらなかった原因の究明とそれに基づいた維持管理の対策が必要であるというコメントになります。

こちらへの回答になりますが、御指摘のとおり、2009年にリストアップしていた航路標識の一部の存在が確認できないという状況があります。この原因は、維持管理不足や老朽化、船舶の衝突、自然災害の影響等と推察されております。また、ヤンゴン河を利用する本邦輸送業者との意見交換の中で、ヤンゴン河の潮位差が大きく、航路標識が破損しやすい環境にあるということが指摘されております。

今回の協力準備調査では、その2016年に見当たらなかったものも含めて、改めて航路標識の全数調査を行って、喪失・破損が認められた場合にはその原因について確認を行います。また、潮位差や潮流等についての自然条件調査、それから、運営管理体制技術水準についてよく分析を行って、開発効果が持続的に維持されるよう、必要な対策、維持管理等を検討したいと考えております。

- 4点目、齊藤委員からの御質問になりますが、本事業は航路標識の供与及び技術協力のみのようなのだが、航路管制システムへの支援は予定されているのかという質問。それから、航行が危険な箇所への河川改修や航路管制システムを含めた抜本的

な整備計画のほうが効果的なのではないかという御質問になります。

回答は次のとおりになります。先ほど来、御説明しておりますように、本事業は航路標識の供与を対象とするものになります。緊急性の高い航路の安全性確保を優先して行い、日本製の信頼度の高い航路標識の導入を図りたいと思います。御説明申し上げたような形で、まずはニーズの高い、緊急性の高い航路標識を整備するというところで実施機関のほうとも合意しております。

また、船舶側のそのシステムを整備している必要もありますけれども、航路管制システムサービスを利用できる大型船舶、近代船舶がそれほど多くないことも現時点でわかっております。そういうことで、航路管制システムの導入については昼夜の航路確保に係る航路容量の拡大に資するものとして提案されておりますけれども、航路需要、ユーザーの動向を見きわめつつ、協力準備調査の中で検討していきたいと考えます。案件概要書にも記載しております主な浅瀬につきましては、先方実施機関が定期的に維持しゅんせつを実施しているということになります。

以上で御質問への回答になります。

- 荒木座長代理 これまでの説明に対して、委員のほうから追加の質問なり発言がありましたらお願いいたします。

高橋さん。

- 高橋委員 ありがとうございます。

私のコメントはすごく冗長な説明を求めるみたいな感じで、非常に何だろう、この質問はと思われたのかと思います。そこにも書きましたとおり、SDGsについて言及していただくことは非常にいいことだと私は考えています。他方で、私自身がNGOの出身であるということもありまして、要はこのSDGsをどう進めるかということに、こう書いてあるのであれば、やはりどうしても関心が向いてしまうのです。

そうすると、例えばこの場合ですとSDGsの8番ですけれども、確かに経済成長とディーセントの雇用という観点がとても重要なポイントになっていまして、そのディーセントの雇用ということをきちんと確保することがとても重要なかと私なんかは見えてしまうわけです。その場合に、ここでの案件が安全を確保しようという観点からとてもいいことだろうと私は理解しているのです。とするならば、その部分をどうやって現地側政府とこのSDGsの8番と一緒に進めていきたいと思いますという観点からどんな議論をしていくか、考えているのかとか、どういうふうな、例えば日本政府がこういうSDGsの8番のディーセント・ワークを進めているのにこんなことを考えていますみたいなことがあって、そこでこのODAをレバレッジとしてこういうふう

に活用していきますなどという説明があるのかなという、少し淡い期待を込めて、それで冗長な質問になったと思うのですけれども、ちょっと質問させていただいたわけです。

つまり、SDGsをせっかく言うのであれば、そこにめりはりをつけたやり方をさせていただきたいと思って、その部分の説明がこれですと今までどおりのインフラ案件と何も変わらないふうに見えてしまったものですから、そこで改めて質問させていただいた次第です。もし、何か今、追加でありましたら、また改めてお願いしたいと思います。

○ 中村（JICA東南アジア第四課企画役） コメントありがとうございます。御指摘の点は留意して、次の調査の時とかの先方政府との協議においても留意してまいりたいと思います。ありがとうございます。

○ 荒木座長代理 ほかはいかがですか。
川口さん。

○ 川口委員 ありがとうございます。

済みません。先ほどの高橋委員からの、航行の危険な箇所、河川改修云々のところで、河川管理者が定期的にしゅんせつしているというお話だったのですけれども、定期的なしゅんせつのみならず、まさにここに書いてある河川改修等で、潮の流れを変えるとか、いろんな形で浅瀬の問題をそもそも根本的に完治するという選択肢はないのですか。

○ 中村（JICA東南アジア第四課企画役） 回答いたします。

こちらのヤンゴン河のほうは、砂が上流からも結構流れてくると同時に、干潮・満潮の関係で下からも少し入ってくるところもあって、先ほど御紹介いたしましたように、潮位差も大きいというところもあって、なかなか砂の動きが大きいところですので、そこを改修という形で航路を確保していくのは難しいと考えております。

○ 川口委員 ありがとうございます。

○ 荒木座長代理 よろしいですか。

(2) ミャンマー「地方部農村インフラ整備計画準備調査」（プロジェクト形成（無償））

○ 荒木座長代理 それでは、これ以上、質問がないようでございますので、次に移ります。ミャンマーの、今度は「地方部農村インフラ整備計画準備調査」。これはプロジェクト形成、無償、ですけれども、これにつきまして、説明者側からの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。

○ 原（外務省国別開発協力第一課長） よろしくお願い申し上げます。

ミャンマーとの関係につきましては、先ほどの案件で御説明をさせていただいたとおりでございます。

本件につきましては、ミャンマーの地方部におきまして、インフラ整備の遅れが課題となっております。今回の地方部農村インフラ整備計画は、ミャンマーの地方部で、その中でも特に貧困率が高いチン州、シャン州、タニンダーリ地域、エーヤワディー地域等を対象といたしまして、農業に適した地域・サイトにおきましては機械化、灌漑施設の改修による農業生産性の向上、それから、農業条件が必ずしも適していない不利な地域・サイトにおきましては、農村道路の舗装等を通じた地方都市へのアクセス改善による農村部での経済活動の活性化・都市部での就労機会の向上等といったものを目指すことによって、地方部住民の所得の向上、生活の質の向上を図り、もって国全体のバランスのとれた発展に役立つ。そういう案件であると考えております。

地方開発はミャンマーの新政権の中でも最も重視する政策の一つでございます。先ほど言及させていただきました「日ミャンマー協力プログラム」。これは昨年11月にアウン・サン・スー・チー国家最高顧問が訪日されたときに公表されたものですが、このプログラムにおきましても地方の農村の発展、これが一つの柱と位置づけられております。今回の計画は、その具体化に役立つものだと考えております。

引き続き、いただきましたコメントに対する御説明をさせていただきます。

○中村（JICA東南アジア第四課企画役） それでは、いただいたコメントに対する回答ということで説明申し上げます。

● 荒木委員からいただきました、今回の2州、2地域の農村インフラ整備計画は、何カ年で対処しようとしているのでしょうかという問い。それから、ミャンマー側には地域農業開発計画などが用意されているのかということ。あるいはパイロット事業的なものなのかというコメントをいただいております。

もう一点、松本委員から、4つの「州と地域」全体の広さ及び事業の目的から考えると、事業内容に書かれた施設・機材は極めて限られた箇所ということで、どのように設置箇所を選択し、全体のインパクトをどのように考えている

のか、案件概要書に記載すべきというコメントをいただいております。

こちら、お二人の委員からいただいた御質問は同じ趣旨のものと理解いたしましたので、まとめてお答えさせていただきたいと思っております。

- まず、本案件は地方部の開発において整備がおこなわれている農村インフラを、広い州や地域の中でも民族バランス等も考慮しつつ、開発効果が十分発現できるような対象村落を絞った上で、地域の開発ニーズに合わせて複合的に整備する。これによって、地方農村部における所得控除、生活改善の事業効果を目に見える形で発現させることを狙ったものになります。

本案件においては、特定の村落に焦点を当て、道路、給水、農業など、複数セクターの連携をとった農村インフラ整備を行う。こうしたモデルの形成を主眼としております。現在、ミャンマーでは道路、給水、農業機械など、セクターごとには開発戦略が立案されておりますが、地域農業開発計画といったものはなくて、地域を特定し、複数セクターの整備を複合的に行うといった地域開発計画的な視点がミャンマー政府の開発戦略には欠けていると見ております。

それで、本事業がパイロットモデル的な位置づけになりまして、複数セクターの連携による農村インフラ整備が普及していくことを狙っております。事業規模としては2年程度を想定しております。本事業の取り組みをパイロットモデルとして、事業終了後にミャンマー政府自身により複数部局の連携による農村インフラ整備が行われるよう、協力準備調査を通じて先方政府との協議を深め、案件枠組みや今後の展開というものを検討していきたいと思っております。

- 次に、高橋委員からいただきましたコメントについてお答え申し上げます。

まず1つ目が、農村の道路整備による都市部へのアクセス改善には光と影の両面がある。就労機会向上の一方で、消費の増大から現金支出の増加を招き、場合によっては個人債務が増えるということもある。単線的にSDGsのゴール1、貧困の終焉、に貢献するとするのはちょっと楽観的過ぎるのではと思われるが、どのように認識し、どのような方策を講じるつもりかというコメントをいただいております。

回答といたしましては、地方と都市の間の格差の是正のためには、地方部の所得向上・生活改善につながる農村インフラの整備は重要性が高いと認識しております。この点はミャンマー政府とも共有しておりまして、農業機械化・灌漑施設の改修によって農業生産性向上、それから、道路整備による市場アクセス改善を通じて所得向上を期待しております。

また、給水インフラの整備によって安全な水へのアクセスを改善し、また水汲み労働時間を削減し、より生産的な仕事に時間を割けるようになることが期待されております。個別に農村インフラを整備するだけでなく、地域の特徴に応じて所得控除の筋道を立てた上で、所得控除につながるように各セクタ

一を有機的に組み合わせて農村インフラを整備する。こういうことによって開発効果を最大化していく考えであります。

なお、御指摘のような開発の影の側面への配慮については、案件形成実施の段階で十分に留意してまいりたいと思います。例えばJICAのほうで別途実施しておりますシャン州の案件におきましては、消費の増大から個人債務が増えることが問題となって、村落に対して家計簿の普及等を通じた消費管理の支援を行っております。このような知見を活用しながら、協力準備調査を通じて適切な方策を検討していきたいと思います。

- 次の質問になりますが、ミャンマー政府は、国民融和のビジョンのもとで、経済政策として「地域間のバランスのとれた発展」を目指していると書かれているが、そのことに本案件がどのように貢献していくのかというコメントになります。

回答につきましては、本案件は治安の不安定なラカイン州、シャン州北部を除いて、民族バランス等を考慮しつつ、貧困率の高い上位4州、先ほど御説明がありました4州・地域を対象地域としております。それで、経済的に遅れた州・地域を優先的に整備していくことを通じて、遅れた地域の底上げを行いまして、地域間のバランスのとれた発展に資するという考えであります。

- もう一ついただいているコメントで、事業内容として、小規模灌漑（2箇所）とあるが、どこを想定しているのか。また、農業機械（6箇所）の内容は何かというコメントをいただいております。

回答といたしましては、先行する調査において、所得が低いですとか、雨季に道路が不通になるとか、安全な水へのアクセスが限られるといった開発ニーズが高く、かつ農地があるが、灌漑機械化が不十分な地域、それから、農地は有していないが、お茶・織物等の特産品があるといったインフラ整備によって所得向上が期待できる地域を候補地区として選定しております。選定した小規模灌漑地区2カ所については、開発ニーズの高い地域のうち、灌漑整備により所得控除につながるポテンシャルのある場所として選定しております。

農業機械についても同様に、農業機械の供与により所得向上に結びつくポテンシャルのある地域への配置を予定しております。具体的な機械の内容は地域の状況に応じて異なりまして、山岳地域であればハンドトラクターや刈り取り機など、道路状況の悪い山間部でも移動可能な小型機械を中心に検討しております。また、平地部では民間企業によるサービスが届かない地域でコンバインハーベスターを導入するといったふうに考えております。

以上で質問への回答とさせていただきます。

- 荒木座長代理 それでは、委員の皆さん、質問はございますか。
高橋さん、どうですか。
- 高橋委員 2人しかいないので、どうしても質問せざるを得ないのですが。
- 荒木座長代理 いや、指名です。
- 高橋委員 ありがとうございます。
どうしたものだろうという感じがします。つまり、御説明はある種、非常に20～30年前のステレオタイプの農村開発の御説明な感じがありまして、既に長い農村開発の経験の中で様々な教訓が学んでいると思うのですがけれども、今のように地方の農村部を、いわゆる道路を整備して、市場へのアクセスをよくして、それでもってして市場化を図って経済成長というのはよく言われていましたけれども、そうならない現実も実際にはあるわけで、そういった現実についての説明は、やはり細かくはこういう適正会議では、時間的なこともあって、説明できないということなのではないでしょうか。どう答えていいのか、何と云っていいのか、よくわからないのです。
恐らくパイロットプロジェクトであるというお話であったので、それをやる中で可能性のあるところ、それから、もっと配慮すべきところとか、そういうところをきちんとめりはりをつけていくことが恐らく、これの案件そのものの一つの目的なのだろうと聞いてはいました。とするならば、やはりそれはそれできちんと、どういうふうにそれを評価するのか、どういうふうにはかるのかということも含めて、もっときちんと目的の部分で明記したほうがいいのではないのでしょうか。
- 荒木座長代理 川口さん、ありますか。
- 川口委員 ないです。
- 荒木座長代理 では、私から1つ御意見を伺いたいのですけれども、この事業の背景と必要性の中で、安倍総理とアウン・サン・スー・チー国家最高顧問との会談において、総理からミャンマーの民主化の定着、国民和解、経済発展を官民挙げて云々というところがあります。要するにここで聞きたいのは、国民和解というものは裏返して言いますと、少数民族対策というふうに解釈していいのでしょうか。
だとすれば、今、この政府をバックアップしなければならないのは地方対策、少数民族対策だと思うのです。そのために農業の地方の発展が必要である。それで、地方において少数民族のほうにも所得の配分が行われるようにする。これが地方開発の、私はこのアウン・サン・スー・チー政権の大原則だと思うのですけれども、

それはいかがでしょうか。

- 原（外務省国別開発協力第一課長） 御指摘ありがとうございます。

まさにおっしゃっていただいたとおり、国民和解と一言で書かせていただきましたけれども、少数民族との対話を通じた国民和解を今、図っている、その新政権の取り組みをサポートするということでございまして、おっしゃるように、少数民族居住地域、山間部も多うございますので、農村地域というところでの生活向上を図ることを狙いとしてございます。

- 荒木座長代理 ありがとうございます。

ほかに御意見はございませんか。

ないようですから、次に第3番目に入りたいと思います。

(3) タンザニア「ムトワラ火力発電所及び送電線建設計画準備調査」（プロジェクト形成（有償））

- 荒木座長代理 今度はタンザニアのケースです。タンザニアの「ムトワラ火力発電所及び送電線建設計画準備調査」です。これはプロジェクト形成（有償）でございますけれども、まず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。

- 大場（外務省国際協力局国別開発協力第三課長） 国別開発協力第三課長の大場でございます。よろしく願いいたします。

- このタンザニアの案件ですけれども、地図がございしますが、タンザニアの南東部のムトワラという町でガスタービン・コンバインドサイクルの発電所を建設するとともに、ムトワラから北に伸びる、ソマンガという町がありますけれども、そこまでの高圧の送電線を建設する事業でございます。

- まずは外交的意義ですが、タンザニアは独立以来、安定した政治運営をしておりまして、タンザニアの安定というものは、このタンザニアを含む大湖地域全体の安定に直結するものと考えております。

また、金ですとか天然ガスといった天然資源等が豊富な国でございますので、資源の安定的確保の観点、さらには東アフリカ共同体の本部所在国ということで、この国の役割を後押しすることは我が国の影響力拡大にとっても重要であると考えております。

この事業につきましては、これまでエネルギー・鉱物大臣ですとか財務計画大臣からも高い期待が寄せられております。

また、TICAD VIで表明しました「質の高いインフラ投資」のコミットメントの実現という観点からも重要な事業であると考えております。

- このタンザニアの電力セクターの現状との関係でのこの事業の位置づけですが、タンザニアは電力需要が今後、年平均10.1%の増加が見込まれております。一方で現状、電源構成ですが、約4割が水力、残り約6割が火力という中で、電力需要のピーク時ですとか乾季には停電が頻発している状況がございます。こうした中で、タンザニアの5カ年計画「第二次五カ年開発計画II」というものがございますけれども、その中で電力の発電容量を増加させることが優先課題の一つに位置づけられております。また、JICAが実施しましたマスタープランの中でも、ガス火力発電を主要な新規電源と位置づけておりまして、加えて、このムトワラにおける電源の開発とナショナルグリッドの開発ニーズが非常に高いというふうにされております。
- とりわけ、電力需要という観点からは、ダルエスサラームへの電力供給というものが喫緊の課題になっておりますけれども、JICAが実施しました「ガス火力にかかる情報収集・確認調査」の中でも、このダルエスサラーム、電力の消費地近郊よりも、天然ガス田に近いムトワラで火力発電所を建設して、ダルエスサラームへ送電するほうが経済合理性が高いという結果が出されております。また、この事業は我が国の国別開発協力方針の重点分野とも合致しておりまして、SDGsのゴール7にも貢献するものと考えております。

いただいた御質問につきましては、JICAからお答え申し上げます。

- 荒木（JICAアフリカ部アフリカ第二課長） JICAアフリカ部の荒木と申します。各委員から御質問いただきましてありがとうございます。全部で10の御質問をいただいております。
- 荒木委員から、ムトワラの天然ガス埋蔵量の供給能力はどれくらいの期間、供給可能でしょうかという御質問をいただきました。回答としましては、現在発見されているガス田のみを考慮した場合でも30年以上は供給可能と推定されております。火力発電の寿命は20年から30年程度が一般的でありまして、発電所の稼働期間にわたってガスが供給される予定でございます。なお、現在でも続々と新しい天然ガスの埋蔵量が確認されていること、今後、資源価格が回復することで天然ガス採掘の採算性が向上することなどを考え

ますと、供与可能期間はさらに長くなることが推定されます。

- 次に、齊藤委員から御質問いただきました3点についてお答えしたいと思います。

1点目で、300MW級の発電所と300kmの高圧送電線の建設ということだが、借款金額の予想規模について御教示いただきたいという御質問をいただいています。

借款金額については、求められる需要や立地条件、規模などを確認の上、調査を通じて検討していくことになります。

ただ、御参考までに申し上げますと、モザンビークで同様のガス複合式発電所を建設していますが、その際には本事業の3分の1程度の発電容量である110MWの発電所に対し、金額は172億円でした。また、タンザニアでも400kV、400キロの送電線を円借款事業で対象としておりますが、その際には金額で、これはコンサルタントフィーを除くものなのですが、118億円という金額でした。

- 2点目で、タンザニアはLDCであるためSTEP適用が難しいことは理解するが、発電所建設と送電線建設のパッケージ化など日本企業の受注率を上げる策を講じていただきたいという御質問をいただいております。

日本企業の受注率を上げる方策に関しては、調査の中で十分検討していきたいと考えております。また、先方政府、実施機関が本邦技術へ高い関心を寄せていることが前提となりますので、そのために協力準備調査の実施の過程で本邦招聘を実施し、要望されている発電所等の同様な日本の施設視察などを通して本邦技術への理解を深める取り組みを行うことを予定しております。

- 3点目で、送電線は米国国際開発庁の基礎調査に基づくとのことで、米国国際開発庁との密な連携を図っていただきたいとの御質問をいただいています。

既に米国国際開発庁、USAID実施の調査報告書は共有いただいております。今後とも適宜、情報共有等を行いながら調査を実施してまいりたいと考えています。

- 次に、高橋委員から3点の御質問をいただいています。

1点目で、ダルエスサラームへの送電が想定されているが、ダルエスサラームの電力需要予測はどのようになっているのか。また、ダルエスサラームーソマンガ間送電線計画はいつ完成予定かとの御質問をいただいています。

ダルエスサラームの電力需要予測、これはピーク時必要なのですが、現時点で561MW、2020年には1113MW、2025年には1637MWを想定しています。ダルエスサラームーソマンガ間送電線計画は、当初計画では2019年運転開始予定とされていましたが、事務所を通して最新状況を確認した結果、現在、フィージビリティスタディーを終了した段階であることがわかり

ました。今後、コンサルタント調達詳細設計とコントラクターの調査等を考えますと、2021年着工が予想されます。他方で、JICAの事業はそれよりさらに1年ほど遅れることを想定しておりますので、前提条件となる送電線が整備されていないリスクは低いのではないかと考えております。

- 次に、モザンビークへの電力輸出を計画しているが、発電容量の何割を輸出に充てる計画かという御質問をいただいております。

現時点では、その割合については全くの未定でございます。

- 3点目で、本案件が、質の高いインフラ投資の推進のためのG7伊勢志摩原則にどのように沿っているのか、改めて説明をお願いしたいという御質問をいただいております。

TICAD VIナイロビ宣言の優先分野の一つである経済の多角化・産業化に関し、G7伊勢志摩サミットの成果である、質の高いインフラ投資の推進のためのG7伊勢志摩原則等をアフリカにおいて着実に実施し、資源・エネルギー開発等の分野において約100億ドル、約1兆円の質の高いインフラ投資を実施することを表明しております。特に経済活動に不可欠な電力供給に関しては、官民合わせて発電容量を2000MW増強させることとしています。本計画はこれらのコミットメント達成に貢献するものと考えております。

具体的には原則4、国家及び地域レベルにおける、気候変動と環境の側面を含んだ経済・開発戦略との整合性確保、の中で、質の高いインフラ投資は、案件準備及び優先順位づけの段階からのステークホルダーとの対話を通じ、国家及び地域レベルにおいて、経済・開発戦略に沿ったものとすべきである、とあります。これに従いまして、案件形成の上流に位置するマスタープランや基礎情報収集確認調査の段階から、ステークホルダーであるタンザニアのエネルギー鉱物省や電力供給公社、石油公社を巻き込んで議論を行っており、国家、地域レベルで経済開発戦略に沿ったものとなっています。

また、同原則では情報通信技術の活用についても触れられていますが、これに対する施設維持の管理における情報通信技術の活用、また同原則の生物多様性保全という記述及び原則3、社会・環境面での影響への対応、ともつながる環境社会配慮、自然保護への配慮を十分検討していく予定にしております。

- 続きまして、松本委員から3つ質問をいただいております。

1つ目で、天然ガス田に近いムトワラに発電所を建設し、そこからダルエスサラームに送電するほうが経済的とのことだが、送電ロスや盗電のおそれなどについて、どのように考えているのかとの御質問をいただいております。

本発電所には冷却システムが必要になりますが、内陸部より海水が利用できる臨海部のほうが有利であり、発電効率がよくなります。他の有力候補地として挙げられました、内陸部にあるダルエスサラーム郊外の候補地より臨海部に

あるムトワラの候補地に建設したほうが年間約2.2億円、効率的との試算が出ております。

また、送電ロスが高電圧になるにつれて減少する傾向があり、本事業では遠距離送電に適した400kV超高压送電を採用することにしておりまして、送電ロスが大幅に低減されることとなります。金額としては約0.7億円未満の金額となります。以上より、送電ロスを加味しても、ムトワラに建設するほうが年間1.5億円ほど発電効率がよいということとなります。

また、本事業で計画している送電線は400kVの超高压送電であり、容易にアクセスし、電力を搾取できず、かつ変圧器を用いなければ、降圧しなければ利用できないため、盗電による電力ロスの考慮は不要であると考えています。

なお、他国でも特段、高压電圧線に対しては盗電対策というものが行われていない状況がございます。

- 2点目で、モザンビークへの電力輸出の件が書かれているが、ムトワラ火力発電所の電力は輸出に振り向けられるのか。その場合はどれくらいの割合になるのかという御質問をいただいています。

タンザニアとモザンビークの間では将来、連系送電線を建設し、電力融通を行う覚書が締結されています。しかしながら、短期的には電力供給が不足するダルエスサラームへの送電が想定されております。中長期的に、ムトワラーモザンビーク間の連系送電線が完成した際に輸出入が検討されることとなります。

ただし、先ほども申し上げましたとおりですが、具体的な割合については現時点で未定となっております。

- 3点目で、ムトワラ近くの天然ガス田はタンザニア領内にあるのか。領内にある場合、天然ガスは国内供給用か、それとも輸出用か。この発電所に天然ガスを融通することによって、国内供給や輸出に支障を与えたり、天然ガスの売買契約上の問題になったりはしないのかという御質問をいただいています。

まず、天然ガス田はタンザニア領内に位置しております。現在開発されている浅い海のガス、浅海ガスは全て国内需要に向け供給される予定です。今後開発される深いところにあるガス、耐水深ガスは輸出、国内供給、双方に利用される計画です。現在、天然ガスの利用は限定的で、余剰が出ているような状況です。ムトワラ付近で発見された利用可能な天然ガスに対し、本発電所のような300MW級の発電所が必要とする天然ガスの占める割合は極めて限定的であり、国内需要等に影響を与える可能性は少ないものと思われています。

以上で質問に対する御回答とさせていただきます。

- 荒木座長代理 ありがとうございます。
委員の方で御質問はございますか。
高橋さん。

- 高橋委員 ありがとうございます。
1つは、私が質問したことではないのですが、松本さんが質問した、いわゆるコストの考え方なのですが、ダルエスサラーム近郊でつくるよりは長距離でも送電したほうが、400kVだからロスも少ないということでコストが安いという話だったと思うのです。年間2.2億円で、この場合の計算にはこれだけの長距離の送電線に伴う、環境配慮に伴うコストみたいなものも全部含まれた上でですか。

- 荒木（JICAアフリカ第二課長） 御質問ありがとうございます。
環境配慮についての観点なのですが、調査を踏まえてどういう対応が必要なのかというところを踏まえまして、どれくらいコストがかかるのかというところを算出していく予定になっています。
したがって、今、御説明させていただきましたのは、内陸部と臨海部を比較した冷却の喪失による利益と送電ロスを引いた差について検討したもので、その2つのコストを検討した場合に、臨海部にあるムトワラのほうが有利であるという説明をさせていただいたところです。

- 高橋委員 そうしますと、環境配慮とかをした場合、かなりコストがはね上がる可能性も否定できないということでもありますか。

- 荒木（JICAアフリカ第二課長） 環境配慮についてなのですが、1つが住民の移転等の費用、もう一つが自然環境に対する、送電線の路線とか、そういうものになるとは考えています。
今回の対象地というものがそこまで密集した地域ではありませんので、住民の退避費用というものはごく限定されていると考えています。また、確かに送電線の路線については環境等の配慮を少なくするような路線を検討していくことになると思います。
現段階では、どのような路線になるかというのは、調査を踏まえて検討させていただければと思っております。

- 高橋委員 ありがとうございます。
そうすると、先ほどのモザンビークへのほうがむしろ近いから、そこへの輸出ということのパーセントもそこら辺のコストのことによって変動してくる可能性は

ありますね。先ほどの割合が未定ということの御返事の中には、これはやはり輸出向けにしようということもあることも一応、念頭にあるということですか。

○ 荒木（JICAアフリカ第二課長） 現在、タンザニア側としては近々の課題というものは、先ほど申し上げましたとおり、ダルエスサラームというものが需給バランスが著しく壊れておりますので、そこに対する電力供給というものをやっていきたい。そして将来的には、モザンビークに近いところですので、モザンビークへの電力融通というものは当然、念頭に置きながら、この事業を推進していくことになるだろうと考えています。

○ 高橋委員 結構です。

○ 荒木座長代理 よろしいでしょうか。

私から、こういう電力供給のプロジェクトを進める場合は、タンザニアの全体的な電力事情というものを調べるのでしようけれども、タンザニアというと昔から、論外になるかもしれませんが、中国と非常に親しい間で、中国の電力供給協力というものも結構あると聞いているのですけれども、その辺の事情は、もし御存じであれば教えていただきたい。

○ 荒木（JICAアフリカ第二課長） 中国は歴史的にタンザニアと仲がいい国になっておりまして、電力についても中国企業が参入しています。

現在のところ、中国に参入しているものについては、特に国際競争の入札に付するようなことにはなっていないくて、随契で中国に対してやっているような状況になります。本件は円借款案件でありますので、国際入札に付するということで、ある程度の条件設定によって中国の参入は限定されるのではないかと考えております。

○ 荒木座長代理 ありがとうございます。

高橋さん。

○ 高橋委員 最後に、今度は別の観点でもう一点だけ、小さいことですが、確認させてください。

先ほど、質の高いインフラ投資のための原則に照らしてどういう御説明をされるかということでコメントを差し上げて、御説明いただいたのですけれども、たしか伊勢志摩原則は5つの原則があったと思うのですが、御説明では原則3と原則4だけ言及されたようなのです。

この原則は、私、よくわかっていないので教えていただきたいのですけれども、

ちょっと言葉は悪いのですが、つまみ食いではないですけれども、この原則だけというふうな、1から5まで全部やらなくてもいいということなのですか。この質の高いインフラ投資の原則の適用の仕方なのですけれども、それは全てについて見るべきなのか、それとも、部分的にこれとこれだけあればいいという考え方をしていいものなのか。使い方なのですが、教えてください。

- 大場（外務省国別開発協力第三課長） G7の伊勢志摩原則の書きぶりですけれども、原則1から原則5までございます。冒頭にそれをどういうふうにやっていくかということが書いてありますが、このインフラ投資、この支援をこれらの原則に沿ったものにするのを奨励するという書き方になっています。ですから、できるだけ、この原則に沿った形で、全てと書いてありませんけれども、これに沿った形でやっていくようにということはエンカレッジされているというのが原則の書きぶりでございます。
- 荒木座長代理 よろしいですか。
- 大場（外務省国別開発協力第三課長） はい。
- 荒木座長代理 川口さんはないですね。
- 川口委員 はい。

(4) 南アフリカ共和国「メデュピ火力発電所排煙脱硫装置建設計画準備調査」 (プロジェクト形成補完(有償))

- 荒木座長代理 それでは、次に第4番目の南アフリカ共和国「メデュピ火力発電所排煙脱硫装置建設計画準備調査」。これはプロジェクト形成(有償)です。これにつきまして、再び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。
- 大場（外務省国別開発協力第三課長） 御説明申し上げます。
この事業の場所ですが、地図をごらんいただけますでしょうか。南アフリカのヨハネスブルグ、プレトリアの北、ボツワナの国境付近のリンポポ州のメデュピ火力発電所というところになります。こちらで排煙脱硫装置とその関連施設を建設するというので、二酸化硫黄等の大気汚染物質の削減を図る事業でございます。

- 外交的意義ですが、御案内のとおり、南アフリカはアフリカで唯一のG10メンバーということで、アフリカの中で政治的・経済的影響力を有する大国でございます。このような南アフリカと国際場裏において協力関係を強化することは日本にとって非常に重要なものと考えております。また、レアメタルを初めとする天然資源を豊富に産出しておりますので、資源の安定的確保の観点からも重要であると考えております。
- また、TICAD VIで表明しましたコミットメント、質の高いインフラ投資100億ドル、それから、気候変動・自然災害対策18億ドル、の達成の観点からも重要なものでございます。また、TICAD VIに際して日・南アフリカ首脳会談が行われましたが、その中で、日本の技術を活用したインフラ、エネルギーなどへの協力を進めていくことを確認しておりますので、こうした首脳レベルでの会談のフォローアップという観点からも重要な事業と考えております。
- この事業の位置づけでございますが、南アフリカの電源構成は、石炭火力が85%という高いシェアを占めております。こうした中で、1つは発電容量なのですが、2013年に改訂されました、Integrated Resource Plan 2010、という中で、発電容量を増強する計画が立てられております。その中でも、このメデュピ火力発電所というものは重要な位置づけになっております。
- 一方で、この石炭火力が主要な電源ということで、環境対策が重要な課題になっております。現時点で、この排煙脱硫装置が設置されている火力発電所は存在していない中で、二酸化硫黄等による大気汚染が深刻な問題になっております。このため、2010年3月に南アフリカ政府が大気保全法を改正しまして、石炭火力発電所による二酸化硫黄の排出基準を新規、既存、それぞれについて定めております。こういった法律に従いまして、このメデュピ火力発電所におきましても、排煙脱硫装置を設置するということで、この排出基準を遵守することが、緊急かつ重要な課題になっております。
- 各方針との整合性ですが、南アフリカ開発協力方針において、人材基盤の強化とインフラ開発促進支援が重点分野で掲げられておりますので、この分野とも合致するものでございます。さらには、SDGsのゴール7の達成にも貢献する重要な事業であると考えております。

いただいた御質問についてはJICAからお願いいたします。

- 栗栖（JICAアフリカ部アフリカ第三課長） JICAアフリカ部の栗栖と申します。よろしく申し上げます。

- まず、松本委員からの御質問ですが、本事業の必要性は理解するが、二酸化硫黄の排出を抑えるのであれば、既に稼働中の石炭火力発電所に対しても排煙脱硫装置の設置を検討すべきではないか。

お答えします。本事業は、南アフリカ最大規模であるメデュピ火力発電所への排煙脱硫装置の設置を優先するというESKOM、南アフリカ電力公社の意向を踏まえて案件形成を行ってきているものです。同規模の釧路火力発電所の建設については、先ほど御説明がありました大気保全法の改正後に計画がなされており、排煙脱硫装置の設置が世界銀行の融資に含まれております。また、これら以外の既存の石炭火力発電所の多くは老朽化が進んでおりまして、建てかえが必要な発電所もございます。こういった発電所における排煙脱硫装置の建設については、こうした動きを見つつ、先方から要請があれば検討することとしたいと考えております。

- 続いての質問ですが、他機関との連携の中で、世銀及びアフリカ開発銀行と南アフリカ電力公社との間で、稼働から6年以内の排煙脱硫装置設置に合意しているとある。その中で、世銀やアフリカ開発銀行が設置を支援することにはなっていないのか。日本の支援がいわば合意の前提なのかという御質問です。

回答いたします。メデュピ火力発電所の建設は2010年の大気保全法改正前からESKOMが建設計画を進めていたものでありまして、当時は排煙脱硫装置の設置の義務はございませんでした。世界銀行が融資を決定した2010年には大気保全法が改正された年であったため、この法律改正を踏まえて世界銀行は稼働から6年以内の排煙脱硫装置の設置を条件としております。

その時点では、資金需要としてはまだ先であったため、この排煙脱硫装置に関する資金調達は別途検討することとされておりました。その後、この南アフリカ電力公社は様々な資金調達先を検討した結果、排煙脱硫装置は収益性のない追加的なコストになりますので、より譲許性の高い資金が必要である。そういう認識のもと、日本の円借款に関心を持つに至っております。世界銀行及びアフリカ開発銀行も同様の認識でありまして、日本が支援する意向があることについて承知しておりまして、特に問題視もされておられません。

なお、発電所6基のうち1基は2015年8月に稼働しておりますので、世界銀行の条件に従えば、その6年後となる2021年8月までに排煙脱硫装置の設置が必要となります。それ以外の動きにつきましては、現在建設中でございます。大気保全法は2020年までに排出基準を満たすことを求めておりますが、南アフリカ電力公社は既に環境省に2025年までの延長申請を出して、承認されております。

以上が回答になります。

- 続きまして、荒木委員からの御質問です。

石炭火力依存が85%と高い電源構成になっているが、日本の超々臨界の石炭火力発電に代替できないのでしょうか。

お答えします。既存の石炭火力発電所の多くで老朽化が進んでいるため、石炭火力発電所の改修ないし建てかえのニーズは一定程度あると考えております。そこに日本の超々臨界の技術が使える可能性はあると考えます。他方で、南アフリカ政府のエネルギー政策ではエネルギー源多様化という方針を打ち出してございまして、再生可能エネルギー、天然ガス、原子力等の利用を促進しております。その中で、既存の石炭火力発電所の改修ないし建てかえについては明確な計画・方針が出ておらず、日本側に超々臨界の石炭火力発電所の建設に関する支援要請は現時点ではなされていない状況です。

- 続いての質問ですが、協力する排煙脱硫装置は何%ぐらいの水準でしょうか。

お答えします。二酸化硫黄の除去率、脱硫率については、現時点では南アフリカ電力公社による事前の調査によりますと、94%程度の水準が想定されております。ただ、この数字につきましては協力準備調査を通じて改めて確認・検討をする予定でおります。

- 続いて、齊藤委員からの御質問です。

火力発電所本体は世界銀行、アフリカ開発銀行の支援であり、日本の支援は排煙脱硫装置のみということだが、発電所本体の受注企業はどこか。

お答えします。本体のうちタービンはフランスの企業が受注しております。また、ボイラーにつきましては日本の企業の子会社が受注しております。

- 続いての質問ですが、本案件につき、STEP適用が可能な場合、ぜひSTEP適用を検討いただきたい。

回答ですが、南アフリカは中進国でありまして、STEPの適用対象外となっております。

- 次の質問ですが、世界銀行、アフリカ開発銀行としっかり連携し、計画を進めていただきたいということです。

こちらにつきましては、連携をとりつつ、計画を進めていく予定であります。

- 高橋委員からの御質問ですが、本案件で採用する脱硫技術はどのような方式か。また、発電所は内陸部に位置するが、排水処理による環境に対する影響はないかという御質問です。

回答いたします。南アフリカ電力公社による事前の検討では、建設や運転、維持管理コストを勘案し、湿式の石灰石膏法と呼ばれる方式が想定されております。これは簡単に申し上げますと、硫酸ガスという気体を石膏という固体に固定化して無害化するという処理であります。

また同じく、南アフリカ電力公社による事前の検討では、排煙脱硫装置からの排水については、不純物を取り除いた上で脱硫装置の用水として再利用する

ことになっております。また、副産物であります石膏につきましても、セメント等に再利用することが可能であります。

採用される技術及び環境への影響については、協力準備調査にて詳細を確認する予定であります。

以上、質問に対するお答えです。

- 荒木座長代理 いかかですか。委員の皆さん、何か御質問・御意見がございましたら。

川口さん。

- 川口委員 幾つかの質問にお答えいただいたことの関連なのですが、この案件概要書のところに、TICADの際の日・南アフリカ首脳会談において、日本の技術を活用したインフラ、エネルギーなどへの協力を進めていくことを確認しているという、非常に結構なことだと思っておるのですが、先ほど荒木先生からも御指摘のあった、例えば既存の石炭火力を日本の超々臨界に置きかえていくとか、いろんな形で日本の質の高いインフラの一つは環境負荷が低いということだと思っております。

そういうことに対する理解と、その理解のさらなる普及をしていかないとなかなか難しいという面はあると思うのですが、例えば今回のきっかけは同国の改正大気保全法によるものということなのではございますけれども、これを機に設置された我が国の排煙脱硫装置による環境負荷の低減効果を評価して、それを広く知らしめていくということが必要だと思うのですが、そういったことをやられる御予定とかはあるのでしょうか。もしあるとすれば、どういったやり方でやられる御予定でしょうか。教えていただければと思います。

- 栗栖（JICAアフリカ第三課長） 具体的な効果については、一つの試算としては、このESKOM、南アフリカ電力公社が独自で設計した数値があります。それは我々の考える仕様にした場合、節水効果であるとか、排ガスの熱交換の効率性の改善を見越しているのですが、そちらの具体的な効果については協力準備調査で積算をいたします。

その結果、相手国側、南アフリカ政府及びESKOM、南アフリカ電力公社に対してのプレゼンになりますので、協力準備調査の結果の報告をもって技術の推奨といえますか、理解を深める予定にしております。

- 川口委員 広く国民に知らしめるというのはないのですか。いろんな国でなかった

といたしますか、環境負荷が大きくなるような、例えば石炭火力が設置されたことによって大気汚染並びに健康被害が発生して、非常にそれに対する国民世論が形成されているようなところもありますので、できれば広く国民の中でそういった質の高さに対する理解が深まればいいなと思っているのですけれども、その辺はいかがでございますか。

○ 栗栖（JICAアフリカ部第三課長） どの程度、広報できるかも含めて協力準備調査の中で、御意見を踏まえて検討させていただければと思います。ありがとうございます。

○ 川口委員 よろしくお願ひします。

○ 荒木座長代理 よろしいですか。

高橋さん、ございませんか。

今の意見については、私の意見ですけれども、もう少し、何も日本の製品を売り込めというわけではなくて、やはり日本の技術はこういうレベルにあるのだということのを的確に説得する。これは当事者といいますか、それを開発している企業の方が行けばいいではないかということもさることながら、もうちょっと連携してやっていくということをししないと、またいろんなところから御批判を受けるということになりかねないので、要注意だと思ひます。

以上です。

2 事務局からの連絡

○ 荒木座長代理 もう、これで大体、意見がございませんので、それでは、事務局から連絡事項につきまして発言がありましたらお願いいたします。

○ 山本（外務省国際協力局開発協力総括課長） 開発協力総括課長の山本です。

次回の開催日程でございますけれども、次回会議は申し合わせどおり、4月25日火曜日に開催予定でありますので、皆様御都合のほど、よろしくお願ひしたいと思ひます。

以上です。

○ 荒木座長代理 それでは、以上をもちまして、第32回「開発協力適正会議」を終了いたします。

ありがとうございました。御苦労さまです。