

# 開発協力適正会議

## 第35回会議録

平成29年8月29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「ザガイン地域地方橋梁整備計画準備調査」（プロジェクト形成（無償））
- (2) バングラデシュ「マタバリ港開発計画準備調査」（プロジェクト形成（有償））
- (3) ケニア「モンバサ経済特区インフラ整備計画準備調査」（プロジェクト形成（無償））
- (4) モロッコ「ケニトラ大西洋新港建設計画準備調査」（プロジェクト形成（有償））

#### 2 その他

- (1) 梨田国際協力局長着任挨拶
- (2) 開発協力適正会議のレビュー

#### 3 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35回「開発協力適正会議」を始めさせていただきます。  
本日は、所用により小川座長及び川口委員が欠席されております。  
小川座長にかわりまして、私が本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、新たに就任されました国際協力局長は、急遽、御存じのとおりの問題で、北朝鮮の問題であります。最初に出席されることが非常に困難でありますから、間に合えば途中から、あるいは最後に御挨拶ができると思います。  
本日の会議においては、プロジェクト型の新規採択調査案件4件の議論に続き、外務省側から事前に提案があったとおりの、適正会議のレビューについての議論をお願い申し上げます。  
さて、本日取り上げます案件は、事務局から提示されました新規採択案件16件のうち、ミャンマー、バングラデシュ、ケニア、モロッコの4件であります。  
進め方としましては、これまでと同様に、説明者から案件の簡潔な概要の説明があり、それに対して委員のコメントに対する回答を行っていただきます。その後、議論を行うこととしたいと思います。よろしくお願いたします。

### (1) ミャンマー「ザガイン地域地方橋梁整備計画準備調査」(プロジェクト形成(無償))

- 荒木座長代理 それでは、早速、最初の案件に入ります。ミャンマー「ザガイン地域地方橋梁整備計画準備調査」。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いたします。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の原でございます。
  - ミャンマーの無償資金協力の候補案件でございます。ザガイン地域の地方橋梁整備計画。この協力準備調査について御説明を申し上げます。  
この事業は、ミャンマーの地方部、ザガイン地域におきまして、緊急に対応が必要になりました橋梁をかけかえることによりまして、陸上交通の円滑化を図るものでございます。  
今回、お手元に1枚、地図と写真を挙げたものを席上配付させていただきました。現地の状況がよりわかるようにということで配付させていただきました。お手元にございますでしょうか。こういう地図と写真の入ったものでございます。

このザガイン地域の、今回、無償対象区間、このカレーワ～テケジン。この区間にある橋梁でございまして、写真にございますような木製の、骨組みがぼろぼろになって、この13トントラック、重量のあるトラックが渡るにも恐る恐る渡っている。こういう状況のものでございまして、そんなに長い橋ではございません。20メートル、30メートル、これぐらいの地方にある橋梁をかけかえる。こういう事業でございます。

- 2016年11月に安倍総理とアウン・サン・スー・チー国家最高顧問との会談が行われたわけですが、その際に安倍総理から、日本は官民合わせて5年間で8,000億円規模の貢献を行うという表明をしていただきました。また、NLD、ミャンマーの現政権の最優先課題でございまして国民和解に関しましても、平和進展を支えるため、少数民族地域へ5年間で400億円の支援を行う旨、表明をいただきました。今回の地方橋梁の整備計画につきましても、この支援の一環と位置づけております。
- NLD政権は、民主化促進、経済強化とともに、国内和平の実現に取り組んでおります。国民和解のプロセスを通じまして、少数民族地域でも平和あるいは経済発展の、平和の配当を国民一人一人が実感できることが重要だと考えておりまして、今回の事業はこうした観点からも重要な意味を持つものと考えてございます。
- 事前に委員の皆様から御質問・御指摘をいただきましたので、これからその御指摘に対して御説明をさせていただきますが、まず冒頭、高橋委員から、強靱なインフラとは何か。政府が考える解釈を教えてくださいという御指摘をいただいておりますので、この点、私から御説明をさせていただいて、そのほかのポイントについてはJICAから説明をさせていただければと思っております。

御存じのとおり、SDGsにおきましても、レジリエント、強靱なインフラ構築というものが言及なされているところでございます。特にこのゴールの9.1では、質が高く信頼できる持続可能かつレジリエントな地域・越境インフラなどのインフラを開発し、全ての人々の安価なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するということがターゲットとして挙げられているわけでございます。

日本政府といたしましては、このレジリエントなインフラ構築という際に、災害などにより致命的な被害が発生しない、あるいは被害が発生しても速やかに回復する。こういった災害に強いインフラの整備を行うということを考えてございます。

この今回の案件でかけかえの対象と考えております既存の橋梁、先ほどごらんいただいたような橋梁でございますが、この中には雨季に水没して使用不可能となるものがある等、災害に対して脆弱な状況に現在ございますので、今回の計画ではこれらの橋梁をかけかえて災害に強い橋梁を整備したいと考えてございます。

それでは、続きまして、JICAから説明をさせていただきます。

○ 安井 JICA 東南アジア・大洋州部東南アジア第四課長 それでは、JICA のほうから説明させていただきます。

● まず、2 つ目の御質問ですけれども、同地域は地震も多いため、日本の災害対策技術を活用した支援としていただきたいという御指摘をいただいております。

御指摘のとおり、断層での影響で、ザガイン地域は地震が多い場所でございます。2017年1月にもマグニチュード5程度の地震が発生したばかりでございます。2016年にも同様の規模の地震が数回発生しております。また、洪水も多く発生している地域です。

日本は地震・洪水に対応するためのさまざまな技術を持っておりますので、その技術を生かした支援を検討していきたいと考えております。協力準備調査にて費用対効果や地域の災害特性を十分に検討した上で、適切な技術の採用を決定していきたいと考えております。

● 続きまして、荒木委員からの御質問で、ザガイン地域の経済発展の可能性を尋ねたいというものでございます。これに対して回答させていただきます。

ザガイン地域はミャンマーの西北部に位置しておりまして、インド東部と国境を接し、ミャンマーの第2の都市であるマンダレーを含む5つの州・地域と接しております。人口は約533万人と、ミャンマー国内で5番目に多い地域です。

ザガイン地域の北部・西部はミャンマー国内の貧困地域の一つでございます。しかしながら、ザガイン地域の都市からこの西部・北部に向かう道路は、先ほど原課長から説明がありまして、非常に道路状況が悪い。雨季にはさらに一層悪くなり、通行が困難となります。これにより都市からの生活物資運搬が滞る等、人々の生活に悪影響を与えておりまして、比較的発展しているザガイン地域東部・東南部との経済格差が大きい状況でございます。

近年、都市と地方の格差是正に力を入れているミャンマー政府は、ザガイン地域北部への支援の必要性を強く認識しており、本事業への支援を要望しております。本事業にてカレーワ～テケジン間を整備することによって、カレーワ、カレミョといったザガイン州西部の町・村とザガイン東部の生活物資運搬の円滑化に寄与し、北部・西部の生活状況の改善、都市と地域の格差是正に寄与することが期待されます。

本事業がザガイン地域やチン州北部の経済発展にどのように具体的に資するかということにつきましては、協力準備調査において詳細に確認していきたいと考えております。

● 続きまして、4 つ目の御質問、それから5 つ目の御質問、あわせて答えさせていただきます。

日本貿易会からは、日本の支援は橋梁かけかえのみで道路は先方政府が担当することだが、進捗状況や取り付け道路等の分担につき連携して事業を行っていただきたいという御質問をいただいております。

また、高橋委員からは、本事業11橋梁に必要な取り付け道路整備にかかる費用はミャンマー政府側の負担と考えてよいか。「本事業の進捗と併せて確実に道路整備を進めるよう、協力準備調査の段階からMOCに働きかける」とあるが、どういう意味か。単に工事の優先順位の問題か、それとも、予算確保まで含むのかという御指摘をいただいております。

2つ、似た御質問となっておりますので、まとめて回答させていただければと思います。

取り付け道路につきましては、本事業においては大規模な取り付け道路を必要としているわけではございません。ただ、取り付け道路の整備にかかる費用分担についてはまだ決定しておりませんので、協力準備調査において実施機関と議論していきたいと考えております。

一方、周辺道路整備につきましては、本年6月に事前調査として事業対象橋梁が存在する道路区間、このカレーワ～イエウ道路を走破しまして現地視察を実施いたしました。視察の結果としまして、ミャンマー政府がプライオリティーの高い区間として同区間の道路改善を鋭意進めていることがわかりました。無償資金協力による実施時まで舗装を完了する見込みが十分にあると考えてはおりますけれども、今後、着手する部分の予算確保も含め、同区間道路整備を円滑に進めるよう、当協力準備調査にて実施機関に働きかけていきたいと考えております。

- 続きまして、高橋委員からの御質問で、懸念される維持管理費用について、2013年にMOC予算の約3割が維持管理に割り当てられていたので「特段の問題は想定されない」とあるが、その判断根拠について教えてくださいという御質問です。

ミャンマー建設省の維持管理予算は、2013年で138億円程度でございます。本件橋梁の維持管理費用は協力準備調査の中で検討いたしますけれども、恐らく年間規模から割り出して数百万円程度のオーダーになると思われれます。

近年、ミャンマー建設省の維持管理予算は増加傾向にあり、また維持管理の重要性につきましては、ミャンマー建設省の大臣、それから局長も会議等で発言しており、本事業に係る協議の中で担当者からも維持管理費用については手当て可能と説明を受けているということから、特段、問題は想定されないというふうに記載しております。

ただし、案件概要にも記載しておりますように、運営／維持管理体制の費用につきましては協力準備調査でしっかりと確認し、確実に維持管理予算が確保されるよう、ミャンマー側に働きかけたいと考えております。

- 続きまして、日本貿易会からの御質問で、外交上・人道支援上の重要性は理解するが、複数のドナーが同様の支援を行う中、日本の顔が見える支援としていけるか。また接続する他ドナー支援の道路との整合性を確保できるよう連携を図っていただきたいという御質問をいただいております。

これに対してですけれども、御指摘のとおり、ミャンマーの道路セクターに対しては複数のドナーが支援を実施している状況です。他方で今回の事業対象支援につきましては、インドのみ支援実績があると承知しております。

今回の事業対象が存在している地域は、先ほど申し上げましたとおり、雨季になると橋梁が水没したり流失してしまうような洪水が多い地域であり、地震の多い地域ですので、日本の強みである災害に強いインフラ整備に関する知見を生かして、災害に強く、長期の使用に耐え得る橋梁へとかけかえることで日本らしさをアピールしていきたいと考えております。

また、日本のアピールという点で、日章旗、ODAマーク等をつけていくといったところも考えていきたいと思っております。

- 続きまして、松本委員から御質問がありました、近年日本がODAで支援しているインド北東部の道路整備との関係はあるのかという御質問に対してです。

御指摘の、インド北東部における道路整備事業の目的ですけれども、山岳部が多く、道路整備がおくれているインド北東部において幹線道路を整備することにより、インド北東部の経済開発を促進することです。

それに対して、同じインドの事業におきましては北東部の幾つかの幹線道路整備を支援しておりますが、そのうちミャンマーと関係がありますのは国道54号線の整備でございます。ただ、この国道54号線につきましても、今回、橋梁がかかる区間とは遠く離れた地域という状況です。近くではなく、遠く離れている状況でございます。

一方で、この橋梁案件につきましては、ザガイン地域の橋梁のかけかえを行うことにより陸上交通の円滑化を図り、ザガイン地域及びチン州北部の地域開発、地域住民の生活向上、都市と地方の格差是正に寄与することを目的とするものです。

両案件の直接的な関係はございませんが、いずれもそれぞれの国内での地域開発、都市と地方の格差是正に寄与する重要な案件と考えております。

- 続きまして、荒木委員からの御質問、それから高橋委員からの御質問、少数民族に関するものをまとめて回答させていただきたいと思っております。荒木委員からは、ザガイン地域の少数民族について説明してください。高橋委員からは、本事業によって、チン州北部の地域開発や少数民族の生活向上が図られるとされているが、もう少し具体的に説明をお願いしますという御質問をいただいております。

まずザガイン地域でございますけれども、ミャンマーにおける多数派のビルマ

族が人口の約9割を占めております。ただ、チン族、カチン族といった少数民族も住んでいる地域でして、今回、橋梁の対象になるエリア整備におきましてはチン族が比較的多く住んでいると考えております。

隣接するチン州でございますけれども、少数民族であるチン族が9割近くを占める、少数民族が多い地域です。チン州では人の居住や農耕、牧畜に適した平地が少なく、大規模な木材の生産にも適しておりません。そのため、チン州では必要な物資や食糧が不足しているとされておりまして、ザガイン地域等から農産物等が運ばれている状況でございます。こうした中で、アクセス改善に貢献することが少数民族の生活向上につながると考えております。

- 最後の御質問でございます。松本委員からいただいている御質問でして、北部の民族組織との関係への影響をどのように捉えているのか。道路整備によって軍の移動が容易になり、それが紛争の助長につながらないことを確認しているかという御質問です。

チン州でございますけれども、チン民族戦線、C N Fという武装組織が存在しております。しかし、2012年1月にミャンマー政府と停戦合意しておりまして、さらに2015年の全国停戦合意にも署名しております。現在では武装活動は見られていないという状況です。

さらに、C N Fの本拠地は本事業対象地からおおよそ南西の方向に300キロメートルぐらい離れておりまして、相当距離のあるチン州南部、ラカイン州寄りのインド国境の町、パラワに存在しております。本事業による道路整備によって、このチン州の紛争を助長するといった悪影響は考えにくいのではないかなと考えております。

それから、ザガイン地域のインド国境にはナガランド民族社会主義評議会、N S C Nという武装組織が存在しております。想定される交戦の相手はインド政府でありまして、ミャンマー国民との交戦歴はございません。また、この本拠地もこの事業地から北に300キロぐらい離れているエリアにございまして、本事業によりミャンマー政府の紛争を助長するということは考えにくいかなと考えております。

地域が安定している今、地域開発の促進を通じて安定の定着を促すことが重要と考えております。ただ、協力準備調査につきまして、周辺の少数民族の現状を確認し、少数民族の生活に負の影響を与えないように、十分に留意してまいりたいと思っております。

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、委員の方々から質問、御意見がありましたら、よろしく願います。

いかがですか。追加でどなたか。

岩城さん、お願いします。

- 岩城委員 ちょっと初歩的質問になるかもしれないのですが、橋の距離が資料ですと15メートル、25メートルというふうにすごく短くて、御説明にもありました小橋梁ということで、つくること自体の難易度はそれほど高いのかなというふうに書面では思って、最初疑問にも感じたのですが、御説明を聞いたり資料を見ていますと、こういう小橋梁というのは東南アジアとかベトナムとかほかのバングラデシュとかの事例があるというふうに書いてありますけれども、そういうところではニーズが高いという理解でよろしいのでしょうか。
- 安井 JICA 東南アジア第四課長 バングラデシュやベトナムでニーズが高いかどうかということでしょうか。
- 岩城委員 あと、小橋梁というものがその国にとってつくることが難しく、どうしても日本の援助でないとできないのだという意味でのニーズが高いのか。
- 安井 JICA 東南アジア第四課長 ミャンマー政府におきましても、当然、自己資金で建設している橋梁といったものは存在しております。ただ、ミャンマー政府の中でも、全てのものを自己資金で建設できるものではない。そういった中で、特に今回の橋梁といったものがミャンマー中央部と地方部を結ぶ重要な幹線道路の一部をなしているものの、幾つか地方ごとに、中央と地方を結ぶ道路でございますけれども、その重要な道路の一部で、その重要性和この状況から、それについて緊急に整備をしたいといった中で、かつ地震、雨といった状況の中で、日本の技術も活用しながら緊急に整備をしていきたいというニーズがあり、私どもとしてもミャンマー政府と対話を続ける中で、この案件をぜひ早期にやってほしいというニーズがあって、今回、協力準備調査を始めたいと考えているところでございます。
- 荒木座長代理 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。
  - 幾つかあるのですが、1つは、この少数民族の生活向上ということの御説明の中で農産物が入ってくるという御説明の仕方をされていたように思うのですが、それほど食料の自給というか、困難な状況にあるのでしょうかというのが余り想定できなかったの、そこら辺をもう少し教えていただきたいということです。

つまり、道路というのは割ともろ刃の剣のようなところがあって、確かに流通が進むことによって生活向上が、その場合、何を意味するかによってまた違うのでしょうかけれども、その部分と、他方でこれまでの生活が大きく変わってしまうことによって生まれてくる新しい格差の問題ですとか、いろんな問題があるので、もちろん、整備されていたほうが良いというふうに一般的には思うのですが、いわゆるそれに伴う負の側面といったものの配慮という、それを今回の案件の中で全てがカバーできないにしても、どういうふうなことを例えばミャンマー政府が考えていて、そのあたりをちゃんとチェックをして押さえているのか。

先ほどの松本さんの紛争の話ともちょっと絡んでくると思いますけれども、つまりもともとあった伝統みたいなものがどういうふうに奪われていくのか、失われていくのかということに対する住民の声とか意見とかというあたりのこととかもどういうふうに配慮されているのか、もう少し説明をしていただきたいかったということです。ただ単に農産物という部分だけではない部分がありますし、逆に言うと、例えば道路がつくられることによって社会福祉的なところで保健だとか、そういうところでもっとメリットがあるとか、そういう御説明もあってもよかったのかなと思ったので、もう少し補足が欲しかったなと思っています。

- 済みません。それと関連してもう一つが、最初にレジリエントなインフラという御説明があって、ありがとうございました。ただ、これは、私たちNGOはこう思っているところがあって、1つはただ単にハードウェアとしてのレジリエント施策ということだけではなくて、今の話とも少し絡んでくるのですが、やはり道路や橋がつくられることのソフト的なコンポーネントと言ったらいいのでしょうか。例えばどういうふうにインフラがつくられてくるのかとか、そういうあたりの、先ほど信頼性という言葉も少しあったと思うのですが、果たしてこういう少数民族との間にかける橋というものがどういう意味合いを持っているのかというあたりを日本政府がどういうふうに考えたりチェックしながらレジリエントなものをつくっていかしているのかというあたりの少し補足的な説明があればよかったなと思っています。

済みません。長くなって申しわけありません。

○ 安井 JICA 東南アジア第四課長 ありがとうございます。

- まず1点目の、この橋梁ができることによる影響でございますけれども、御指摘のとおり、物がただ入ってくるという側面だけではなくて、一方でこの地域におきましても農作物等が生産されていますので、恐らく物流が双方で行われることによって地域の活性化につながってくると考えております。例えば緊急患者が発生したときに、御指摘のとおり、カレーワ等々からマンダレーに行くというリファラルの体制をサポートする側面もあるかと思っておりますので、こういった観点も含

めて事業効果について準備調査の中で考慮していきたいと考えております。

- それから、伝統が守れるかどうか。あと、地域の声でございますけれども、地域の声につきましては、現時点、私どもとしてもまだ確認しておりませんので、こういったところも含めて協力準備調査の中でしっかり確認していければと考えております。

あと、レジリエントの部分のソフト部分についてなのですが、この案件とともに、今、技プロで道路橋梁に関する技術協力を行っております、それとうまくマッチングするような形で進めていきたいと思っております。御指摘のとおり、ハード、それからソフトを組み合わせた形で、ミャンマー側のキャパビル、それから事業の効果向上を図っていきたいと考えております。

○ 荒木座長代理 どうぞ。

○ 高橋委員 もう一点だけ、レジリエントという御説明の中で、災害に強いというお話があったのですが、このチンドウィン川という、この川は氾濫をしたりとか、そういったことは過去になかったのか。そこら辺はどんな感じなのでしょう。

○ 安井 JICA 東南アジア第四課長 済みません。チンドウィン川がこのエリアで氾濫したことがあるかどうかというのはわからないのですが、ただ、今回かける橋自体はチンドウィン川そのものではなくて、私どもで把握しているのは、このカレーワからテケジンの間に小さいトリビュタリーが幾つかありまして、そこがかなり水量が大きくなって、橋の両側をえぐっていくような形、あるいは橋に物がぶつかって橋が弱くなっていく。そういった影響を受けているというふうに確認しておりますので、そういった被害に対してどう対応していくか。こういったところを検討していきたいと考えております。

○ 荒木座長代理 よろしいですか。

松本さん、お願いします。

○ 松本委員 ありがとうございます。

- 少数民族の状況については全体状況としては理解をいたしました。一方で、たしか数日前ですか、チン州でアラカン族の衝突というものがあつたかと思ひます。何日前かは忘れましたが、1週間以内だつたかと思ひますので、認識としてはチン州自体が広いので、どこで起きるかということとも関係していると思ひますが、注意深く調査の間でも、必ずしもチン族だけではなくて南のアラカンの人たちも含めて動向を把握していただきたいなと思ひているのが1点。

- 2点目は、これはこれまでの開発協力適正会議で何度も出てきて、あるいはJICAの委員会とかにも出てきて、実はいつも疑問に思っていることではあるのですが、つけていただいた写真のような短い橋のつけかえがどうして現地政府でできないのだろうかという疑問に思っています、この橋をつけかえるのに日本が何か旗印を持ってODAを出さなければいけないというのはどうしてなのだろうというものが疑問に思っていますので、ぜひ技プロも含めて、このぐらいの橋であればミャンマー側が直していけるような、そういう援助のやり方になっていただきたいと思う次第です。

以上です。

- 荒木座長代理 松本さん、それは何か回答を。
- 松本委員 いや、いいです。
- 荒木座長代理 それでは、ほかに御意見はございませんか。  
それでは、ミャンマーの部分はこれで終わります。

## (2) バングラデシュ「マタバリ港開発計画準備調査」(プロジェクト形成(有償))

- 荒木座長代理 次にバングラデシュで「マタバリ港開発計画準備調査」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。
- 石井外務省国際協力局国別開発協力第二課首席事務官 国別開発協力第二課の石井と申します。よろしく申し上げます。
- 本日の適正会議におきまして、バングラデシュの円借款1案件につきまして説明の機会をいただきましたので、まずは現在の日・バングラデシュ関係について簡単に概況を御説明させていただきます。

バングラデシュは、穏健なイスラムの民主主義国でありまして、南西アジア地域の平和と安定に重要な役割を果たしております。近年、同国は年率7%程度の経済成長を遂げておりまして、潜在的な生産拠点として、また、1億6,000万人の新たな市場としての注目も集めており、日本企業の進出も拡大しつつあります。

1972年に国交を樹立して以来、我が国はバングラデシュの貧困削減に向けた努力を後押しするため、経済協力を継続してきており、我が国は同国に対する最大の援助国の一つとなっております。こうした支援もありまして、バングラデ

シュは国際場裏で我が国の立場を支持する有数の親日国であります。

また、2014年の日・バングラデシュ首脳会談におきましては、両国は「ベンガル湾産業成長地帯（BIG-B）」構想のもと、バングラデシュにおける経済インフラの開発、投資環境の改善及び連結性の向上のために協力していくことに合意しました。

- それでは、マタバリ港開発計画の協力準備調査について概要を申し上げます。本件は、バングラデシュの南東部チッタゴン管区マタバリ地区におきまして、深海港を建設するものです。バングラデシュは昨今の高い経済成長に伴い、貨物の輸出入量が増加傾向にあり、国際通貨基金によれば過去5年間で年平均約10%の伸びを記録し、アジア開発銀行の調査によれば同国のコンテナ貨物は2014年の170万TEUから2040年には940万TEUまで増加することが見込まれています。同港の港湾貨物の98%を扱うチッタゴン港は、既に施設容量を超える貨物を扱っており、飽和状態となっております。

このように、既に既存港湾の施設容量が逼迫している同国におきまして、新たな港の開発は喫緊の課題となっております。そしてマタバリ港は現在、バングラデシュにおいて最も有力な深海港の候補地となっております。このような背景から、バングラデシュ政府から我が国に対して、マタバリ港の開発に対する協力の要請がセットいたしました。

先ほど御説明しましたとおり、近年進出する日本企業数がふえている同国におきまして、本件実施を通じてバングラデシュの貨物取り扱い能力の向上を図り、もって同国における物流促進に寄与することは投資環境の整備にも寄与し、進出日本企業にも裨益すると考えられます。

また、バングラデシュ政府はマタバリ地域をBIG-B構想における開発拠点の中心と考えておりまして、中でもマタバリ港を同地域開発の中核をなすインフラとしているため、本計画はBIG-B構想における日・バングラデシュ協力に対するバングラデシュ政府の期待に応える具体的な取り組みとしても重要な意義を持つと考えます。

以上、簡単でございますが、本件の概要まで説明申し上げます。

- 続いて、委員の皆様からいただいた質問の一部に対して回答させていただきます。

まず荒木委員より、マタバリ地区の投資環境の整備状況や、重化学工業の外国投資の可能性につきまして御質問をいただいております。

バングラデシュ政府は、マタバリ地区におきまして、外国企業誘致のための経済特区を計画しておりますが、電力、エネルギーや道路等の経済インフラは未整備の状況です。このため、日本政府は既に円借款としてマタバリ超々臨界圧石炭火力発電計画等を通じまして、電力、エネルギーインフラの整備に協力しております。

マタバリ港開発計画によりマタバリ港が建設されれば、同石炭火力発電事業との相乗効果が期待されるとともに、同地域の経済インフラ整備が進み、投資環境の整備を促進するものと考えられます。

また、重化学工業の外国投資の可能性につきましては、バングラデシュ政府は製鉄、石油化学、肥料、セメント産業を同地区に誘致するとの構想を持っておりまして、重化学工業の基盤となるエネルギー分野におきましては、本邦企業も含めて海外からの投資に対する関心が高まっていると聞いております。

- 続きまして、高橋委員より、日本政府がテロ事件をどのように総括し、教訓を学んだかにつきまして御質問をいただいております。

まず、昨年7月のダッカ襲撃テロ事件につきましては、日本政府及びJICAとして事件に国際協力事業関係者が巻き込まれたということを重く受けとめております。日本政府及びJICAは、テロ事件後に国際協力事業関係者の安全対策を再検証し、新たな対策を策定するために、外務大臣のもとに国際協力事業安全対策会議を設置し、関係省庁、政府関係機関、企業、NGO、地域情勢や危機管理の専門家の協力も得まして、計5回開催をいたしました。その中で、これまでの取り組みを抜本的に見直し、新たな安全対策を最終報告として取りまとめました。

政府及びJICAとしては、ダッカ襲撃テロ事件のような悲劇を二度と繰り返さないとの強い決意のもと、同最終報告を踏まえまして、関係省庁、業界団体、NGOとの間で脅威情報や安全対策に関する情報交換を進めるべく定期的に協議を行っているほか、安全対策・テロ対策に関する研修の実施、横断者を初めとする安全対策機材の配備などの対策を進めております。

現地での安全対策に関しましては、事業関係者の行動規範の徹底のほか、相手国政府の理解と協力が不可欠であるため、現地当局等との協力強化にも注力し、情報交換・連携に努めております。

- また、高橋委員からは、バングラデシュにおける労働環境の改善や環境問題につきまして御質問をいただいておりますが、当取り組みに対しては、我が国としてこれまで円借款事業や技術協力を通じまして、例えば縫製産業従事者の労働環境改善のための建物の安全性向上ですとか、再生可能エネルギー、省エネルギー分野の協力を通じて支援を行っております。

そのほかの御質問につきましては、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。

○ 竹内JICA南アジア部南アジア第四課長 回答申し上げます。

- 松本委員から御質問いただいております、地図の色分けや斜線の意味についての御質問で回答させていただきます。

まず、この地図の中で、本事業の対象エリアについては、赤字の斜線と赤線で書かせていただいています。これは吹き出しで①、②、③と書いておりますけれども、この航路の拡張部分、赤枠で書かれているところに斜線が引いてある部分と泊地、多目的ターミナルエリアも同様です。

あと、これは若干見づらいのですが、アクセス道路というふうに、これは港の端っからずっと下のほうに伸びているのですが、この部分が主たる事業の対象のものとなっているということでございます。

一方、その横に青字の斜線がございますが、これは既往の円借款、この事業とは別にやっておりますマタバリの超々臨界圧石炭火力発電所事業というものがございまして、ここで建設する事業の対象エリアを示しております。こちらは発電所と石炭の積み出し港で、これも同様に航路と泊地とターミナルが建設されるのですけれども、それらの事業対象エリアを書いているというものでございます。

今回のマタバリ港開発事業では、火力発電所建設事業で建設する石炭積み出し用の航路と泊地を拡張する形で新たに多目的深海港を建設する計画となっております。両サイトは隣接しているというものでございます。

地図上の中央左の、今度はまた別な水色っぽい青色があるのですが、ここは将来的に多目的深海港の拡張が必要になった場合の建設候補地でございますが、この地域の拡張が必要になるのは2035年以降という想定でございまして、現時点で日本政府ですとかJICAによる支援が何らかコミットされているものではないのですが、ただ、バングラデシュ政府側の要請に基づいて候補地として図示されているというものでございます。

その他、地図の中で赤色が再びあって、ややこしいのですが、地図上の緑色、赤色で囲っている場所というのは、この港ができた後に後背地開発、そして経済特区ですとか発電所ですとか、もしくは民間政府事業として、こういった地域開発の計画がなされている施設を記しているというものでございます。

- 続きまして、松本委員からいただいている2つ目の御質問でございまして。ダッカからもチッタゴンからもかなり離れた港となるのですけれども、経済効果となる場合に港の位置としてどの程度妥当なのかという点でございまして。

港湾施設の経済的な妥当性を判断するためには、完成後に港が利用されるか、平たく言うと、貨物が来るかという点を確認していく必要がございます。今、既存のチッタゴン港と、モングラ港でもわずかに取り扱いがありますけれども、これらがまずかなりフルキャパシティーで運営がされて、さらに今、開発計画があるパイラ港というものも、これは今後どうなるかはまだわからない面もありますが、これもしっかりと開発がされて、そこにも貨物が行くという前提に立って、その上でマタバリ港にどれぐらいが来るかということをシミュレーションしております。

今のところ、各港の地理的条件とか輸送コスト等々を踏まえたシミュレーションの結果に基づくと、2026年。これは一応、事業完成の予定からすると2年後を想定しているのですけれども、その時点で最大100万TEUぐらい、これは大体、規模で言うと日本の博多港と同程度になるのですけれども、それぐらいの貨物量が発生すると考えておりました、需要だけで見ても一定の妥当性はあると考えております。

マタバリ地区はバングラデシュ唯一の深海港の建設が可能、深い港が掘れる地形でございます、ダッカ、チッタゴンから距離はあるのですけれども、この大型貨物輸送のターミナル港としては、そういったものをつくれるところは非常に限られているのもありましたので、十分な需要は見込まれているという状況でございます。

あと、ダッカとチッタゴンにつながる道路ですとか鉄道輸送ですとか、そういったことに関しましてはバングラデシュ政府や他ドナーの支援によって拡張ですとか改修が今、計画、もしくは実施中というものでございまして、今後、陸送の輸送時間ですとかコストの低下は見込まれている状況でございます。

ただ、いずれもこういったもろもろのところ、しかも需要に対して港湾でどれぐらいのコストがかかるかといったところがまさに経済妥当性という意味では非常に重要になってきますので、協力準備調査の中でまさにそこをしっかりと確認して、事業スコープを確定していきまして、経済・財務分析等々、経済的な妥当性の確認を行っていきたくて考えております。

● 日本貿易会からいただいている御質問でございます。

まず、周辺案件の状況理解のために、中国が開発を進めていたと言われているソナディアの新港の現状について教えていただきたい。またパイラ港について、深海港の建設は困難とのことだが、今後の拡張の見通しはどうなっているのかという御質問でございます。

ソナディアの件ですが、御指摘のとおり、当初中国がマタバリの南にあるコックスバザール近郊でソナディア港の建設を支援する案が先行していたという状況でございました。それで2009年にバングラデシュ政府が自己資金でフィージビリティースタディーを実施した結果、この港湾建設予定地のソナディア島が環境保護区に指定されているということがありまして、F/S実施後にバングラデシュ政府が環境保護の観点から同港建設を問題視して、結果、ソナディアよりも25キロ北にある、このマタバリ地区に深海港を建設する計画に関心を移したものと承知しております。

事実、ことしの7月に海運省主催で統合港湾管理委員会という、バングラデシュの港湾開発計画を一元的に総合調整することを目的に設立された枠組みがあるので、その中で現在ある具体的な新港開発計画としてはパイラとマタ

バリ港の2港のみがあるという説明がございまして、今、この2港だけが動いていて、ソナディアについては特段の言及はなかったという状況でございます。

あと、各種報道によると、パイラ港の開発につきましては、バングラデシュ政府は2023年までの完成を目指して、全体を9パッケージに分けて調達を実施している。直近の報道によりますと、しゅんせつ工事のパッケージについては既にベルギーの企業と覚書を締結していて、共同会社設立の準備を進めているという情報もございます。

実はパイラ港は、実際はかなりしゅんせつをしていかないとこの深海部分まで到達しないというものも状況としてはございますので、今後こういった形で進めていくのかといったあたりについては協力準備調査を通じて、適宜、状況をモニタリングして、本事業に対してどういった影響を及ぼしてくるものなのかというのは注視していきたいと考えています。

- 2つ目の点でございます。本案件はマタバリ超々臨界圧石炭火力発電所建設計画の石炭港の拡張ということですが、こちらの計画の進捗状況はどうなっているかという点でございます。

これは、まず2つに分けてマタバリの火力のほうは実施しております。五洋建設がまず港湾準備工事というものを既に実施してございまして、これはことしの3月に工事が完了しています。これは仮設航路のしゅんせつですとか、航路埋没量を調査するというものを実施するのが主なコンポーネントになっています。

今後は、本格的な港湾建設工事については、今年の8月上旬に住友商事と東芝とIHIのコンソーシアムが本体パッケージを契約していますが、このサブコントラクターとして五洋建設が担当することとなっております。工期については2017年10月から2022年2月を見込んでいた状況でございます。防波堤の建設ですとか、航路しゅんせつとか、また、石炭積み出し港のターミナル等々の建設が行われていくこととなっております。

- 3点目でございます。マタバリ地区の開発は発電所を中心に周辺インフラを含め日本が支援を行うことから、パッケージでの支援とし、STEP制度など日本企業が受注しやすい制度の適用をお願いしたいという点でございます。

これは御指摘のとおり、日本が支援する火力発電所、港湾を中心として、このマタバリ地区の地域一体開発を行うことは大変重要であると認識しております。また、既に複数の日本企業が、先ほど外務省さんのほうから御説明がありましたけれども、この地域に進出するという希望を持っていらっしゃるというふうな状況でございます。また、既に複数の日本企業が、先ほど外務省さんのほうから御説明がありましたけれども、この地域に進出するという希望を持っていらっしゃるというふうな状況でございます。また、既に複数の日本企業が、先ほど外務省さんのほうから御説明がありましたけれども、この地域に進出するという希望を持っていらっしゃるというふうな状況でございます。

よって、JICAといたしましても、この地域の開発の実施促進に向けまして、技術支援の可能性ですとか、また日本企業と一体となった開発事業実施の可能性

を検討していて、日本として一体的にこの開発支援を展開するような取り組みを行っていただければと考えているところでございます。

あと、バングラデシュ向けの円借款の供与条件でございますが、いまだ、このバングラデシュは後発開発途上国、LDCという位置づけでございまして、STEPにつきましては適用対象外となっております。

いずれにしても、本邦企業の参画をこの事業に促していくために、今後、協力準備調査のプロセスの中で企業説明会などを開催していきまして、事業概要の説明ですとか、コントラクター候補になるような企業の皆様から関心动向を確認して、そういったものを参考にしながら本体工事もしっかりですし、コンサルタントですとか機材部分の関心等々も案件形成の中で参考にしながら進めていただければと考えている次第でございます。

- 4点目は、案件概要書の教訓にあるとおり、新港開発においては国内既存港ですとか周辺国港との機能分担、また首都圏へのアクセスの整備など、港湾運営戦略が重要となるという御指摘をいただいております。

この点は大変重要と認識しております。実際バングラデシュでこれまで、バングラデシュの港湾開発を一体管理・調整するメカニズムはそもそもチッタゴン港というところにほとんど集中しているという状況にありまして、今、複数港にまたがった開発計画が今まさに始まろうとしている状況にあるのが背景にあるのですけれども、そういった調整メカニズムというものが存在はしなくて、政策的な観点から、この効果的・効率的に港湾開発を進めることができる体制にこれまではなかったということでございます。

これを改善するために、このたびバングラデシュ政府内に新たに2つ委員会を立ち上げることが確認されています。1つは、バングラデシュ全体の港湾の適正開発、開発政策、計画に係る総合調整を目的とした統合港湾管理委員会というもの。もう一つは、マタバリ地域ですとかチッタゴンの両方を対象に総合開発、港湾、道路、鉄道、水運、経済特区等々、あと、それらにおける環境社会配慮などもしっかりと計画していくことになっておりますけれども、戦略的港湾及び沿岸地域開発委員会というものを立ち上げまして、この地域開発を考えていこうというものが立ち上がっているということでございます。

この最初に述べた統合の港湾管理委員会のほうは、既に今年の7月に第1回の会合が開催されています。この地域開発のほうの枠組みについても、この10月ごろを目途と今のところはなっておりますけれども、立ち上げられる予定で、今後こうしたメカニズムを通じて、JICAとしてもバングラデシュ政府内の議論状況を確認するとともに、我々側としても必要な提言調整など、そういったものにも支援なり関与なりをしていただければと考えて、戦略的な港湾開発がなされるよう留意していきたいと考えています。

- また、過去の類似案件で教訓として、新港利用に係るインセンティブというものが重要であるとしていただいていますけれども、これは新港利用のコスト・利便性をこれまでの港よりも比べて魅力的にするということが重要だと理解していません。具体的には、一定規模の水準を満たした、しっかりとしたファシリティを持った港湾をつくるということですか、アクセス道路ですか、こういった利便性を高めるということであつたりとか、あとは各種貿易関係の手續とかを円滑にするために、貿易関係官庁を新港で立地していくとか、そういったところが重要視されているというのが事例として挙げられているということでございます。

本事業最大のインセンティブはやはり施設の特徴にございまして、バングラデシュで唯一、18.7メートルの水深を持つ深海港になるという点が非常に重要で、一定規模の水準を満たした施設を作っていくことが大事だと思っています。これによって、他港湾よりも大型の船舶を用いて安く多くの荷物を運ぶことができるということが非常に大きなメリットになっていくということだと思いますので、また港から国道までのアクセス道路の建設も事業対象に含めていくということで、そういった面でも不具合が生じないように、物流の改善に向けても取り組む予定でございます。

あと、ダッカ、チッタゴンにつながるような交通アクセスでありますとか、こういったところはバングラデシュ政府、他ドナーが支援するというふうに御説明しましたけれども、こういったところの状況もしっかりとウオッチしながら、総合的に港湾が機能するような開発になっていくように我々としてはしっかり注視し、必要な議論をし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 ありがとうございます。

それでは、委員の方々から質問なり御意見がございましたら、よろしく願います。いかがでしょうか。

高橋さん、お願いします。

- 高橋委員 御説明ありがとうございました。

- 私のコメント、1つ目も2つ目もどういう考えのもとでコメントをしているかという、いわゆるバングラデシュと日本の関係というのは非常に重要な関係だと思うのです。バングラデシュがすごく親日であるということに加えて、実際、援助の額も年間1,700~1,800億というかなりの金額をやっていますから、その意味でバングラデシュのいわゆる国のあり方にそれなりにレバレッジをきかせられるような立場にあるような国だろうと思っているわけです。そういう観点から、いわゆる援助というものをもう少し面的な側面から考えていきたいなと思

っていて、それでこういうコメントにしています。

- 1つ目は、やはりテロの問題をどういうふうに総括するかということに関して、私のほうでも実際、国際協力事業の安全対策会議の報告書を読ませていただきましたけれども、やはりちょっと原因とか、なぜ日本人がとか、それから、なぜ援助関係者がというところについてのいわゆる分析なりが少し弱いような印象を持っています。他方でバングラデシュを民主主義国家だというふうに簡単に言えないような政治状況というのもある、不正の問題、腐敗の問題ということもかなりの部分はよく知れ渡っている部分であります。だから、そういうことについて余りきちんと真剣に考えずというか、考えていないわけではないと思いますけれども、もう少しちゃんと深く突っ込んだ立場から、日本としてどういうふうにあの国と向き合っていくのかというのがあってしかるべきかなと思っていて、こういうコメントをしました。

というのは、今回の案件概要書を拝見すると、ガバナンス問題について国別援助方針の中で言及されているにもかかわらず、ここでは一向に触れられていないということがどういうことなのかと思ったりもしています。確かに案件そのものが直接関係するものではないのですけれども、もう少しガバナンスの問題についても言及があってもしかるべきかなと思います。先ほど統合的な開発のような言及がされていましたが、そうであるならばなおのこと、そういったことがあってしかるべきかなと思った次第です。

済みません。コメントで、もし何か御返事があればいただければと思います。

○ 荒木座長代理 何か。

○ 石井国別開発協力第二課首席事務官 御指摘ありがとうございます。

- 確かに、安全対策会議の最終報告につきまして分析が弱いという御指摘をいただきましたけれども、私どもも可能な限り、今までのやり方が不十分だったのではないかと。二度と起こさないために何をすればいいのかというものを、できる限りのことを考えながら、走りながら考えてやっている部分もございまして、引き続き御指摘を踏まえながら、改善できるところは改善していきたいと考えております。
- あと、バングラデシュ政府のガバナンスの問題ですけれども、バングラデシュ政府もガバナンスについて、非常に注力をしているといたしますか、精いっぱい根絶ということ掲げている面もございまして、そこはもちろん、この案件が直接というわけではないですけれども、日本政府としても引き続き支援していきたいと考えております。

以上です。

- 荒木座長代理 高橋さん、お願いします。
  
- 高橋委員 ありがとうございます。

1点、具体的にお聞きしたいことがあって、国別援助方針、バングラデシュですけれども、たしか平成24年、2012年につくられて以降、見直しがされていないと思うのですが、既に5年ぐらいたっていますし、テロ事件のこともあったので、この見直しの予定とかということは考えていらっしゃいますか。
  
- 石井国別開発協力第二課首席事務官 ちょうど定期的に国別援助方針は見直すことになっておりますので、先ほどもおっしゃられたとおり、テロもございましたし、見直しはしていきたいと考えております。

以上です。
  
- 荒木座長代理 どうぞ。
  
- 川口国際協力局国際協力事業安全対策室長 国際協力局で国際協力事業安全対策会議を主催しております国際協力事業安全対策室から補足的に申し上げますと、先ほど国際協力事業安全対策会議については御説明したとおりですけれども、これは今、常設化されておまして、これまで3回開催しております。近々、また次回開催します。このように、この場を活用しまして定期的に安全対策の手を緩めず、積極的に必要な措置を議論して講じていきたいと思っております。

以上、お伝えしておきます。
  
- 荒木座長代理 では、ほかに。

松本さん、お願いします。
  
- 松本委員 説明ありがとうございました。

先ほど、新しく立ち上がった2つの委員会のうちの2つ目の地域開発の件なのですが、つまり理解としては、この今まであったチッタゴンに加えて、今度マタバリを開発していく中で、ある意味でいくと、こちら側の地域、南部地域に何か大きな都市圏みたいなものを今後バングラデシュとしてつくっていくとか、そういう分散型の国土形成を考えているとか、そういう大きな話なのか。それとも、ここはあくまで産業を集積しているだけであって、やはり大消費地というのは別にこのあたりに新たにつくるわけではないのか。このあたりの2番目の地域開発というものがどのぐらい大きい話なのか、もし御存知であったら教えていただきたいのです。

○ 竹内 JICA 南アジア第四課長 冒頭の外務省さんの御説明の中で BIG-B という構想がございましたけれども、これはバングラデシュの中で新たな産業集積地を、ある意味でダッカからチッタゴン、コックスバザールにつながるベンガル湾沿いのところに集積地の中心地をつくっていきたいという構想があって、まさにその中核をなす構想のプロジェクトがこの港ということでありまして、今の御質問で言うと、人口をそっちにまで誘導するほど大きいものでは多分ないのかもしれないのですけれども、産業集積の中心地を、さらに大がかりなものをこのエリアに作りたいというのがありますので、バングラデシュの中で具体的に地理的に特定して、そういった集積の中心地を作りたいという構想は、これが多分、一番大きなものだと思いますので、そういった性格の構想の中で行われていく事業となります。

○ 荒木座長代理 よろしいですか。

岩城さん、お願いします。

○ 岩城委員 4点質問させていただきまして、非常に的確に詳しく御説明いただきまして、どうもありがとうございました。

最後の4つ目の港湾運営戦略が非常に重要だという認識をされていることと、あと、今も出ましたけれども、幾つかの委員会を先方がつくろうとしている取り組み等では、その意気込みも含めて感じられるのですが、ほかの国等でやられているようなマスタープラン的な全体像を描いた上で、この港湾をどうやってほかの港湾と、もしくはほかの国の港湾とシェアしていくかみたいなどころを作る能力と言ったらいいのですけれども、経験というものも含めて、バングラデシュ政府の取り組み状況をよくチェックしながら進めていただければと思います。

ありがとうございました。

○ 荒木座長代理 よろしいですか。

では、ほかに御意見はございませんか。

それでは、次に移りたいと思います。

### (3) ケニア「モンバサ経済特区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 3番目でございます。ケニア「モンバサ経済特区インフラ整備計画準備調査」でございます。説明者の方から、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。

○ 市場外務省国際協力局国別開発協力第三課首席事務官 外務省国別三課首席事務官の市場でございます。ケニアのモンバサ経済特区インフラ整備計画について、案件概要書に基づきまして概要を御説明させていただきます。

- 事業の概要ですけれども、この計画はモンバサ港南岸のドンゴ・クンドゥという地域におきまして、モンバサ経済特区開発に必要なインフラの一部を整備するという事業でございます。

本計画を実施する外交的意義でございますが、まずケニアは、東アフリカ地域の政治、経済の中核を担う国でありまして、また、ソマリア、スーダンといった周辺国における和平プロセスにも意欲的に取り組んでいる国でございます。こうしたことから、このケニアへの支援は、アフリカにおける平和構築に資するとともに域内経済格差への波及効果が大きいというのが1つ目の意義でございます。

2つ目ですけれども、ケニアは日本と国際場裏において協力関係にございます。昨年のT I C A D VIはアフリカで初めて、ケニアにおいて開催しました。このT I C A D VIの際には、アフリカにおきまして、今後3年間で約100億ドルの質の高いインフラ投資を実施するという事も表明しております。さらに、このT I C A D VIの際に開催されました日・ケニアの首脳会談におきまして、日本のマスタープランに基づいて段階的にモンバサ経済特区を開発していくということで一致しております。この首脳会談の後に発出されました共同声明におきまして、モンバサ経済特区の共同開発について明記しております。この計画はこれまでのこうしたコミットメントをフォローアップするものでございます。

民間セクター開発の現状・課題と本計画の位置づけで、まずケニアは国家開発計画でありますV i s i o n 2 0 3 0という計画におきまして、モンバサ地域の自由貿易港の建設と経済特区開発を優先事業として位置づけております。また、ケニア政府は東アフリカ北部回廊の起点となっている、このモンバサに経済特区を設けることによりまして、外国企業の誘致や投資促進、産業の多角化を行い、ひいてはこの地域を含むケニア全体の経済活性化を図ることとしております。

さらに、日・ケニア首脳会談におきまして、モンバサ経済特区の共同開発に合意をしております。今回の計画は、必要となるインフラのうち、給水・排水施設の建設等を実施するものでございます。まさに、このV i s i o n 2 0 3 0の実現に貢献するものでございます。

これが本計画の概要でございます。

- 事前にいただきました御質問に対する回答でございますが、まず荒木委員のほうからいただきました質問の1点目ですが、このモンバサ経済特区に日本からの投資の可能性があるのかという御質問でございます。

本年の4月ですが、モンバサ経済特区への民間企業投資を促すことを目的に、

ケニア官民ビジネス使節団を派遣いたしました。この使節団には日本、インド、フランス、イギリスから65社の企業が参加しまして、そのうち日本企業は40社が参加をしております。このようにモンバサ経済特区への高い関心は民間企業の間から示されているところです。

特にモンバサは、内陸のウガンダやルワンダ等続く東アフリカ北部回廊の起点として、港湾、道路、鉄道の開発が進んでおりまして、物流拠点として注目をされております。具体的には、日本の商社と物流会社が共同で完成自動車を取り扱うための会社をケニアにて立ち上げまして、モンバサで事業を実施しております。

一方で、このモンバサ経済特区の開発というものはまだ開始されたばかりでございます。関係省庁で連携をしながら、民間企業の投資意欲を高め、企業の参入を促進するためにも基礎インフラの整備が重要と考えておりまして、今回のこの案件はまさにその一貫でございます。今後も日本を含む諸外国からの投資を呼び込むべく、ケニア政府と連携して投資の促進を働きかけていきたいと考えております。

- 渡辺 JICA アフリカ部 アフリカ第一課長 続きまして、JICA のほうから説明させていただきます。

荒木委員からいただきました御質問で、モンバサ経済特区のインフラが、どのぐらい進行しているのか。完成するのはいつごろかという御質問でございます。

今、御説明がありましたように、本事業計画におきまして、経済特区に必要なインフラのうち、給水・排水施設の建設及び一部土地の整備を行うこととなります。こちらにつきまして、これから協力準備調査を行って建設をしていくということでございます。

これとは別に実施予定の円借款におきまして、港湾へのアクセス道路、さらには電力関連施設の整備を支援する予定で、こちらは少し先行して協力準備調査を開始しているところでございます。

また、これらとは別事業ですが、北側のモンバサ港のエリアからモンバサ経済特区の南側につなぐバイパス道路の事業がございます。こちらは既に円借款のモンバサ港周辺道路開発計画事業として実施中で、3つございますパッケージのうち1つが既に建設中、残り2つの土木工事の業者を今、選定しているのが現状でございます。

- 市場外務省 国別開発協力第三課 首席事務官 インフラの完成時期でございますが、この関係時期につきましては、現時点では確固たることは申し上げられないわけではありますけれども、モンバサ経済特区については、先ほど申し上げましたとおり、日・ケニア首脳会談において共同開発していくということに合意しております。早期の完

成が期待されているところです。ケニア側との手続の迅速化等、協議をしながら、インフラについても早期の完工を目指していきたいと考えております。

○ 渡辺 J I C A アフリカ第一課長

- 続きまして、荒木委員からいただいております御質問で、近くまで中国の協力した鉄道が引き込まれているが、モンバサ経済特区とのリンクは可能なのかという点でございます。

御指摘のとおり、中国の支援により建設されました S G R、標準軌鉄道が現在、ナイロンからモンバサまでの区間が完工しております。この鉄道は、先ほど申し上げました北側、モンバサ経済特区の対岸になりますが、こちらの北側のコンテナターミナルで積みおろしたコンテナを、鉄道を活用して内陸に輸送するというものになりますので、南側でございますモンバサ経済特区と直接つながるということではないと見ております。

ただし、この鉄道の建設によりまして、モンバサ経済特区で積みおろしたコンテナ等をトラックで対岸側に運べば、この鉄道を活用して内陸に輸送することも可能になると考えております。

- 続きまして、岩城委員からいただいております御質問で、モンバサ経済特区の開発がマスタープランにおいて、こういったフェーズ分けで行われるのかという点でございます。

J I C A が支援して策定しましたモンバサ経済特区開発マスタープランにおきましては、フェーズが3つに分かれておりまして、この3つのフェーズに分けて開発が進められる絵姿となっております。その中のフェーズ1におきましては、自由貿易港や工業団地等、さらにはそれらに関連するインフラを開発する計画となっております。今回の事業計画におきましては、このフェーズ1で計画されているインフラの中の給水・排水、一部土地整備を行うというものでございます。

- 次に、こちら岩城委員からいただいております御質問ですが、案件概要書にある「検討中の円借款事業」とは具体的にどのようなものかという点でございます。

先ほど少し言及させていただきました、別途実施を検討している円借款。こちらにおきましては、まず港湾、具体的に岸壁やヤードの整備。連絡橋の整備、そして港湾へのアクセス道路の建設、さらには電力施設、具体的には送電線ですとか変電所等の整備をする予定で、こちらを今、円借款を想定した協力準備調査を実施している状況でございます。

- 次に、岩城委員と松本委員から同趣旨の御質問をいただいております。今回のインフラ開発につきまして、無償資金協力で整備する理由、円借款で行うか、無償資金協力で行うかの判断の基準という点を御質問いただいております。

今回、経済特区に必要なインフラのうち、円借款につきましては比較的、事業計画規模が大きくて、収益性が高いと言われる港湾ですとか電力関係のインフラ。こちらは円借款での支援を想定して、協力準備調査を進めております。

ちなみに、これまでもケニアにおきましては対岸、北側のモンバサ港を円借款で支援した実績がございますほか、送電線に関しましても現在、ケニアの西部で円借款による基幹送電線整備を実施中でございます。他方、本計画におきましては、それ以外の比較的規模が小さい給水・排水施設、そして一部の土地の整備を無償資金協力にて実施するものでございます。

モンバサ経済特区の開発は、先ほど申し上げましたとおり、時期、フェーズを分けて段階的に行われる予定でございますけれども、まさにその初期段階に当たる経済特区の、この段階での経済特区の運営を軌道に乗せるということを目的としまして、パブリックでインフラの整備を行う。その中の規模の小さく収益性がそれほど見込めないものを無償資金協力で協力するという考えでございます。

- 市場外務省国別開発協力第三課首席事務官 次に、松本委員からいただいております、経済特区の運営形態に関する御質問です。

ケニア政府は、モンバサ経済特区をケニアのPPP法に基づきまして整備する優先プロジェクトの一つに位置づけております。運営を含みます経済特区の開発については、民間投資を可能な限り活用するとの方針を決定しています。

具体的な経済特区の運営形態につきましては、今後のケニア政府との協議において決定していくこととなりますけれども、民間企業の出資を得て、特別目的会社、SPVを設立して、経済特区の開発・運営を担うということを想定しております。

- 渡辺 JICA アフリカ部 アフリカ第一課長

- 松本委員からいただきました御質問で、土地の整備、配水管・配水池・排水路の建設などが含まれているが、住民移転は発生するのか。非正規を含めた土地利用者はいるのかという点でございます。

今回開発予定のモンバサ経済特区予定地の土地の所有権自体はケニア港湾公社が保有しているというふうに理解しておりますが、同地区で生活しておられる非正規住民も存在するということで、小規模ながら住民移転を発生する見込みというふうに見ております。

具体的な住民移転につきましては協力準備調査で確認予定ですが、現時点の見込みとしましては、本計画で発生する住民移転数は20世帯前後ではないかというのが現時点の見込みでございます。

- また、高橋委員からいただいております御質問で、本計画による井戸建設によって、予定地に住む地域住民の飲料水や生活用水が影響は受けないのか。また、予

定されている配水池はどのような場所か。環境問題への影響はないかという点で  
ございます。

本計画におきまして建設する井戸につきましては、既に周辺地域住民向けの井  
戸がある地域におきまして、追加的に井戸を現時点の想定では4本ほど建設する  
予定でございます。

また、この地域の地下水賦存状況、さらには地下水のくみ上げ可能量につつま  
しては協力準備調査の中で確認する予定ではございますけれども、この地域で過  
去に地下水開発を行ったことがございますフランス開発庁から得ておる情報によ  
りますと、この地域の地下水くみ上げ可能量は一日当たり2万立米であり、現在、  
その中の1万立米程度がくみ上げの合計量になっている。今回の計画で建設する  
井戸によるくみ上げ量は一日当たり2,000立米程度が想定されておりますの  
で、現時点では同地域のくみ上げ可能量の範囲におさまるといのが見込みでご  
ざいます。

また、配水池の建設予定地で、経済特区内の灌木がまばらな荒地のような場  
所が現時点では想定をされてございまして、特別な配慮が必要となるようなマン  
グローブ林ですとか、現地で神聖視されているカヤなどが無い場所にて建設が計  
画されております。具体的な影響につきましては、協力準備調査でよく確認した  
いと考えております。

- 市場外務省国別開発協力第三課長首席事務官 高橋委員からいただいています最後の  
質問ですけれども、本計画によって域内貿易が活発化し、SDGsのゴール8である  
ディーセント・ワークの促進に貢献するという点についての追加説明でございます。

まず、モンバサ港はケニアで唯一の国際貿易港であります。また、内陸のウガンダ  
やルワンダ等に続く東アフリカ北部回廊の起点として、ケニア国内のみならず、これ  
らウガンダやルワンダ等の内陸国への物流の拠点となっているという港でございます。  
モンバサ経済特区では、これらの国より輸入される物資の取り扱いと、これらの国で  
生産され海外へ輸出される製品が取り扱われる予定です。

このように、ケニアだけではなくて周辺国も含めた域内貿易と産業の活性化に寄与  
するということが期待されておりますので、SDGsのゴール8の持続可能な経済成  
長と雇用の促進に貢献するというふうに考えております。

また、特に雇用の面では、このモンバサ経済特区の開発に伴いまして、日系企業に  
よる雇用や周辺産業の発展による雇用創出が期待されております。JICAの支援によ  
りまして策定された、このモンバサ経済特区開発マスタープランでは、2030年ま  
でに2万7,000人の雇用が創出されるという試算になっております。

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、委員のほうから何か。

松本さん、お願いします。

○ 松本委員 御説明ありがとうございます。

ちょっと複合的に質問させてほしいのですが、円借款にするか、無償資金協力かは、収益性とか規模の大きさというのは一般的によく言われていることですが、ただ、当然ここは経済特区全体の収益性で見るというふうに考えれば、もちろん排水とか、そういうものの経済性というよりは、基本的にはSEZの経済性で見るとは思わないかなと思ったので、無償資金協力ということに対して疑問を持ったわけです。

さらにそれが疑問になるのは、これは特別運営会社をつくってPPPでやろうということであるとすれば、逆に言うと、日本の無償援助でちゃんと社会的インフラを整備してあげて、では、この土地を誰か買いますかという話になるのかなと。それで本当によいのだろうかというところが疑問になるわけです。つまり、その後、民間に売るつもりでやっているのであれば、その下地を日本の無償資金協力でやってあげるのはSEZの日本の支援の仕方として一般的なのかどうかということをちょっと伺いたいと思います。

つまり、それは購入するのです。ここの投資をする民間にとってはありがたいことだと思いますので、それが妥当なのかどうかというところを、2つセットで質問させていただきたいと思います。

○ 渡辺 JICA アフリカ部 アフリカ第一課長 御指摘ありがとうございます。

SEZ全体の経済性として考えていくべきというのは、将来の絵姿としてはまさに御指摘のとおりではないかと思えます。この経済特区もこれから入居企業がふえ、投資がふえ、ある程度、軌道に乗ってくれば理想的には全て民間で運営、さらには追加投資等をやってくださいという姿を目指してやっていくのだとは理解しています。

他方で、外務省からの御説明にもありましたとおり、まず、この経済特区の開発自体が始まったばかりというところと、あとはケニアの中でも経済特区の開発はまさにこれからですので、いわば初めてづくしの中でどこまで民がやっていくかというところで、一部はやはりパブリックの支援によって、軌道に乗せるところまで行くかはわかりませんが、しっかり端緒を切っていただくところはパブリックの役割もあるのではないかと思います。

また、先ほどPPP法にのっかってということですが、PPP法にのっかった投資促進というの、これもまたケニアはこれからということですので、これもある程度、競争環境が成り立って、民間企業が競うような状況になれば、やはり民であったり融資の世界ということですが、これも一番最初のところは、できるところは政府がやっ

て、少し軌道に乗せるところを無償資金協力で支援する意義はあるのではないかなと  
考えております。

○ 荒木座長代理 どうぞ。

○ 山本外務省開発協力総括課長 すみません。アフリカのように、例えばミャンマーの  
ティラワのSEZについては、例えばJICAの海外投融資を使って有償資金でやっ  
ている例もあるのですけれども、まだなかなか、このSEZ開発というものが余り一  
般化されていなくて、まさにこれからということで、このケニアのケースもモデルケ  
ースで、無償と有償を一緒に使ってやっているということだと思えます。それは相手  
国の事情にもよりますし、開発の段階とか、どういうふうに使っていくかというところ  
もあるので、恐らく今の段階ではまだ一個一個、いろんなケースに合わせて資金の  
組み合わせを考えていて、もう少しこのケースがふえていけば、ある程度のモデルケ  
ース、一般的なものが生まれてくるのではないかなと思います。

○ 松本委員 確認ですけれども、ティラワだけでなく、例えばカンボジアのシハヌーク  
ビルなんかを見ている、事前の地ならしを無償資金協力で基礎的なインフラをつく  
ってあげて、その後、民間に売るといふものは、これまでも日本政府は支援  
をしてきているという理解でいいのですか。

○ 山本外務省開発協力総括課 プロジェクトごとに、やはりそれはいろんな形があるの  
だと思います。無償とか技協を入れて円借款も一緒にやるというほうがよければそう  
いう形もありますけれども、逆に言えば円借款だけとか無償だけということも、むし  
ろそちらのほうが多いので、それは本当にいろんなケース、成り立ちによるのだと思  
います。

○ 荒木座長代理 よろしいですか。

御存じのミャンマーの場合は、民間の企業が連合して株式会社をつくって、それで  
土地を買って切り売りして、JICAの海外投融資の配当金は9億円になっています。  
だから、こういうふうにはミャンマーのように経済性の高い日本の企業が関心を持っ  
ているところは多分、それでいくのでしょうか。

逆に言うと、アフリカのような日本の企業と縁遠いところは、まだなれないという  
こともあって、最初は政府が手当てをすることの段取りになっているように思  
いますけれども、それは逆に言うと、日本政府がアフリカに対して大いに民間企業頑  
張ってくれ、出てくれということで、民間のほうも、よし、やるぞということで、こ  
の前も40社ぐらいが既にミッションに出ている、関心を示しているわけです。

だけれども、だとすれば、やはり少しは官民連携で何か新しい組織をつくってやっていく工夫も必要でなかったかなという感じは残りますので、これは一つのコメントです。よろしくをお願いします。

それでは、次に移りますが、よろしいですか。

高橋さん、お願いします。

- 高橋委員 ちょっと話がまた変わってしまうのですけれども、私はSDGsについての書きぶりについて質問させていただいて、今回の案件がSDGsのゴール8、この場合はディーセント・ワークというふうにも書いてあったので、本当にそれがどういうふうにつながっていくかというところの説明がちょっとわからなかったのです。

確かに、これはディーセント・ワークをどう理解するかということにもあるのだろうと思いますけれども、確かに雇用というのの一つではあると思いますが、他方で労働者の権利ですとか、社会的対話ですとか、社会保障だとか、そういった側面を考えたときに、果たしてこの案件がそういった部分にどういうふうに寄与するのかがよくわからなかったので、その部分についての御説明が欲しかったということです。

それは何かというと、なぜそういう質問をするかということ、やはりSDGsについてここで言及するのであれば、その程度の理解しかないのですかということにならないですかということです。つまりディーセント・ワークについて、日本政府のこの案件概要書での理解というのはただ単に雇用だけのことですかというふうになりませんか。

もう少し言ってしまうと、決してそうではないにしても、いいところだけを取り上げるようなチェリーピッキングという形でもってSDGsについて言及するのはちょっといかがなものでしょうかというふうな意見につながらないか。だから、ここで案件概要書に果たして言及することがむしろ逆に何か国際的な理解から離れていってしまう可能性があるから、むしろ書かないほうがいいのではないかと思ったりしたのです。

それについて、どういうふうに考えていらっしゃるのか、ちょっと教えていただければと思います。

- 市場外務省国別開発協力第三課首席事務官 ありがとうございます。

ここでゴール8について言及させていただいた趣旨は先ほど御説明したとおりなのですが、労働者の権利とか、そういった具体的なことについては、この案件について、まだ始まったばかりですので、この案件自体で生まれる雇用、この労働者の権利というところまで、この話自体が成熟していないところではございます。それが案件との関係では現状です。

この概要書の中で、このゴール8というものを取り上げたことの是非につきましては、いただいた意見も踏まえまして、今後の案件概要書の書き方については考えてい

きたいと思います。

- 荒木座長代理 高橋さん、よろしいですか。  
それでは、ほかに御意見はございませんか。  
松本さん、お願いします。
- 松本委員 これは質問というよりはコメントなのですが、所有権が公社にあって、非正規住民は現状では20世帯前後いるということだったので、これはカテゴリーBになっていますので、助言委員会にかからずに進む可能性が高いと思われるので、ケニアについて言えばそういう住民移転の扱いとかに不安な部分もありますので、これはかなり慎重に協力準備調査のときに対応していただきたいと思います。
- 荒木座長代理 よろしいですね。  
どうもありがとうございました。

#### (5) モロッコ「ケニトラ大西洋新港建設計画準備調査」(プロジェクト形成(有償))

- 荒木座長代理 それでは、次にモロッコの「ケニトラ大西洋新港建設計画準備調査」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。
- 市場外務省国別開発協力第三課長首席事務官 続きまして、モロッコのケニトラ大西洋新港建設計画について御説明申し上げます。
  - 事業の概要ですけれども、カサブランカの北東に位置しますケニトラ市の近郊に港湾施設を新規に建設することによりまして、増大する貨物の需要への対応を図るという案件でございます。

本件の外交的な意義ですが、モロッコは国連であるとかIWC等の国際場裏で日本を支持してくれている国で、モロッコとの友好関係のさらなる発展を築いていく観点から本件は重要であると考えております。

モロッコ政府は、2011年に国家港湾戦略2030を策定しております。本計画は、この戦略の中に含まれる案件でありまして、モロッコ政府にとって重要な案件と位置づけられております。

さらに、ケニトラ市の近郊には、日本の自動車部品メーカーも進出していることから、この港を整備することによりまして、進出している日本企業にも裨益することが想定されております。

- モロッコにおけます港湾セクターの現状・課題と本計画の位置づけでございますが、モロッコは主要な港の取扱貨物量が2000年から2015年までの間に年間平均5%の上昇を続けております。今後も同様の上昇が見込まれることから、既存の港のみでは増加する取扱貨物に対応できなくなる見込みになっております。そのためにはモロッコは、先ほど申し上げました国家港湾戦略2030を策定しまして、既存港の整備・拡張と新規港湾の建設を行うことにしております。本計画は、この戦略で新設するとされていますケニトラ大西洋新港建設の一部分を支援するというものになっております。

案件の概要は以上でございます。

- 事前にいただきました質問に対する回答でございます。

まず、荒木委員からいただきました、北アフリカでモロッコが安定している理由です。

モロッコが安定している要因としては幾つか挙げられると思います。まず現国王のモハメド6世ですけれども、1956年、モロッコがフランスから独立しました際のモハメド5世のお孫さんに当たります。王室と現国王に対するモロッコ国民の支持が高いということから、政治的に安定しているということは1点に挙げられると思います。

また、国王が地域・社会格差の是正と貧困削減に向けて積極的に取り組んでおりまして、国内の経済格差は存在するものの、貧困層を含めて国民の生活水準が全体的には改善されてきているということから、モロッコの経済社会は安定しているということが2点目に挙げられると思います。

さらには、内務省を中心としますモロッコの当局がテロ対策であるとか治安対策に力を入れておりまして、治安が比較的安定しているということがモロッコが安定している要因として挙げられると考えております。

- 篠原 JICA 中東・欧州部 中東第一課長 それでは、これ以降の御質問につきまして JICA のほうから御回答させていただきます。

- 荒木委員からいただいた2つ目、ケニトラ新港の目指す特色、物流の拠点なのか、海外投資拠点なのかということでございます。

先ほど外務省さんから触れられた国家港湾戦略2030でモロッコ政府が目指すものですけれども、モロッコが面している地中海及び大西洋の沿岸の地域ごとに主要な港湾を整備して、地域の産業振興等の開発を進めていくという方針でございます。今回のケニトラ新港は首都のラバトを含むラバト＝サレ＝ケニトラ地方という3,400万人のモロッコに対して大体450万人程度の人口を擁している地方の物流の拠点港として、まず整備が予定されているということでございます。

そのケニトラ地方の後背地に、さらにフェズ＝メクネス地方という、こちらは農業を中心とした地域でありまして、人口が400万人強の地方で、こちらの物流も担うという形になってございます。

また同時に、ケニトラはすぐ都市から近いところに自動車産業を中心とする輸出フリーゾーン、本邦企業さんも進出されておりますけれども、それもあるといったことで、海外投資拠点という側面での役割も見込まれております。

- 続きまして、岩城委員からいただきました御質問に参ります。近隣の主要港、タンジェ、カサブランカ等が現在対応しており、将来的に対応が困難になるとのことだが、既に10の商業港があり、欧州投資銀行やアフリカ開発銀行による他行への支援が行われる中、本件によりどのような改善効果がもたらされる見込みなのか。

これにつきまして、最後の本案件による改善効果という部分は先ほどのモロッコ政府の方針として、各地域を区切って、地域ごとに開発のために主要港湾を整備していくという方針がございまして、その中で今回のケニトラの港につきましては、ケニトラ及びその後背地域の物流需要、それから既往の港で、特にカサブランカのほうに既にキャパシティがいっぱいのいろいろな取引ニーズを抱えているということで、カサブランカのニーズの一部をケニトラで取り扱うといった予定になっておりますし、先ほどのフリーゾーンといった海外投資促進も含めて、この当該地域の産業物流状況の改善・向上に資するというところでございます。

また、他ドナーの支援している港湾で、これはモロッコの地中海岸に面した、また、モロッコの地理的には最北部の地域を対象にしております、地域的にもすみ分けがなされているということでございます。

- 続きまして、同じく岩城委員からの、新港建設に当たって周辺の交通インフラの整備も重要となっているが、アクセス道路等の周辺開発は計画されているのかということでございます。

今回、モロッコ側では新港の建設に当たりまして、既往の鉄道、高速道路を含む道路網、実際は高速道路、それから、国道の1個下のカテゴリーに当たります、ラバト＝サレ＝ケニトラ地方の管轄している地方道路でございますけれども、こういったところに接続する計画でございます。

なお、実際の距離としては、港湾の予定地から既存の鉄道網までは20キロ強、それから高速道路までは、直線距離ですけれども、本当に2～3キロといった至近のところでございます。

- 続きまして、今回の港湾建設へのSTEP制度の適用を検討いただきたいということ。また、港湾運営のコンセッション計画について、国際競争入札などは想定されているのかということでございます。

まずSTEP制度の活用につきましては、これまでこの調査案件の付議に当た

り、JICAとして準備をしてくる中で、STEP制度についても累次にモロッコ側に説明をし、検討を働きかけてまいりましたが、現時点でモロッコ側から受けている説明としましては、モロッコでは過去に既往の大規模港湾整備の経験があるということ。それから、国内の調達ルールに基づいて本件へのSTEPの適用は困難という回答を受けております。

いずれにしましても、協力準備調査におきましてはどういった形で、STEP制度も含めて支援を行うことが適切なのかということ进行调查していくということになるかと思えます。

また、港湾運営のあり方のほうでございます。まだ詳細はモロッコ政府内でも未定という状況で、モロッコの既存のプラクティスになりますと、国際競争入札を経て、コンセッション契約によって港湾の運営をしていくということが想定されているというふうに理解をしております。

- 続きまして、松本委員から頂戴しました御質問に関してです。まず、輸出フリーゾーンについてということでございます。

アトランティックフリーゾーンと呼ばれるフリーゾーンが今回の新港の建設予定地から大体、内陸30～40キロのところかと思えますけれども、そこにございまして、既に2012年に完工、稼働を開始しております、主に自動車産業の関連企業が中に入居しているという状況でございます。

現地でのヒアリングによりますと、今時点で入居済みの企業が17、そのうち半分ぐらい、8企業が稼働しております、残りの9企業が工場建設中という状況でございます。既に本邦企業としてフジクラ、住友電装といった自動車部品の関連企業さんが入居しておりますし、こちらに旭硝子さんが2019年に稼働予定ということで進出ということを発表されております。

また、その他、欧州の主要自動車メーカーが今、工場を建設中で、2019年に工場稼働、2030年には年産20万台の自動車製造を目指すということで発表しております。また、現地の雇用が現在1万7,000人ぐらいいるけれども、2019年以降、これが3万人ぐらいまでふえていく見込みであるということの説明を受けております。

- 続きまして、松本委員の2問目で、カテゴリーBとした理由ということでございます。

まず、これから御説明させていただく、主に2点をもちまして現時点でカテゴリーBというふうに判断をいたしております。1つ目が、今回の新港建設の予定地周辺、海の中、それから、後背地、陸上を含めてカテゴリーAの対象としてみなすべきような特殊な自然環境もしくは絶滅危惧種といったものは確認されていないということ。また、住民移転の状況ということで、今回の事業の対象予定地でございますけれども、海沿いの砂地または砂地の上に農地が少しくつられてい

るといった状況で、居住者がほとんどいない場所で、住民移転が見込まれないということでモロッコ政府側からは説明を受けております。また、既に一部、用地取得に向けた手続も進められているというふうに説明を受けております。

- 最後に高橋委員からいただきました御質問で、新港建設の主たる目的対象としているケニトラ市の輸出フリーゾーンが、今後発展した場合、それに伴う人口増加などによる包括的な環境負荷、とりわけ地域の農業、酪農に与える影響についてということでございます。

まず、今回の港の計画で、モロッコ政府の港湾戦略自体も2013年にでき上がって、その後、この港が計画されている状況でございますけれども、輸出フリーゾーン自体は、先ほど申し上げましたとおり、2012年に稼働しておりますので、既にモロッコ政府の計画の中にフリーゾーン、またはそれを含めた今後の人口増加の見込みといったものも踏まえて、今回の港の案件が計画されているということでございます。

これをもちまして、人口増加を含め、さまざまな要素について、モロッコ政府から必要な計画が今、されて、対策が必要な形で講じられていくというふうに認識しております。また、今回の港湾建設の案件に関して必要になる部分については、協力準備調査を踏まえてしっかりと確認をしていくというふうに理解しております。

なお、今回の港湾建設の後背地に当たる地域では農業が非常に盛んでございまして、モロッコの酪農及びその他穀物貯蔵の中心になるような地帯でありまして、今回、この港を建設した際には、酪農に対して必要になる家畜用の飼料なんかも輸入がされて、ここで活用がされているということも可能性としては検討されているようでございますので、本事業の実施自体、一定のメリット、プラスの面があるというふうに理解しております。

最後に、モロッコの国の農業振興政策等々、セクター別の政策を踏まえて、今回の港湾の開発計画が作成されているというところで、横の調整等も一定程度されているというふうに理解しておりますし、調査を踏まえてそういったところをしっかりと確認し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 どうもありがとうございました。

それでは、委員の方々から何か御質問、御意見がございましたら。

松本さん、お願いします。

- 松本委員 御説明ありがとうございます。

カテゴリーBになった理由というので御説明をいただいたのですが、個別のことは

この地域の地形がよくわからないので確実なことは申し上げられませんが、添付いただいた計画図とかを拝見すると、規模がまず大きくないかということ、私としてはこれが規模が大きくないと判断した理由がわからなかったので、小さな規模とは見られなかったと思っています。

特に、この地域の地形にもよるのですけれども、こうした大きな防波堤をつくった場合に、砂です。砂がどのように波によって運ばれてきているのかということによっては、この海岸の地形に影響を与えることがよくあるので、このぐらいの規模の防波堤をつくって、本当に周辺の、この波が運ぶ砂がつくる地形等に影響がないのかどうかというのは、カテゴリ－Bではありますが、ぜひ考慮をしながら現地で調査をしていただきたいと思います。

- 荒木座長代理 どうもありがとうございます。

ほか、委員の方で御意見はございますか。よろしいですか。

それでは、このモロッコの件につきましては終わりたいと思います。ありがとうございました。

## 4 その他

### (1) 梨田国際協力局長着任挨拶

- 荒木座長代理 それでは、次に実は会議のレビューを始めたいと思ったのですけれども、新局長がお見えになっていますので、一言御挨拶をお願いいたします。

- 梨田外務省国際協力局長 遅れまして済みません。7月付けで局長を拝命しました梨田と申します。

私、この局に戻ってくるのは9年ぶりぐらいで、2008年から2010年まで、政策課長を務めておりました。そのときはまだ、この適正会議はなかったわけでございまして、以降、こんな非常に頻度高く濃密な議論をされているということはこのポストに戻ってくるまで存じ上げず、大変失礼しました。

本日、第1回目にもかかわらず遅参したことを心よりおわび申し上げます。

非常にODA、なかなか多難な時期を迎えておる中で、外交の武器としては前職の南部アジア部長のときも、ODAなかりせば私の仕事は務まらなかったと思っておりますので、引き続き皆様の御指導を賜りたいと思います。

よろしく申し上げます。

- 荒木座長代理 ありがとうございました。

## (2) 開発協力適正会議のレビュー

- 荒木座長代理 それでは、会議のレビューで、前回の会議において事務局から、本会議の目的であるODAの質と透明性の向上の強化のために会議のレビューを行いたいという旨が伝えられました。また、よりよい運営方法について委員の御意見を伺いたい旨の提案がありました。

つきましては、会議のレビューや改善点などに関しまして各委員2分程度の御発言を願いたいと思っております。よろしくお願いたします。

きょうは、それではどうでしょうか。高橋さん、松本さん、岩城さんという順でよろしくお願いたします。

- 高橋委員 ありがとうございます。

私も、まとまった意見が2分という時間の中で非常に難しいなと思っていますけれども、この適正会議の立ち上げに当初からかかわった人間の一人として、この会議に対するある種の思い入れといいますか、期待もすごくあって、その観点からこれまで約6年近くおつき合いさせていただいたわけですが、その歴史の中で幾つか、ちょっと期待どおりになかなかいかなかった部分があるかなと思っています、その点を少し、そんなにたくさんあるわけではないのですけれども、もし今後、何か改善に向けて考えていただければありがたいと思っています。

具体的にどうだということよりも考え方みたいなものかもしれませんが、1つは当初、適正会議をつくったときに、PDCAサイクルというものをしっかり回しましょう。それも透明性の高い形でやりたいなと考えてこれが位置づけられたと思うのですが、つまり、この適正会議の前に国別援助方針があり、適正会議があって、それから見える化とか、幾つかPDCAというサイクルの中で関連している幾つかの取り組みなり制度があると思うのですが、どうも、この6年間やってきて、余り全体の中での適正会議の位置づけが余りしっかり制度としてできていないような感じがしています。

つまり、ここでの議論がどうやってほかの関連している、例えば今日言及させていただきました国別援助方針ですとか、そういったものに生かされていくのかとか、どうも案件ベースのことが重視になってしまっているあたりが私としてはもう少し制度的観点から何らかの貢献できるような会議にアップグレードできないかなということを考えているわけです。

実は、その観点からこれまでも、とりわけ、この1～2年ぐらいはコメントも割とそういう大枠のといいますか、制度的なことに言及するようなコメントを中心にさせていただいてきて、何か面倒くさいやつだなと思われるような感じもしないわけでもないのですが、ぜひそのあたりを、きょうのきょうで何か結論が出るわけではな

と思いますけれども、何かどこかのタイミングでまた改めて議論できればありがたいなと思っています。

以上です。

○ 荒木座長代理 どうもありがとうございました。

それでは、松本さん、お願いします。

○ 松本委員

- 2点ありまして、1つは、私も立ち上げから関係していて、たしか梨田局長が会計課長だったころの行政事業レビューのときにお世話になったかと思うのですが、そのときにODAを担当して、やはり過去の問題が繰り返し起こっていることが問題ではないかという議論から、過去の教訓をちゃんと次のプランニングで生かそうということからこの開発協力適正会議が生まれたというのが私の理解です。したがって、毎回必ず過去の案件からこの案件に対してどのような学びがあったかということが書かれていると理解をしております。

そういう意味からいくと、例えば日本はもともとインフラとか、あるいは箱物とかをつくってくるのが一つのお家芸的なところがあったわけですが、運営管理のところは苦手であるというか、そこを現地任せにして、結局生かされていないという批判をずっとされてきて、それは過去の案件の問題点にもここであらわれているのですけれども、しかし、また同じように、それが問題であると言われて、では果たして解消できたのかどうかというところが実はわからないのです。つまり、これまで問題だったから、ここは気をつけようというところまでは行ったのですが、では気をつけて、それはうまくいったかどうかというところまで、恐らくまだ5年しかたっていないので、見る事ができていないのかなと思います。

ですから、開発協力適正会議がこの5年、6年と経てきたうちに、最初のころにやった案件が、では本当にこれをやったせいで過去の問題のようなものは繰り返し起こさずに済んだかどうかという意味での振り返りをする必要があるのではないかと思っているのが1点であります。つまり、この会議の運営そのものを評価するには、ODAのスパンが長いだけに、まだ実は完全にはできないので、その準備をそろそろしておく必要があると思っています。

- 2つ目は、そのPDCAサイクルの中で、私自身もここがPでかかわらせていただき、JICAの助言委員会が、ある種Dのところに関与させていただき、そして行政改革のほうの行政事業レビューのほうで、Cのところでもかかわらせていただいておりますが、やはり最後の行政事業レビューの中の外務省のところでは、ここで上げられた意見がどのように実施の段階で反映されたかというのが、逆に言うとそこで出されて、行政事業レビューのさらに第三者チェックを受けるとい

うふうになればPDCAは回っていると思うのですが、現状ではポンチ絵の中に開発協力適正会議が入っていて、PDCAを回していますという説明だけに終わっているような気がして、やはり行政事業レビューのシートの中にも具体的な例として、ここで上げられた問題がDの中でどう生かされてというような、回しているということを何らかの形で見えるようにしていくのが理想的な形なのではないかと思います。

- その2点が大きなところですが、最後に1点、私はこれで退任ということになるのですが、やはり4件というのは時によっては少ないので、出てくる案件が十何件あるうちから4つを選ぶというのはなかなか至難のわざですので、大体回し方も、運営の仕方も板についてきたと思いますので、もう少し案件数をふやして効率的な運営を今のようにやれば十分ではないかなと思っております。  
以上です。

○ 荒木座長代理 どうもありがとうございました。

岩城さん、お願いします。

○ 岩城委員 まだ参加して日も浅いものですから、なかなか御意見というところまで形成できなかったのですが、そういう意味では質問的なことも含まれますが、何点かお話しさせていただきます。

- 出ておまして感じますのは、御指摘もありましたように、過去の類似案件の教訓と本事業への適用というところの内容が非常に意味があるかなと感じております。これはまさに経協案件、あまたたくさん積み上げられてきたものをどう生かしていくかというところで、そのデータベースのようなものの整備の状況とかがどうなっているのかなというのを、これは興味本位になってしまっはまずいと思いますけれども、そういったナレッジマネジメントの強化みたいなものを仕組みとして取り組まれているのか。そこに、それこそ今日的に言えばAIを入れてもっと共有しやすくなるのか、そういったデータベース化みたいなところへの取り組みがどうなっているのかなというのを感じたりしております。それは教訓という意味で、問題事例だけではなくて、成功事例というものも出てくるかと思えますので、それを打ち出していくという意味でも必要なのではないかなと思いました。
- 2点目は、少なからず出た中で思いましたのは、案件の背景と必要性のところの記載が若干読みにくいというのは正直感じておりますので、そこら辺を改善していただければもう少し資料が読みやすくなるなとも思っております。また、その中で知りたいなと思う中には、他国の援助機関との競合関係なのか、協調関係なのかというところの状況を知りたいなと読んでいて思うことがありますので、

そこら辺にも意を払っていただければと思います。

- それと、これは日が浅いのに生意気ではあるのですが、まさに開発協力白書とかにも、PDCAサイクルの中核として開発協力適正会議が位置づけられておるのですが、ここで個別案件についてのコメントを出し合ってチェックしていることがPDCAサイクルの中での何に響いてきているのかというのがまだ1～2回出ただけではちょっと感じられなくて、そこはここの委員だけではなくて、透明性の発揮のもとで、例えばインターネット等でこの議事録等を読んでいらっしゃる方が、PDCAサイクルの中でこれが何をファンクションしているのかというのがもう少しわかるように、わかりやすくなるようになればいいかなと思いました。
- あとは、個別案件審査をする場と決めているのであればそれでもいいのですが、もう少しセクターとか地域とかのくくりで議論するような機会があってもいいのかもしれないなと思いました。ただ、これは別にそういう機会を設けていらっしゃるならそれでもいいなと思いました。

以上です。

○ 荒木座長代理 どうもありがとうございました。

それでは、最後に私から2～3申し上げたいと思います。

- 第1点は、これはこのペーパー、案件説明書というものが専門的過ぎてしまっているということで、それから数字がやたらと躍っているのですが、数字でこのプロジェクトが妥当かどうかという検討というよりも、これが日本にとって、途上国にとってどういう意味を持っているのか。どういう役割を果たすのかというところが重要だと私は思うので、そこは非常にシンプルに書いておいたほうが一般人にはわかりやすいのではないかな。また私自身も、大局観で判断しますけれども、個別の案件の細かいプロジェクトの説明を聞いても正直言ってよくわからない面があって、何かもっと絞り込んだ説明の方法があるのではないかなと1つは思います。
- もう一つは、これは全体の工程の問題なのですが、この会議は全体の援助実施の大きなプロセスの中の一つだと思うのです。例えば円借款でいうと、事前準備があって、案件計画会議とか開発協力適正会議があって、その後にコンサルタント入札があって、次に協力準備調査があってつながっていくわけです。それでずっと行って、本体工事まで行くには随分時間がかかるわけで、政府の内閣府あたりからでも、円借款も長過ぎる。もうちょっと縮小して期間を短くせよということで、これはなかなか難しい問題なのですが、そういうことも含めて、やはり期間の短縮が援助される側も必要だと思うのです。だからと長くやっていけばいいというものではない。

これはやはり我がほうの、援助する側の制度設計というものをもう少し援助される側にも立って考えて、できるだけ援助工程というプロセスを短くする。そういう意味においては、この開発協力適正会議というものはこの前の案件計画会議に続いてあるわけですけれども、ここでもう少し合理的に、会議を何回もやってもいいと思うのですが、例えばメールベースも挟んでやるとか、いろんな工夫があって、なるべく短縮をしていくのが、例えば援助プロセスの短縮化に非常に貢献するのではないかというふうに、これは全体の流れの中で考えたら、そういうことが言えるのではないかと私は思います。

大体2点でお話を終わります。

よろしいでしょうか。

それでは、事務局から何か御意見、あるいはあれがあれば。

- 山本外務省開発協力総括課長 レビューの関係について、今、委員の皆様方から忌憚のない御意見をいただき、感謝申し上げます。

6年たちまして、やはり一度、この会議のあり方をしっかり見直したいなと考えておりました、この関係だけで議論すればまた2時間あるので、きょうは御意見を伺いまして、また、きょう欠席されている委員の方もいらっしゃいますので個別に伺いたいと思いますし、きょう御発言、もう少しこういう点もあったということであれば、ぜひ事務局のほうにメールをいただければと思います。

いただいた御意見については事務局の中でもしっかり検討して、今後、会議にどう反映させるかについて、また御相談していきたいと考えています。

ありがとうございました。

- 荒木座長代理 どうもありがとうございました。

### 3 事務局からの連絡

- 荒木座長代理 それでは、次回について、御発言をお願いしたいと思います。
- 山本外務省開発協力総括課長 次回は、申し合わせどおり、2カ月後の10月31日の火曜日に開催予定でありますので、また御参加のほう、よろしく願います。
- 荒木座長代理 それでは、これで終了いたします。  
ありがとうございました。