

開発協力適正会議 第45回会議録

令和元年6月25日（火）

外務省 8階893会議室

《議題》

1 報告事項

(1) 外務省 ODA 評価（第三者評価）・平成 30 年度評価結果及び令和元年度の
評価案件について

2 プロジェクト型の新規採択調査案件

- (1) フィリピン「ダルトンパス東代替道路建設計画準備調査」（有償）
- (2) パプアニューギニア「トクア空港整備計画準備調査」（有償）
- (3) インド 「北東州道路網連結性改善計画（フェーズ4）準備調査」（有償）
- (4) アンゴラ「南部送電系統増強計画準備調査」（有償）

3 事務局からの連絡

1 報告事項

(1) 外務省 ODA 評価（第三者評価）・平成 30 年度評価結果及び令和元年度の 評価案件について

- 小川座長 それでは、お時間になりましたので、第 45 回「開発協力適正会議」を始めさせていただきます。皆様、お忙しい中御出席をいただきありがとうございます。まず、報告事項ということで「外務省 ODA 評価（第三者評価）・平成 30 年度評価結果及び令和元年度の評価案件について」、外務省の説明者から御報告をお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

- 村岡外務省大臣官房 ODA 評価室長 大臣官房 ODA 評価室の村岡でございます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。お手元の資料ですが、ホチキスどめの資料を 2 種類ご用意していますので、そちらをご覧ください。平成 30 年度 ODA 第三者評価結果についての概要、本年度 ODA の対象案件の 2 項目につきまして御報告させていただきます。
- まず、昨年度の評価結果でございます。当省では、ODA の管理改善と国民への説明責任の向上を果たすことを目的に、政策及びプログラムレベルを中心とした ODA 評価を実施しているところです。これらの評価は客観性、独立性の観点から、一般競争入札によって選定された外部有識者及びコンサルタントで形成された個別の評価チームによって、それぞれ第三者評価として実施されております。
- 昨年度の ODA 評価では、4 件の第三者評価を実施しております。お時間の関係もございまして、この場では各案件の詳細な御説明は控えさせていただきます。本日の審議事項とも関連するアンゴラ国別評価について、簡単に御紹介させていただきます。お手元の資料の平成 30 年度外務省 ODA 評価（第三者評価）結果概要の 5 ページをご覧ください。
- 本アンゴラ国別評価は、NTC インターナショナル株式会社が受注し、外部有識者として、専修大学の稲田教授が評価主任を、立教大学の村尾助教がアドバイザーを務められたものです。評価対象期間は 2006 年度から 2017 年度までの 11 年間です。
- ODA の評価は、開発の視点からの評価と外交の視点からの評価という 2 本立てですが、まず、開発の視点からの評価でございます。OECD ランクの評価クライテリアに準じて、政策の妥当性、結果の有効性、プロセスの適切性の 3 点について評価いただいておりますが、政策の妥当性は A（極めて高い）、結果の有効性は B（高い）、プロセスについては B（高い）となりました。
- また、外交の視点からの評価につきましては、当会議でも御指摘を幾つか受けており、

その内容の充実に努めています。対アンゴラODAにつきましては、同国がアフリカの大国の一つであり、アフリカにおける存在感を持ちつつある中で、2017年9月に発足したロウレンソ新政権が日本との二国間関係の強化に強い関心を有しているということから、両国間の外交的な関係の重要性はより一層高まっているという指摘をいただいております。また、経済面での潜在性も高く、経済的な観点からの重要性も高いという評価が書かれています。

- さらに、2002年の内戦終結以降、紛争後における平和の定着を実現させ、発展を遂げているということで、この改革の努力を後押しすることはサブサハラ地域における地域の安定の観点からも重要な意義を有するという評価をいただきました。また、外交の視点からの評価では、ODAを投入したことによる外交的な波及効果についても見ていただいておりますが、ロウレンソ大統領をはじめ、アンゴラの要人が日本の支援を高く評価していることが、各種発言ぶりから確認されております。
- また、NGO連携無償資金協力で地雷除去の協力といった活動を通じた親日感情の醸成といった、社会的側面からも一定の効果が見られたという評価をいただいております。
- これらの結果を踏まえて、評価チームからは当省及びJICAに対する提言をいただいております。項目だけかいつまんで申し上げますと、国別開発協力方針や事業展開計画への新しい国家計画等への反映、これは、国別開発協力方針を策定したのが2017年でその年に新政権ができて、新たな国家開発計画ができておりますので、速やかにこの内容を反映した展開が必要ではないかという指摘でございます。地方部における協力の積極化、都市部と地方部の調和のとれた開発を新しい国家開発計画は目指しておりますので、これを踏まえて日本の協力を積極的に行うべきだという御指摘でございます。
- また、同国は一定の経済水準を有しており、円借款の一層の活用ということについても御提言をいただいております。加えて、都市環境分野への支援、現地のODA実施体制の強化、さらにはODA広報の強化といったものが、今後さらに改善すべき点として挙げられています。
- 今回評価を行った4案件全体を見ると、それぞれの評価案件、国や評価機関のコンテキストが違いますから、単純な比較は難しいのですが、総じて見ると、開発のための視点から見た政策の妥当性、結果の有効性はいずれも高い評価をいただいております。一方で、プロセスの適切性については、一部に課題があるという評価が示されたことを御報告したいと思います。今回の評価結果は、近日中に外務省のホームページにおいて公開する予定でございます。また、評価に基づいたODAのPDCAサイクルを着実に回していくという観点から、現在、国際協力局及びJICAにおいて、各案件の評価結果から得られた諸提言への対応策というものを検討しているところです。これにつきましても、随時ODAホームページに公開させていただく予定です。以上が30年度の評価結果の御報告です。

- もう一つの御報告は、今年度の実施予定案件でございます。今年度はフィリピンの国別評価1件、それから、課題・スキーム別評価といたしまして、地球規模課題対応国際科学技術協力プログラム(SATREPS)の評価、これは初めて行うものでございます。女性のエンパワーメント推進にかかわるODAの評価、それから、昨年秋の大臣有識者諮問会議で御議論いただいたNGOに関する評価ということで、日本NGO連携無償資金協力の評価についても今年度は取り組ませていただく予定でございます。また、外務省が実施しております無償資金協力の個別案件の評価についても1件行う予定でございます。現在、一般競争入札による調達手続を進めているところでございます。私からの報告は以上でございます。

- 小川座長 御説明ありがとうございます。それでは、委員から、何か御質問、御意見がございましたら、お願いいたします。高橋委員、お願いします。

- 高橋委員 御報告ありがとうございました。確認のような質問になるのですが、この適正会議のあり方として、この国別計画との連動というか、どういうふうに関連していくのかというあたりが、もう少し有機的な連携というか、ここで議論した案件がどういうふうに関地で調査されて評価されて、みたいなこと、もう少しつながりがある形の連動性みたいなものを期待していたのですが、どう考えたらいいのか、お考えがあれば教えていただきたいのですが。

- 村岡ODA評価室長 御質問ありがとうございます。本適正会議で議論いただいているのは、基本的にプロジェクトベースのお話でございます。プロジェクトの成果、評価結果は、プロジェクトレベルの評価ということで、基本的にはJICAの評価部が評価をしており、我々はこの結果を踏まえて、当該国に対するODAの成果を評価しているという建て付けになります。ただ、タイムスパンがございまして、JICAのプロジェクト事業の評価結果、これができるのは事業が終了してから3年以内、円借款の場合は、恐らくここで御審議いただいた10年以降後の話になります。技術協力、無償資金協力はもう少し足が早いものでございますけれども、これも事業終了後3年以内ということでございますので、私どもはその結果を活用して、過去5年間ないし10年間の国別の開発協力施策の評価、あるいは課題別スキームの評価をやらせていただいているので、ここで御議論いただいた個々の内容が、直接私どもがもっている評価に反映されているかどうかを確認するのは少し難しいのかもしれませんが。

- 一方で、今回の御審議事項のペーパーにもあろうかと思えますけれども、過去の教訓等の活用に基づいて新しい案件を審査する建て付けになっていると思えますので、私どもが行った国別、課題別、スキーム別の評価結果、あるいはJICAの行った事後評価の結果を参照した上で案件形成を行う、その場において出てきた事前評価あるい

は案件内容がこの場で議論されているのではないかと思います。

- 私どもも過去の議論で出たものが評価結果にどのように出てきているか、必ずしもこれまでそういった視点では見てきておりませんが、そういった長いスパンでの評価を行う可能性については、今後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した。
- 小川座長 よろしいでしょうか。岩城委員、お願いします。
- 岩城委員 素朴な質問で恐縮なのですが、今日の御説明は今日の審議案件に係のあるアンゴラということでしたが、拝見していますと、インドネシアにおいて、一部課題があるという指摘もあるのですが、むしろそういうところの課題に対する認識、対応の仕方みたいなものに少し触れていただこうと思ったのですが、そこら辺はいかがでしょう。
- 村岡ODA評価室長 お時間が許せば簡単にインドネシアについて御報告させていただきます。課題があるという指摘が出た点については、プロセスの適切性という観点でございます。結果の有効性につきましては、極めて高いという評価で、これは過去のJICAの事後評価の結果等を踏まえて、日本政府の投入はインドネシア側の期待に即したものであり、また、幾つかの検証項目を用いて、結果の有効性についての検証を行いましたけれども、これも満足のおけるものだったということで極めて高いというものが出ました。
- プロセスの適切性につきましては、3点ほど指摘がございます。一つは、現地ODAタスクフォースに関連したものでございます。御承知のとおり、外務省においては、基本的にODAタスクフォースというものを在外公館が開催し、ステークホルダーの意見調整も含めて案件を形成していくというプロセスをとっていると理解しておりますが、インドネシアにおいては、ODAタスクフォースという場でない、よりハイレベルな関係者間の対話が行われているということでございます。しかしながら、それについて、どういったものが行われているのかということについては、必ずしも十分な公開資料が第三者評価に当たっては入手できなかったため、ODAタスクフォースという切り口から見ると、これについては十分に行われていないという指摘でございます。
- もう一つは、プロジェクトのモニタリングにかかわるところでございますが、個別のプロジェクトのモニタリングはJICAがきちんとやっているということですが、政策にかかわる、あるいは政策を形成する幾つかのプロジェクトの集まりであるプログラムのモニタリングは、必ずしも外務省としてやっていないということです。そういったことも含めてインドネシア政府との間での経済協力政策協議が2014年以降、

実施されていないということ、これはさまざまな要因があろうかと思います。インドネシア側がジョコ政権にかわったということもあって、その後、対話のタイミングを見計らっていたというところがございますが、昨年度第三者評価を入れた時点では、それがまだ行われていないという指摘ということで、一部そこについては改善の余地があるという指摘でございます。

- 現在、国協局において、こういった指摘に対して具体的な対応を御検討いただいておりますので、指摘を踏まえた対応策については、また別の機会でご報告できると思います。以上でございます。

○ 小川座長 ほかはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。西田委員、お願いします。

○ 西田委員 御説明ありがとうございました。

今に加え、質問なのですけれども、今回、プロセスの適切性ということで、タスクフォースではない形でハイレベルな対話が行われていることは確認されたということ、もう一つが、いろいろな事情があるけれども協力プログラムのモニタリング評価はされていなかったということかと思うのですが、これを踏まえて、今後こういった現地タスクフォースを開催する方針、あるいは方向性でおられるのか、あるいは協力プログラムのモニタリングというものも、状況が安定し次第また開始するのでしょうか。要は、先ほどの高橋委員のお話もそうですけれども、こうやって出てきた指摘というものはどう生かされるのか教えていただけますか。

○ 村岡室長 岡野課長がいらっしゃるので、もし岡野課長から何かあればと思いますが、今の段階では、報告書は3月末に第三者から出てきて、外務省、JICAに向けてこれを私どもは報告しています。それを踏まえてどのような対応が可能なのか。第三者の評価でございますので、必ずしも実務に即していない部分もあろうかと思いますが、それも踏まえて、外務省、JICAとしてどのような対応が可能なのかという検討を今まさにやっただいていただいているところであります。私どもは、これはフォローアップ会議と言っておりますが、そのフォローアップの結果を踏まえて、それを年内には公開するプロセスでございますので、具体的にこういったことを対応策として考えているということを申し上げるタイミングではございませんけれども、毎年、年の終わりごろに年次報告書の報告というものをこの場でやらせていただいております。ODA評価年次報告書、その場においてフォローアップ事項についても御説明する機会があろうかと思いますが、今の御指摘も踏まえて、出てきた対応策について御紹介できればと思っています。

○ 西田委員 ありがとうございます。

- 小川座長 それでは、よろしいでしょうか。どうぞ。
- 岡野外務省国別開発協力第一課課長 国別開発協力第一課の岡野です。当課でインドネシアを担当しておりますので、簡単に付言いたしますと、第三者の方の評価というのは、評価として承って、きちんと改善すべきところは改善したいと思っております。
- 他方で、インドネシアとの関係では、全く業務をサボっているわけではなくて、いろいろなレベルで意見交換が行われていて、必ずしもODAタスクフォースという名前は使っていないとも、同じような関係者が常日ごろから協議している状況でしたので、これをどういった形で屋上屋を重ねないでスリム化しながらやっていくかというのは、引き続き考えてまいりたいと思います。ジョコ政権になって1年目は向こうの政権内ががたがたして、なかなか協議もできなかったのですけれども、2年目、3年目になってから、私も実際に出張に行って、先方の国家開発庁（BAPPENAS）とも協議しておりますし、それを政策協議という名前をつけなかったというのはありますけれども、いろいろなレベルで大使館ともやっておりますので、それをどのような形で第三者評価への回答としてまとめるかというのは、検討しているところであります。
- 小川座長 どうもありがとうございました。

2 プロジェクト型の新規採択調査案件

(1) フィリピン「ダルトンパス東代替道路建設計画準備調査」 (有償)

- 小川座長 よろしければ、続きまして、2番目の「プロジェクト型の新規採択調査案件」に関する議論に移りたいと思います。本日取り上げます案件は、事務局から提示のありました新規採択案件17件のうち、フィリピン、パプアニューギニア、インド、アンゴラの4件についての議論をお願いいたします。進め方としては、説明者から外交的意義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、議論を行いたいと考えております。
早速ですが、最初の案件に入りたいと思います。フィリピン「ダルトンパス東代替道路建設計画準備調査」、プロジェクト形成（有償）について、説明者から外交的意義及び委員のコメントに対する回答をお願いいたします。
- 岡野国別開発協力第一課課長 フィリピンのダルトンパス東代替道路建設計画につきまして、簡単に概要を御説明いたします。これは、マニラの首都圏とルソン島の中北部を結ぶ主要幹線道路の一部にダルトンパスという名前の部分がありまして、そのの

バイパス道路を整備するというものでございます。トンネル、橋梁などを含んで、2車線で40キロ前後のバイパスをつくる計画になっております。円借款案件です。これによりまして交通インフラ、走行性の改善などを図って、連携性強化、経済活性化に結びつけたいと考えております。

- フィリピンとの関係では、日・フィリピン関係は今非常に良好でございまして、ドゥテルテ政権が進めております「ビルド・ビルド・ビルド」と呼ばれるインフラ整備計画に日本としても協力をしているところでございます。このダルトンパスの計画は、その「ビルド・ビルド・ビルド」の政策にフラグシッププロジェクトとして位置づけられているものです。日本とフィリピンの間では、経済協カインフラ合同委員会というものが今までのところ年に3回程度の頻度で開催されておまして、本年は2月に日本で、それから、先週フィリピンで今年度2回目が開催されました。両会合におきましても、このダルトンパスについて、日本から質の高いインフラの支援をお願いしたいという非常に高い期待がフィリピン側から示されているところでございます。続きまして、委員からの質問について、JICAから御回答させていただきます。
- 竹田 JICA 東南アジア・大洋州部 東南アジア第五課課長 JICA 東南アジア第五課の竹田と申します。よろしくお願ひいたします。御質問をいただきました点につきまして、テーマごとにくらせていただきまして、回答させていただきます。最初に、道傳委員、西田委員、岩城委員から、フィリピン側の期待と日本の比較優位性、海外案件の実績、我が国の強みと課題について御質問をいただきました。
- 現道のダルトンパスはルソン島中北部からマニラ首都圏への唯一の幹線道路となっておりますが、地震や台風等の自然災害に脆弱という課題を抱えております。本事業は、マニラ首都圏への交通、物流の要であるダルトンパスの代替道路建設を目的としているため、フィリピンにとって大変重要度の高い案件となっております。災害に強く、走行性にすぐれた道路建設技術につきましては、フィリピン同様、日本も地震や台風等の自然災害が多い中において、1万本以上のトンネル施工実績がございます。そういったことを踏まえまして、フィリピン初の本格的な山岳トンネルということもございまして、日本への期待が高い状況でございます。
- 我が国の強みにつきましては、安全性、強靱性、そして、ライフサイクルコストから見た経済性と多岐にわたります。ただ、本計画では山岳道路の施工技術、そして、トンネル維持管理にかかわる知見の活用について検討していく予定でございまして、特に本事業では、フィリピン初の本格的な山岳トンネルとなることから、トンネルの維持管理におきましては、過去の類似案件の教訓も踏まえまして、体制の構築、そして、能力強化が課題と認識しております。そのため、事業の実施機関と維持管理にかかわる主体との緊密な協力関係の構築、そして、能力強化を検討していきたいと考えてございます。

- 具体的にどういった技術を活用することを想定しているかと申しますと、現時点では A G F 工法、注入式長尺先受工法を候補として想定しています。この技術は、軟弱地山を確実に固結改良し、不安定や地山でも抜け落ちを防止しまして、安全な掘削を行うことを可能とする技術でございます。この点において、日本の優位性が確認されています。
- 海外の実績につきましては、香港の地下鉄工事、スリランカのダム排水路トンネル工事、そして、台湾新幹線等の工事での実績が確認されてございます。
- 続きまして、田辺委員からバイパスの新設の必要性ですが、日本では既存の山岳道路の強靱性と高速化を図る例が多く見られる中、本事業においてバイパスの新設を選択した根拠は何かという御質問に対してですが、既存道路は活断層と並行してありまして、崩壊性の高いのり面が各所に見られて、改善が必要なのり面は非常に広範囲にわたっております。そのため、2015年に国交省が実施したプレFSでも、既存道路の改良をした場合、のり面の改良に2400億円程度かかるという試算が行われております。また、既存道路の改良強化では、現道の急勾配、そして、急カーブといった線形改良が難しく、走行の安全性の向上が見込めません。以上から、本計画では、代替道路の建設を選択しております。
- 次に、岩城委員から事業実施スケジュールについて御質問がございました。2011年度の経産省によるプレFSでは、2013年にFS、そして、2016年には工事を開始する予定となっておりましたが、現在までこの計画が実施されていない理由についてですが、こちらは事業対象地域に先住民の居住地域がございまして、フィリピンの法律上、調査開始に先立ちまして、こういった先住民の皆様の合意を得る必要がございまして、先住民への計画説明をこれまで継続している中で、今回、先住民の皆様から合意が得られたため、本件を進める環境が整ったと判断したものでございます。
- 次に、西田委員から、先住民に係るフィリピン政府の政策、そして生じ得る影響について御質問をいただきました。こちらにつきましては、フィリピン政府が先住民配慮にかかわる先住民権利法という法律を制定しておりまして、先住民の先祖伝来の土地に対する権利を保護することによって、経済、社会、文化的な福祉を保障しています。開発活動を行うに際しましては、先住民との実践協議、そして、合意取得が必要となっております。本計画につきましては、本事業の実施について、先住民の合意を取得済みでございます。
先住民への影響につきましては、住民移転等が想定されますが、詳細につきましては、協力準備調査の中で確認してまいりたいと考えております。また、協力準備調査では、「先住民族計画」を策定いたしまして、先住民への影響を最小化し、損失が生じる場合には、損失を補填するための支払いなどを含め、実効性のある対策を検討していく所存でございます。
- 次に、高橋委員からストロー効果について御質問がございました。道路建設に伴うス

トロー効果について、事前評価はどのように行っているのかという点につきましては、まず、ストロー効果とは、交通インフラの開通によって人の移動がしやすくなることにより、交通インフラにより結ばれる一方の地域からのみの移動が著しく起こり、移動元の地域の経済・社会活動が衰退、ひいては過疎化等を引き起こすことを意味していると認識しております。本事業は、大規模な輸送力を伴う新規交通網の整備というものではなく、自然災害に脆弱な既設道路の代替となる道路の整備を目的としております。これまで発生している斜面崩壊や通行止めなどによる経済的損失を抑制し、マニラ首都圏への物流改善により、ルソン島中北部の地域経済へのプラスの効果を見込んでおります。ただ、社会・経済的効果につきましては、協力準備調査の中で精査してまいりたいと考えてございます。

フィリピン政府は、全国交通網の整備を政策としていることから、各地のネットワーク及び連結性を高めて、均衡のある都市発展を目指しています。フィリピンの人口増加率は年間平均1.72%と高いことから、日本のように総人口減を背景にしたストロー効果への懸念は現在のところ顕在していませんが、今後調査を進める中で留意してまいりたいと考えております。

- 次に、ストロー効果について、事前評価の段階で可能な範囲で案件概要書に明記すべきではないかという御指摘につきましては、地域の社会経済状況、交通網計画、開発計画など、案件により状況は異なりますが、事業による重大な影響があらかじめ事前評価の段階でわかっている場合には、案件概要書への記載、ないしは適正会議での説明をしてまいりたいと考えております。以上になります。

○ 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説明について、追加で御意見、御質問がございましたら、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 私のコメントに対する御説明は了解しました。ありがとうございました。別のお二人からの先住民族に関する御説明があったので、その点だけ私も関心があったので、一点お聞きしたいのは、既に合意がとられているという話だったのですが、どのようなプロセスでどうとられたのか、もう少し補足的に説明願います。特にドゥテルテ大統領のある種政策的な国民に対する対応というか、スタンスがいろいろと取り沙汰されている状況でもあるので、本当に民主的なのというか、十分住民の参加が確保できたプロセスなのかどうかというあたりは心配ですので、もし情報がございましたら、御説明いただければと思います。

○ 説明者 住民合意の形成状況ですけれども、フィリピン政府で定めている事前同意、FPIC (Free Prior Informed Consent)と呼んでいます。FPICプロセスにのっ

とりまして、先住民に事前に十分な情報を提供して、実施機関から事業概要を説明した上で、実施機関の公共事業道路省、そして、国家先住民族委員会（NCIP）と本事業の対象地域の先住民の代表数十名で複数回にわたりまして協議を行いまして、本事業に対する先住民の合意、Minutes of Agreementへの署名を得ている状況です。

- 小川座長 よろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

(2)パプアニューギニア「トクア空港整備計画準備調査」（有償）

- 小川座長 続きまして、2番目の案件に移りたいと思います。2番目はパプアニューギニア「トクア空港整備計画準備調査」、プロジェクト形成（有償）について、説明者から外交的意義及び委員のコメントに対する回答をお願いいたします。
- 岡野国別開発協力第一課課長 続きまして、パプアニューギニアのトクア空港整備計画について、概要を簡単に御説明いたします。これは東ニューブリテン州におきまして、同州の主要空港でありますトクア空港の改修、拡張を実施する案件でございます。PNGは、御承知のとおり、大洋州で最大の国土面積・人口を有する国でありまして、我が国とは漁業関係を含め、一貫して良好な関係を築いている国でございます。昨年は日本でPALM、島サミットも開かれまして、PNGを含めた大洋州諸国に対しまして、海の保安とか環境保護を中心とした支援の方針も示したところでございます。その中で、このトクア空港につきましては、連結性の強化という意味で非常に重要な案件と認識しておりまして、先方政府からも累次にわたる日本への支援要請もございましたので、今回、案件として協力準備調査を進めたいと考えています。いただいた質問につきましては、JICAから御回答いただいて、最後に外務省から一言つけ加えさせていただきます。
- 若杉JICA東南アジア・大洋州部東南アジア第六・大洋州課課長 JICA東南アジア第六・大洋州課の若杉と申します。委員の皆様からいただいた質問について、JICAから御回答を申し上げます。
- 1点目、道傳委員からの御質問ですが、トクア空港の改修・拡張は、PNG内および島嶼国間の連結性強化にはどのような貢献が見込まれるかという点でございます。現在のトクア空港では、100程度の航空機、具体的な機種名で言うとフォッカー100が就航しているのですが、今回の滑走路、ターミナル等の改修、拡張によって、160から200程度の機種、具体的に言うとボーイング737MAX8という航空機材が就航可能となります。本事業で想定されている実施機関によると、トクア空港を地域のハブ空港とする計画がありまして、1回の利用客数の増加によって、トクア

空港からパプアニューギニア国内の近隣都市や島への連結性が強化されると考えております。また、トクア空港が改修、拡張によって国際空港化された場合、パプアニューギニア国にエアニューギニーという航空会社があるのですが、そこからは国際線就航の意向が確認されておりまして、それによって観光客増、オーストラリアですとか東南アジアとの連結強化に貢献することが見込まれています。

- 続きまして、道傳委員からの2点目の御質問ですが、環境に配慮したエコエアポートの空港技術について御教示くださいとのことですが、エコエアポートについては、空港及び空港周辺において、環境保全及び良好な環境の創造を進める我が国で推奨している施策でございます。具体的にはどのような技術かと申しますと、例えば自然採光をより多く取り入れる施設設計による電力削減ですとか、Low-Eガラス、遮熱ガラスによる冷房負荷の軽減、あるいはLED照明による低消費電力、雨水のトイレ洗浄水や植栽への散水用への再利用、節水設備の設置、トイレ、小便器は節水装置設備入りを設置するですとか、インバーター制御で空調機を各室の用途に応じて系統分けする等、きめ細やかな設置、設計を行う、そういったものの全体を取り入れて、エコエアポートという技術を実現する考えです。
- 続きまして、岩城委員からの1点目の御質問でございます。同国、ナザブ空港においても日本の支援によって整備されており、本案件と同様に環境負荷に配慮した空港になっているようだが、こちらの進捗についての御質問でございます。ナザブ空港整備事業については、2019年6月、本日現在の進捗については、今、入札を締め切って実施機関にて入札評価中でございます。今年8月以降の着工を見込んでいます。
- 続きまして、岩城委員から2点目の御質問です。エコエアポートの実績、ほかの国であるのか、もしあれば教訓等について御教示いただきたいという点です。他国のSTEPを適用したエコエアポートの支援実績は、フィリピンの「ボホール空港建設及び持続可能型環境保全事業」などがございます。過去の支援実績からの教訓としては、エコ対応によって事業費が膨れ上がる可能性、どの程度のエコに関連した設備や施設を導入するかにもよるのですが、メンテナンスオペレーション教育の必要性、維持管理に必要な機具の調達に関する難易性といった点に配慮するべきといった教訓が得られております。本事業の協力準備調査においては、これらの点について十分に留意した上で実施する予定でございます。
- 高橋委員から、3点御質問をいただいております。まず1点目でございますが、期待される開発効果に記されている乗客数の増加、発着回数の増加の目標値は、MTDP、第3次パプアニューギニア中期開発計画、すなわち、2022年を目途としたものか、それとも「開発戦略計画」、すなわち2030年を目途としたものか、また、目標値はトクア空港のみか、それとも地方空港を含むPNG全体かとの御質問でございます。案件概要に記載がございます期待される開発効果に記載されている目標値は、2025年に本事業の完工を想定して、完工から5年後の推計値としております。具体的な

数字、詳細は、協力準備調査のほうで確認してまいります。

なお、乗客数の増加、発着回数の増加の基準値については、事前に現地調査をした2018年12月時点で入手可能であった最新の2017年実績としてございます。また、この目標値はトクア空港のみを対象としており、地方空港を含むパプアニューギニア全体に対応しようとしたものではございません。

- 高橋委員からの2問目の質問でございます。パプアニューギニアは観光開発を目指しているものの、治安課題がボトルネックになっているのではないかとということと、期待される開発効果を実現するためには、治安の改善は重要な外部ファクター、条件と思われる、これへの取り組みはどうなっているのかということでございます。

パプアニューギニアの治安については、首都ポートモレスビー圏の犯罪発生率が顕著に高く、地方部の犯罪率は低いのが特徴的でございます。本事業対象地域での殺人事件の発生率は、年間10万人当たりで18人と、これは首都ポートモレスビーでの殺人事件の発生率の3割以下で、事業対象地の観光開発に係る治安の影響は限定的であると考えます。

また、全般的なことですが、首都圏での治安対策に関しては、2018年11月に同地で開催されたAPECの前に、オーストラリアによる警官や軍に対する能力向上支援が実施され、以降もパプアニューギニア政府独自に継続的に治安改善の取り組みが行われていると聞いております。

- 高橋委員からの3問目ですが、さらに観光開発は持続可能性の観点から、今後の観光公害の課題が重要視されているということで、パプアニューギニアではどのような取り組みが現在、実施、計画されているかということです。

現在世界銀行によるパプアニューギニア観光セクター開発プロジェクトが実施されています。本事業対象地域は、同プロジェクトの対象地域でございます。その取り組みの一環で、そこに係る総合計画の作成、関連政策強化を通じて、観光公害対策も取り上げられる予定と聞いています。内容については、協力準備調査のほうでも確認してまいります。

- 続きまして、田辺委員からの御質問でございます。ICAOの基準を満たしていない点について教えていただきたい、ICAOの基準を満たすことで何が可能になるかという御質問でございます。

現在のトクア空港は、滑走路、誘導路、エプロン等について、約70席のフォッカー28という機材を対象機材として、ICAOの3C基準というものがございしますが、それを満たすように整備されています。今回の事業ではICAOの4C基準、1,800メートルの滑走路距離と必要な機体の対応、機体の両翼の幅24メートルから36メートルに対応するというものが4C基準でございますが、それに準拠した滑走路、誘導路、エプロンの仕様とすることによって、より大型、先ほど冒頭にありましたとおり、ボーイング737の運用が可能となります。

また、保安検査に関しては、現在のトクア空港では、受託手荷物のX線検査は設置されていない状況ですが、今後、国際線化を目指す今回の事業では、I C A Oの基準により、X線検査装置が必須となります。

- 田辺委員の2問目の質問でございますが、国際線就航の候補線はどこか、また、想定される航空会社の要望を確認されているかということです。

国際線就航の候補地として、オーストラリアのケアンズ、ブリスベン、日本の成田、フィリピンのマニラ、シンガポールなどが考えられます。想定される航空会社は、現在もブリスベン、マニラ、香港、シンガポールなどに国際線を就航している、パプアニューギニアのエアニューギニー社、同社に対しては、トクア空港が改修、拡張された場合には、国際線の運航希望があることは確認済みでございます。

- 西田委員の2問目のほうです。リスク評価と他機関の連携、役割分担についての御質問でございます。

リスク評価と対応方針についてですが、当国の過去事例では、L N Gなどの資源開発に伴って、現地労働者の賃金、現地資材単価、重機リース単価等の上昇が確認されております。本事業実施時期にも、鉱山開発や新規のL N G開発が開始される可能性があるため、各種の単価上昇リスクが予想されます。そのため、協力準備調査時には、詳細なパプアニューギニア国内の開発状況の確認ですとか、世界的資源価格のトレンド、第三国からの人員確保も考慮した事業実施体制などについて慎重に検討してまいります。

また、空港の拡張や国際線就航によって、運営維持管理費の増加及び人員の増加は必要となりますが、同時に収益の増加も見込まれます。協力準備調査において拡張に見合った運営維持管理体制、能力を調査・分析し、具体的な対応を検討してまいります。また、財務的にも対応可能な空港使用料金設定についても調査、提案してまいります。他機関との連携、役割分担についてなのですが、オーストラリア外務貿易省(D F A T)や他の政府機関が入っていない理由については、現在、トクア空港を初め、パプアニューギニアの国内空港については、A D Bが直接的な関連する支援を行っています。例えばフェンスですとか消防車、一部の地方都市では空港ターミナルですとか、直接的な支援をしています。一方で、オーストラリアはどちらかという間接的な連携、役割分担となるため、案件概要書に記載していなかったものでございます。具体的に、オーストラリアは現在航空管制機関であるパプアニューギニアエアサービスに対し、航空保安システムへの支援を実施中であり、飛行場情報放送業務の整備、衛星を活用した航空保安システムの計器飛行方式の設定等ソフト面での支援が多いという状況です。

- 西田委員からの次の質問でございますが、本計画を実施することによる日・パプアニューギニア関係における直接的な経済効果はどのようなものかとの御質問です。

御承知のとおり、当該地域、第二次世界大戦時に日米両軍が激戦を繰り広げた地域で

あり、戦跡が残っているとともに、定期的に日本からの慰霊団が訪問しています。また、ダイビング、火山、温泉などの観光資源もあるため、邦人観光客の増加が見込まれ、それに伴う我が国の企業の投資、進出も期待できるかと考えております。

- 岡野国別開発協力第一課課長 最後に西田委員からもう一つ御質問がございまして、本計画と直接関係がないかもしれませんがということで、昨年11月に「インド太平洋におけるインフラ投資に関する3機関間パートナーシップに関する日米豪政府の共同声明」が発出されましたが、その後、今年4月にこの3カ国でインフラ協力に係る合同ミッションをパプアニューギニアに派遣しておりまして、この概要及び今後について情報をいただきたい、また、従来の援助協調との違いや3カ国政府の関心及びアプローチの相違点につき、理解を深められたいとのことでございました。昨年の共同声明は、3者、日米豪の機関がサインしたものですけれども、日本は国際協力銀行(JBIC)、豪州は外務貿易省(DFAT)と輸出信用保険公社(EFIC)、アメリカは米国海外民間投資公社(OPIC)というこの3機関のパートナーシップの声明でございます。この3機関がミッションを派遣するというので、それ以外に、日本からは例えば日本貿易保険(NEXI)とかJICA、外務省からも同行いたしましたし、その他、アメリカからは、国際開発庁(USAID)とかが参加して、現地で関係機関に行ったり、電力、石油、ガスの国営公社を訪問したり、世銀等の開発金融機関、あるいは現地に所在する商業銀行や機関投資家、民間企業等々と、どのような具体的な案件ができるかということについて意見交換を行ってきたものでございます。今後も引き続き現地ベースで協議を行って、具体的な案件形成に向けて検討を進めていく予定でございます。
- 従来の援助協調というのは、どちらかという援助の重複を回避したり、支援や開発の効率性の向上を目指すものでございましたけれども、この連携につきましては、より政策的に自由で開かれたインド太平洋地域の維持発展のために何がやっていけるかということで、3機関が協力していこうということになっております。日米豪は政府レベルでもこういった話し合い、取り組みを進めているところでございまして、例えば去年、APECがパプアニューギニアでございましたけれども、そのときに日米豪とニュージーランドとPNG政府の5カ国で、パプアニューギニア電化パートナーシップ共同声明というものも発出いたしました。これはパプアニューギニア、現在、国民の13%しか安定した電力を受けられていないのですが、2030年までに電力へのアクセスを70%にするという目標をパプアニューギニア政府が掲げておりまして、それに対して、日米豪ニュージーランド、この4カ国が支援していこうという枠組みでございます。このように、ニュージーランドはポーションとしては非常に小さいのですが、日米豪で太平洋島嶼国への関心が高まっているところもありまして、協力していこうという機運が生まれているところです。他方で、手法につきましては、それ

ぞれの国が持っているツールは若干異なるので、それは協調しながら、うまく役割分担もしていくということかと思えます。

補足になりますが、オーストラリアにつきましては、去年の11月に豪州太平洋地域インフラ資金調達ファシリティというものを設立しました。これは日本で言う円借款に相当するもので、今まで豪州政府は無償資金協力、技術協力のみでしたが、そこにローン、借款をつけ加えるということで、太平洋地域を中心に融資を含めて20億豪ドルをインフラ分野に拠出する基金を設置するというので、この点でも日本との間で協力していけるかと考えているところです。以上です。

- 小川座長 どうもありがとうございました。それでは、ただいまの説明につきまして、追加で御質問、御意見がありましたら、お願いいたします。西田委員、お願いします。
- 西田委員 御説明ありがとうございました。一番最後の日米豪の協力についてなのですが、概要を理解いたしました。また、政策連携という形で、このように関係国と協調していくことは、私は非常にいいことだと思うのですが、案件について検討中ということだったと思うのですが、きょうの日経新聞のLNGの開発に10億ドルを融資する方向で検討というのは、このことを指しているという理解でいいですか。
- 岡野国別開発協力第一課課長 あの案件も含めて、いろいろ検討中です。
- 西田委員 だから、これは合意しているものではなくて、こういったものをやりますよということですね。
- 岡野国別開発協力第一課課長 そうです。
- 小川座長 ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。高橋委員、どうぞ。
- 高橋委員 御説明ありがとうございました。私が観光という観点でいろいろとお聞きした背景には、今回案件概要書を読ませていただいて、期待される開発効果のところの書きぶりが、成果が複数あって、一体この案件は何を目的としているのかよくわかりません。いろいろ成果はあるし、いろいろ使えるし、みたいなことなのだと思うのです。確かに空港というのはそのとおりだと思うのです。つまり、私のようなNGOから来た開発屋からすると、目的をしっかりとって、その目的の中でインプットを投入していくという考え方をしているものですから、どうしても開発効果は一体どこに

目的を持っているのだろうということが焦点化されていないとよくわからないのです。インフラは確かにそういうもので、でも、インフラは目的ではなくて手段ですね。どういう目的のためにこれをしようとしているかは、仮に多目的であったとしても、一つ一つがもっと明確に書かれてもいいと思っていて、それで私はこれを勝手に観光の事を中心的目的として置きながら案件をつくっていくのだろうと読んだのです。その意味で、プロジェクトデザインマトリックスを想定したときに、どういう外部条件が来るだろうということを考えながら、そこら辺がどのように協力準備調査の中でクリアされていくのだろうという観点から、コメントさせていただいているのです。ですから、改めてこの観光事業振興とか、地域及び同国全体の経済成長促進ということなのですけれども、そこら辺の目的というものをこれからの書きぶりも含めてなのですが、どうしたらいいのか御意見を伺いたかったということです。というのは、最近の一つの案件の傾向としては、どうしても外交が先に立っているということもあって、何かインプットを中心的に考えていってこれをつくりましょうということが先に立っている感じがして、開発目的というのはどうも二の次にされてきてしまっている傾向があるのではないかと、それはそれで傾向だといえばそうかもしれませんが、そのあたりの考え方も含めて教えていただければと思っています。

- 若杉東南アジア第六・大洋州課課長 まず、JICAから回答いたします。開発の効果につきましては、シンプルに考えますと、事業の効果ということで、定性的、定量的な効果のはかり方があると考えております。JICAのODA事業はすべからず事前評価の中で出しているものなのですが、この案件につきましては、まずは空港施設の老朽化による安全性の低下と、国際線定期便の就航のためのICAOの基準に対応すべきものということで、我々のほうで考えているのは、ほかの空港案件もそうなのですが、定量的な効果としては、例えば国内線、国際線の利用者数の増加、発着便の増加といったところを効果としては考えております。定性的なところにつきましては、まだ具体的にどういう数字というところまではうたっていないのですが、こちらに記載されているとおり、旅客サービスの向上ですとか、観光業の振興ですとか、そういったところにも結びついていくという効果を見込んでございます。
- 小川座長 高橋委員、どうぞ。
- 高橋委員 状況というか、事情はよくわかるのですけれども、つまり、なぜあえてそういうことをしつこく聞いているかというのは、そうしないと評価するときの指標はどう立てるのかと思ったのです。どこに指標を立てて、この案件に開発効果があったというふうに評価するのだろうと思ったので、そこは明確にしておいた方が、説明責任の観点からもいいのではないかと考えた次第です。協力準備調査の中で

やっていますということは書いてはあるのですけれども、できれば前もってもう少し議論があってもよかったかと思っています。

- 若杉東南アジア第六・大洋州課課長 もう一つ動きがございまして、ラバウルの地域なのですが、インフラ開発のマスタープランを同時に実施する予定でございまして。その中で、空港だけではなくて、道路あるいは港湾と観光をどう結びつけるとか、地元産業振興をどう発展すべきかといったマスタープランとあわせて考えていく、その中の空港を先取りした事業でございまして。

- 小川座長 山本課長、お願いします。

- 山本外務省開発協力総括課課長 期待される開発効果というところで、これは空港の案件なので、まさに乗客数の増加とか発着回数の増加という、これまでの御指摘も踏まえてなるべく具体的な数値ということで記述しているつもりですが、もうちょっと違う指標が欲しいという御意見なのでしょうか。

- 高橋委員 つまり、乗客数が増加したり、発着数が増加するというのは、上位目標みたいなその先があるわけでしょう。これが増えてきて、その先にどういう成果が期待されるかというところがあると思ったので、そこら辺の記述がもう少しあってもよかったのかなということなのです。増えることだけが目的ではないですよ。増えて、観光が振興して、パプアニューギニアの経済がよくなっていくとか、成長していくということがあるのだと思ったので、そのあたりのシナリオなり考え方があるかなと思ったのです。

- 山本開発協力総括課課長 今のところで、観光というのが相当この資料に書いてあって、それで委員御指摘のとおり、産業振興、経済発展というのも書いてあるので、そこももう少し数値目標みたいなものがあつた方がいいという話なのですか。

- 高橋委員 恐らくその指標は、もっともっと協力準備調査で詰めていかなければ立てられないと思うのです。ただ、目的としての記述は書けるのかなと思ったので、今のようなコメントをした次第です。

- 小川座長 今、御指摘があつたところ、もう少し観光だったら観光とか、恐らく、ここには観光を中心に書いてあるので、観光への効果ということだと思います。それはどういうふうの効果が上がってくるのかということも、開発調査の中で確認をいただければと思います。ほかはいかがですか。どうぞ。

- 西田委員 ありがとうございます。94年の火山噴火があったときに旧空港が使えなくなって、この地域に甚大な被害があったということなのですが、この地域は今後も火山あるいは津波等々によって大きな自然災害の影響を受けることが想定されている地域で、そこにおける中核的な空港と理解をしてよろしいのですか。
 というのは、今後もしそういうことになるのであれば、ここを中心に人道援助の活動を展開することは想定されているのかどうか。想定されているのであれば、そうした際の受け入れ体制、あるいはパプアニューギニアの空軍は非常に脆弱ですので、外国の各文民あるいは軍事組織による救援作戦が展開されることも考えられるのかなと思うのですが、そういったところはどういうふうにお考えで、それは現地とどのような対応を考えられているかを教えていただければと思います。
- 若杉東南アジア第六・大洋州課課長 御回答を申し上げますと、案件概要書の後ろのページに地図がございまして、もともと火山噴火で使えなくなったのが左上のラバウルの空港でございます。こちらは今、緊急で整備、96年に要請があったのは右側のトクア空港で、車で45分前後離れているところですので、トクア空港については、ラバウルの火山の影響がないということで、こちらのほうをメインの空港として整備するところがございます。ですので、ラバウルのような影響がないということで、もし何かまたラバウルの気候で火山等の災害がございましたら、こちらのほうが人道援助の拠点となることが想定されるかと思えます。
- 西田委員 その想定に基づいた設備なり運営の体制というのは、どういうふうを考えているのですか。ここは日本政府として、緊援隊をどう派遣するかということに関連するのかもしれないですけども。
- 若杉東南アジア第六・大洋州課課長 現時点でそこまで空港整備の中でということは想定していなかったのですが、御指摘のあったラバウルに有事があった場合というのを深掘りしていきたいと思えます。
- 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)インド 「北東州道路網連結性改善計画（フェーズ4）準備調査」（有償）

- 小川座長 続きまして、3番目の案件であります。インド「北東州道路網連結性改善計画（フェーズ4）準備調査」、プロジェクト形成（有償）について、説明者から外

交的意義及び委員のコメントに対する回答をお願いいたします。

- 植田外務省国別開発協力第二課首席事務官 外務省国別開発協力第二課の植田でございます。よろしくお願いいたします。インドの案件でございます。本案件は、インド北東部地域に位置するトリプラ州の国道約290キロメートル及びアッサム州からメガラヤ州を結ぶ国道約148キロメートルを新設、改良する支援を行う円借款事業のための協力準備調査でございます。
- 本件実施の意義についてですが、委員の皆様からいただいた事前質問にも関連する部分がございますので、そちらにお答えする形で御説明申し上げます。
道傳委員から御質問をいただきました。インド太平洋構想の文脈で、この案件の日本にとっての戦略的な意義は何かということではございましたが、インド政府は東南アジアへの連結部分となるインド北東部を重視するアクト・イースト政策を提唱し、我が国に対しては、同政策のインド北東部開発のパートナーとなってほしい、そういった強い期待を示しています。これを踏まえ立ち上げました日印アクト・イースト・フォーラムを通じ、日印両政府は、インド北東部開発を推進してきております。
インド北東部は、道路整備の遅れなどの理由から、インド国内でも経済発展が遅れている地域でございます。本件はインド北東部地域内や同地域とブータン、バングラデシュ等をつなぐ幹線道路を整備するものでございまして、人やモノの動きを活性化させ、地域の経済社会発展に貢献いたします。
以上のことから、本件は、自由で開かれたインド太平洋構想における連結性の向上等による経済的繁栄の追求、こういった目標に合致しまして、自由で開かれたインド太平洋とアクト・イーストが取れんするインド北東部への支援を具体化する案件として非常に重要な戦略的意義を持つと考えています。
- 続きまして、高橋委員からの御質問でございます。連結性強化の結果として、経済面だけでなく、近隣周辺諸国との友好、緊張関係がどのように変化すると分析しているのか、インフラ開発に伴う開放性、透明性、非排他性をどのように担保しようと考えているのかとの質問でございました。
インドと近隣周辺諸国との関係性につきまして、我が国がその分析を述べることは困難でございますが、一般論として申し上げますと、インフラ整備等によって地域の連結性を強化するということは、経済、社会、文化など、さまざまな面におきまして、周辺近隣国を含む地域内外の関係を深化させることにつながります。ひいては、国家間の友好的な関係が醸成されることとなり、地域全体の繁栄、安定の確保につながるものと考えております。
そして、このような考えのもと、我が国はインド太平洋地域全体の繁栄を実現するためには、質の高いインフラの整備による連結性の強化が不可欠であると国際社会に対して訴えてきております。例えば先般開催されましたG20財務大臣・中央銀行総裁

会議におきまして、我が国が主導し、開放性、透明性、経済性、借入国の債務持続可能性などを定めた、「質の高いインフラ投資に関するG20原則」に合意し、G20大阪サミットでもこれをエンドースする予定でございます。我が国は、新興ドナーや被援助国が同原則を履行することができるよう、引き続き協力を行ってまいりたい所存でございます。

また、本件事業実施に際しては、「JICA円借款事業の調達及びコンサルタント雇用ガイドライン」、環境社会配慮における透明性・予測可能性、アカウンタビリティの確保を目的とした「JICA環境社会配慮ガイドライン」に則った手続を行うなど、JICAが求める各種ガイドラインや手続に則った事業運営を行うなどによりまして、委員御指摘の開放性、透明性、非排他性を担保していく方針でございます。

- 続きまして、西田委員からの御質問で、今回の道路のように、軍による使用も想定されるデュアルユースのインフラ支援についての方針について教えていただきたいという御質問がございました。本計画は、幹線道路の整備により、インド北東部地域内や同地域とブータン、バングラデシュとの連結性を向上させ、人とモノの動きを活性化させることを通じて、地域の繁栄と安定に貢献することを目的としておりまして、御指摘のような、軍による使用については特段想定されるものではございません。

また、我が国の開発協力大綱におきまして、開発協力の軍事的用途及び国際紛争助長への使用を回避するとの原則を遵守することを定めておりまして、この点に関しては、本計画の交換公文において、整備された道路については経済社会開発目的に沿った「適正使用の確保義務」を明記し、インド政府に適切な対応を求める予定でございます。これまでも本計画のこれまでのフェーズを含みまして、他の円借款案件でも同様に記載してきております。以上、外務省からの回答でございまして、残りの質問に関しては、JICAから回答を申し上げます。

- 竹内JICA南アジア部南アジア第一課課長 JICA南アジア部南アジア第一課でインド担当をしております竹内と申します。まず、岩城委員から御質問をいただきましたバングラデシュの事業ですが、チッタゴンーコックスバザール道路整備事業との関係性があればお伺いしたいという点でございます。今回のこの計画につきましては、国道208号線のうち、インドの中にありますけれども、インドのトリプラ州の南の端側、これはお手元の概要書に地図がございまして、今、御紹介している事業については、一番右上の地図になりますけれども、その南端でバングラデシュの国境付近のサブルームというところまで国道を整備する対象としてございます。その意味からすると、チッタゴンーコックスバザール道路整備事業が整備対象とする道路、バングラデシュの道路と直接接続するわけではございませんが、ただ、本計画は、御指摘の事業などとともに、インド北東部から最終的にチッタゴン、そして、コックスバザールに至るまでのルートを整備して、インドーバングラデシュの両国の連結性を向上さ

せて、人とモノの動きを活性化、また、地域の経済社会の発展に寄与することを企図してございます。

この一番右上の地図の下のところにサブルームというところがあって、その下のところのバングラデシュの国境付近から、バングラデシュの国道1号線というところまで既にクロスボーダー整備事業という、概要書の中にも出てきますけれども、そこで橋梁改良などをしていて、そこで国道1号線につながります。そこからまた70メートルぐらい北に下っていきますと、そこはチッタゴンでして、今、御指摘の事業は、そこからコックスバザールに延びるという関係性にありますので、そういった形での御説明でございます。

- もう一つ、想定している金額規模についての御質問でございますが、金額規模につきましては、調査の中で、調査を通じて明らかにしていく予定でございます。対象区間が複数に分かれていまして、規模によっては複数年度に分けて借款供与するなど、準備状況なども勘案しながら、慎重に事業化の検討を行っていく所存でございます。
 - 続いて、ADBも支援を予定しているようだが本件との連携はあるのかという点でございまして、今回の事業計画につきましては、道路が国道である一方で、ADBのほうはトリプラ州で実施している州道(ステートロード)を対象としているということと、事業サイトも離れておりますので、直接に関係しているものではございませんが、ただ、同じ州でやっているものでもありますし、ADBの関係者とは、案件形成過程で意見・情報交換などを積極的に行いながら、計画を進めていきたいと考えております。
 - 続きまして、田辺委員からいただいた御質問につきまして、本事業における先住民族への影響と先住民族配慮計画の作成可否を伺いたいという点でございまして。これは今回の調査の一環で実施する社会経済調査を通じまして、本計画が対象とする地域における先住民族の居住有無、また、事業がそれらに対して与え得る影響について明らかにしていく予定でございまして。今のところ、この対象としている州におきまして、インドの憲法の中で指定民族(Scheduled Tribes)という形で定められている方たちが多く住んでいることを確認しております。例えばトリプラ州などでは、ビール族という方たちをはじめ、19の部族がおり、アッサムでは14部族、メガラヤでは17部族と認識しております。こういった指定民族の方たちに、JICAの環境社会配慮ガイドラインに照らし、先住民族に該当して、また、この事業の影響を被るといった場合には、JICAのガイドラインですとか、インド国内法に沿いまして、先住民族計画の策定等を含め、しっかりと配慮するように事業準備を進めていく所存でございまして。以上でございまして。
- 小川座長 どうもありがとうございました。ただいまの説明について、追加で御質問、御意見がございましたら、お願いいたします。西田委員、お願いします。

- 西田委員 御回答ありがとうございました。私の質問について、この案件については、軍による使用は想定されるものではないという御回答だったと思います。一方で、私は安全保障の関係者とお話をしていると、特にインド側の関心はそういったところにあるのかなという話を聞いておりましたので質問させていただいたのですが、一方で、もう一つの質問ですけれども、こちらを御回答いただけていなかったのでお聞かせいただきたいと思います。一般的なデュアルユースのインフラ支援について、DACの方針、指針というものはどういうものがありますか。これは軍民共用の空港は我が国にもありますけれども、それですとか、幹線道路についても、多くの場合、災害派遣のときに、我が国の東日本地震のときもそうですけれども、非常に有用な役割を果たしました。もともとそれが想定された上でつくっているものではないというのは承知しておりますが、幹線道路というものはそういう役割も担うものであると。あるいは、港湾においても、国においては、軍民が共用、あるいは隣にあって開発整備されるような港湾設備等々もあると承知をしておりますが、こういったものについてのDACの指針、あるいは我が国の方針はどのようなものがあるのでしょうか。教えていただければ幸いです。

- 植田国別開発協力第二課首席事務官 御質問ありがとうございます。まさにデュアルユースがどのようなものなのかというのが、DACの中でどう定義されているかというところ、その定義自体はないのですが、DACでは、まさにODAとして各国から、これはODAですという報告がなされますが、そのときのガイドラインとして、軍事的支援というものはODAとしてカウントしないというふうに定めております。では、その軍事的な支援はどのようなものかというところ、軍事支出に対する直接の支出、また、軍事組織が直接裨益する支援、その他、軍隊の兵力または戦力の増強に貢献する支援などといった取り組みに関係する貢献、こういったものは排除されるとガイドライン上は定められておまして、DACによる方針、DACによる整理としては、そのような位置づけとなっていると考えております。

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

- 高橋委員 ありがとうございます。この案件、円借款案件だということなので、確認なのですが、一般国際公開入札ということで考えていいのですか。つまり、中国の事業者も受注しようと思えば応札できるということでしょうか。その透明性、開放性、非排他性という観点から。

- 竹内南アジア第一課課長 国際競争入札を想定してございます。ただ、インド自身の企業が相当競争力がありますので、中国にも当然開かれてはいるのですけれども、か

なりインドの企業が強いというのが実態でございます。

- 小川座長 ほかはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。よろしければ、次の案件に移りたいと思います。どうもありがとうございました。

(4)アンゴラ「南部送電系統増強計画準備調査」(有償)

- 小川座長 次は、4番目の案件、アンゴラ「南部送電系統増強計画準備調査」、プロジェクト形成(有償)について、説明者から外交的意義及び委員のコメントに対する回答をお願いいたします。よろしくをお願いいたします。
- 井関外務省国別開発協力第三課課長 大変お世話になっております。外務省国別三課長の井関でございます。対アンゴラ円借款、南部送電系統増強計画について御説明の上で、御質問に答えさせていただきます。
まず、事業概要でございますが、これはアンゴラ南部のルバンゴ市及びナミベ市の送電線及び変電所を新設することにより、送電容量の増加、電力供給の安定化を図り、もって同国の経済発展を支える基礎インフラの整備に寄与するものと考えております。
- 外交的意義について、簡単に申し上げます。アンゴラは石油、ダイヤモンドを初め、豊富なエネルギー、鉱物資源等の大きな潜在力を有しておりまして、地域大国として存在感を高めています。この中で、ロウレンソ大統領は、大統領就任演説の中で、今後関係を一層強化すべき国の一つとして、日本に言及すると、日本との戦略的なパートナーシップの強化に極めて意欲的な姿勢を示しております。今年5月には、河野外務大臣がアンゴラを訪問いたしまして、ロウレンソ大統領への表敬、アウグスト外相との会談を行う等、二国間関係を深化させてきています。こういった中で、我が国が本件を通じてアンゴラ政府が重視する電力セクターへの支援を行うことが、二国間関係の強化につながり、外交的意義が大きいと考えております。
- 電力セクターの現状、課題と本計画の位置づけについて御説明いたします。アンゴラの電力セクターは国家開発計画における重点セクターの一つと位置づけられておりまして、都市部での電力アクセス向上、それから、電力セクターの統合と最適化に向けた取り組みを掲げております。また、同国の電力マスタープラン策定のためのプロジェクト実施等、安定的な電力供給のための施策が進められております。アンゴラの送電系統は北部、中部、南部と分断されていますが、首都がある北部の大需要地と、中北部から中西部の都市のファンボというところがあるのですが、その間を結ぶ基幹送電網、これは400キロボルトなのですが、これがブラジルと中国の資金により進められております。
また、ファンボから南西部の都市ルバンゴの間につきましては、アフリカ開発銀行の

資金で400キロボルトの送電線が計画されております。他方で、このルバンゴから南部への送電線は今のところ60キロボルトの送電線で連携されているのみで、将来の需要に対応できる状況ではありません。

さらに、このアンゴラ南部でございますが、鉱物資源が鉄鉱石をはじめ、非常に豊富なところで、物流の効率化、輸出の促進が重要課題となっております。この中で、アンゴラの主要港であるナミベ港は、アンゴラ南部からさらにナミビアの北部までカバーする流通の起点として位置づけられており、現在、無償資金協力によるナミベ港改修計画、さらに、我が国の民間企業によるナミベ地域の港湾開発をはじめ、いろいろな経済開発が進められていることから、この地域への安定的な電力供給の必要性はますます高くなることを見込まれます。

- このたびの計画によりまして、アンゴラ南部における送電線、さらに変電所を新設することにより、アンゴラ南部への送電容量の増加、電力供給の安定化を図り、アンゴラの電力マスタープランにおいても、こういった都市圏の経済成長に不可欠な優先度の高い計画として位置づけられています。
- 委員の皆様方から御質問、コメントを頂戴しておりますので、まず、外交的意義について、私からお答え申し上げた上で、本計画の背景、さらに概要に関する御質問、コメントにつきましては、JICAからお答えいたします。
- まず、道傳委員から、今年TICAD開催年でもある中で、アンゴラについては、経済規模の一方で、債務のわなも指摘されている中で、アンゴラの持続可能な成長のために日本にどのような支援が求められているのかという質問を頂戴しております。いわゆる債務のわなとの関係で、新規円借款を検討するためには、当然ですが、債務の持続可能性が重要であると認識しております。日本としては、IMFによる債務持続性分析も参考としながら、被援助国政府の財務状況を踏まえて、円借款の実施を決定しております。この点、アンゴラ政府につきましては、現在、経済の再生、多角化に向けて、財政規律の強化、金融システムの健全化、汚職対策、投資環境の整備等のもろもろの政策を推進していると承知しております。我が国といたしましては、本計画によるインフラ整備等のほか、技術協力による人材育成等を通じて、アンゴラの持続可能な経済成長を支援することが重要であると考えております。
- 2つ目の問いでございます。西田委員から頂戴しております。ロウレンソ政権になって、アンゴラは中国への過度の依存からの脱却を図っているとの報道がある中で、中国の現時点での対アンゴラ支援の概要についての御質問がございました。近年、中国はアフリカとの貿易を急速に拡大しておりまして、対アフリカ援助も増大させる等より積極的なアフリカ外交を推進しているということは、報道でもよく報じられております。他方で、中国の援助につきましては、OECDのDACのメンバーでないということがございまして、支援については不透明な点が多く、また、商業ベースの借款もございまして、正確な支援総額等の全体像は必ずしも明らかではございません。

そういった中で、私どもが承知している限りで申しますと、中国は、首都ルアンダの新国際空港、さらにロビトというところにございます港湾、キランバ新都市などの開発に融資を行っている模様であるということは、聞き及んでおるところでございます。

- 続きまして、同じく西田委員から頂戴しております。本件を通じて、両国間の外交関係を強化することが日本の外交目的の達成に具体的にどのような意義があるのか、さらに、中国の援助と対比して日本の援助の優位性をどのように印象づける狙いかということで御質問を頂戴しております。

この点、アンゴラは2002年内戦終了以降、その国家再建を進展させてきておりまして、2017年8月には大統領選挙を含む総選挙が平和的、民主的、公正に実施され、38年ぶりに新たにロウレンソ現大統領が選出されたところでございます。先ほど言及いたしました、ロウレンソ大統領は就任演説で、日本との関係強化に言及しております。また、これまで7名の閣僚が訪日してきております。こういったことを踏まえて、我が国としてもこの機会にアンゴラとの外交関係をさらに強化し、二国間の文脈だけではなく、国際場裏においても協力関係を築いていきたいと考えております。さらに、2019年5月には、外務大臣として17年ぶりに先ほど申しましたとおり、河野外務大臣がアンゴラを訪問いたしました。

- また、アンゴラにつきましては、サブサハラで第3の経済力を有しております。石油、ダイヤモンド等の資源も豊富でございます。こういったことから、日本企業の関心も非常に高く、今回のような計画を通じて、両国間の外交関係を強化すること、さらに、日本企業によるアンゴラへの経済進出の礎を構築する観点からも、今回の案件につきましては、外交的、経済的意義を有していると考えられます。

さらに、我が国としては、「質の高い成長」や「人間の安全保障」をこれまで重視してきており、平和と安定、さらに強靱な社会の実現を目指すアフリカ自身の努力を後押しするような支援を引き続き行っていく考えです。

さらに、被援助国で健全な財政運営が行われるよう、被援助国の債務持続可能性を踏まえて、円借款の実施をこれまで決定してきています。今回の支援のように、インフラ整備との関係で、質の高いインフラ整備を行うことで、被援助国の持続可能な経済成長を後押しできることが、我が国の援助の特徴の一つであると考えています。

これまでアンゴラにおきましては、職業訓練等を通じた人材育成、さらに、草の根・人間の安全保障無償資金協力として地雷除去等も支援してきておりますところ、人間の安全保障の観点からの支援は我が国独自の援助の特徴であるということも申し添えたいと思います。

- 同じく西田委員からの御質問でございます。現時点での事業総予算の見積もり、さらに、援助予算に限りがある中、日本として重視するインド太平洋に所在するものではなく、こういったアフリカ南西部の国に大規模な円借款をすることについて、どのように位置づけるのかという趣旨の御質問を頂戴しております。

本計画の事業総予算については、調査で検討することになります。意義づけにつきましては、多少繰り返しになるところもございますが、ロウレンソ大統領、先ほどから申し上げておるとおり、対日関係を重視しているということがございます。また、アンゴラのアフリカ第3の経済規模、さらに潜在的な経済力というところもございます。さらに申しますと、ナミベ港開発プロジェクトへの投資等、日本企業も高い関心を既に有しております。

今回のプロジェクトを通じまして、地域大国、さらに対日重視の姿勢を示しているアンゴラと外交関係を強化することを通じて、日本企業のアンゴラ、アフリカへの経済進出の礎を築くことへの貢献、国際場裏での協力を得る、こういった観点等諸々を含めまして、日本外交において十分な意義があると私どもは考えております。

続きまして、本計画の背景、概要に関する質問について、JICAさんからお答えをお願いします。

- 栗栖 JICA アフリカ部 アフリカ第三課 課長 JICA アフリカ部 アフリカ三課の栗栖です。まず、田辺委員からの御質問ですが、アンゴラの現状の電力需給バランス及び将来の需給バランスを伺いたい、本事業は南部の電力供給を拡大するものであるが、北部の需給バランスを崩すことにはならないのかという御質問です。

この案件、まず、南部、北部の需要予測ですけれども、2020年で北部系統2,584メガワットに対しまして、南部系統は266メガワットということで、非常に小さい需要を南部では有しております。それが2025年、予測では北部が3,570、南部が490というところで、現在のところ、南部はそのうち157メガワットしか供給できておらず、この需給バランスを埋めるものが送電線であるということです。供給計画ですけれども、アンゴラ全土の年間のピーク電力需要と電力供給ですが、2019年度においては、需要が3,135メガワットに対して、供給能力が3,685メガワットと。将来予測である2025年時点では、5,195メガワットに対して5,890と、約十数%の予備率を全体として持っております。この予備をもって、北部の電力を南部に持っていくということで、この北部そのものの需給バランスを崩すことにはならないと考えております。

- 続きまして、地雷の調査除去に関する機材の供与も支援内容に含まれているようだが、地雷除去に関するソフト面での支援は検討されているのかとの岩城委員からの御質問です。地雷探査除去関連の機材は、今時、送電線事業実施のための地雷除去活動に必要な先方のニーズを把握した上で供与の可否を検討したいと考えております。同様に、ソフト面での支援につきましても、協力準備調査で相手国ニーズ、体制について確認した上、検討していきたいと考えております。
- 同じく、岩城委員からの御質問ですが、他の地域において、中国、ブラジルとアフリカ開発銀行が既に整備を進めている中で、南部地域の電源開発計画及び地域需要につ

いて精査した結果としてマスタープラン変更が必要になった場合、どのように他機関と連携を図るのかという御質問です。

これにつきましては、南部地域はナミベ港及び対岸のサコマール港の修復、再建等、開発計画が進められていることから、北部電源を南部に供給する方針という大きな絵は変わらない状況です。こういった中で、エネルギーマスタープランはアンゴラ政府の計画でありまして、この見直しが仮にあった場合、国の計画ですので、エネルギー・水省から関連ドナーに情報共有されて調整が図られるものと考えております。

また、アフリカ開発銀行とJICAは、協調融資の枠組みを有しておりますので、プロジェクト進捗状況は関連政策の変更を含めて、密に情報共有していく予定となります。さらに、エネルギー・水省によりますと、北部電源から中部に送電する400kVの送電線は既に完成済みですので、中国、ブラジルと、実施面での連携は今のところは想定しておりません。

- 続いて、高橋委員からの御質問ですが、期待される開発効果として挙げられる対象地域住民約101万人の生活改善とはどのような内容なのか、誰を対象にどのようなメリットがあるのか、開発の現状、課題において、同地域への送電容量の増加及び電力供給の安定化としか書かれていないので、具体的にイメージできない、それが送電線と変電所新設からどのようなロジックで導き出されるのかという御質問です。

これは電力供給、送電が、生活改善にどう資するのかというロジックなのですが、ロジックは段階を追ってなかなか組み立てているものではないのですが、まず一つ、南部の電化率です。南部の電化率は、アンゴラの全国平均約32%と比べて7.3%ということで、非常に低い状況であります。このマスタープランにおきまして、電源開発、それと送電線による電力供給が達成されますと、2025年には南部の電化率は37.5%に改善するということですので、一つ大きな生活環境の改善につながると考えております。さらに、この事業における変電、送電、電化率増加が寄与しまして、同地域住民の生活改善、産業活動の活性化が期待されると考えております。

本事業の供給先であるナミベにおいて、港湾整備も進められておりますので、ナミベ全体への電力供給が安定化することによりまして、開発効果、住民への裨益が期待されております。具体的には、港湾の取扱量増加により雇用が増加すること、あと、農産品加工の活性化が進むこと、これら経済活動の活性化によって、地域住民の所得が増加すること、また、街灯整備による夜間の治安改善、こういったさまざまな観点で地域住民の生活改善が進むものと期待しております。

- 続きまして、同じく高橋委員からの御質問ですが、ナミベ港周辺の港湾開発事業の詳細についてということですが、ナミベ港の開発につきましては、無償資金協力によるナミベ港の改修事業、それと本邦、民間企業による港湾開発、この2つが進められております。

1つ目の無償資金協力事業ですが、これはアンゴラの主要港であるナミベ港、これの

施設の老朽化、また、船舶の係留、荷役積みおろしの安全性、効率性が極めて低い状況を改善する内容です。この無償資金協力の実施によりまして、取扱量の増加、コンテナ荷役のサイクル短縮、貨物船舶の接岸事故の減少、作業効率、安全性が向上して、ナミビア南部の物流強化、ナミベ港周辺地域への経済活性化が図られる。そういった計画が進んでおります。

もう一方の本邦民間企業の開発計画ですが、これはナミベ港の包括開発プロジェクトとしまして、サコマール鉄鉱石輸出ターミナルの修復再建工事と、サコマール港の対岸である、今申し上げたナミベ港のコンテナターミナル拡張建設工事、これが実施中です。以上が、ナミベ港周辺の港湾開発事業の詳細です。以上、いただいておりました質問に対する回答とさせていただきます。

- 小川座長 御説明をいただき、ありがとうございます。それでは、委員からただいまの御説明について、追加で御質問あるいは御意見がございましたら、よろしく願いいたします。道傳委員、お願いします。
- 道傳委員 道傳でございます。今日は収録のために遅刻をいたしまして、失礼をいたしました。私の質問でございます、アンゴラの持続可能な成長のために日本にはどのような支援が求められているのでしょうかというのは、債務のわなのところに限定をした質問ではなく、後ほどの御説明の中でありました日本ならではの人間の安全保障などを大事にした支援について、アンゴラを事例に若干補足的な御説明をいただければと思って申し上げました。というのは、資源というのは幾ら潤沢にありましても有限でしょうし、それがゆえになかなかポジティブな循環になっているとは限らない国もあるわけで、そうした中で、アンゴラでの日本のそうした人間の安全保障を大事にした支援の考え方も含めて、補足の御説明をいただければと思いました。
- 井関国別開発協力第三課課長 道傳委員、ありがとうございます。私どもとしても、債務のわなに限定した御説明を申し上げたつもりはなかったのですが、申し訳ございません。本件はインフラ整備に関するプロジェクトでございますが、プロジェクトの中には、先ほどちらりと申し上げましたとおり、アンゴラは内戦もずっとやっておった国でございます、引き続き地雷も埋まっているということで、これまでも草の根・人間の安全保障無償資金協力を通じて進めてきております地雷除去等もやっておりますが、本件プロジェクトの中においても、地雷除去が含まれています。また、職業訓練等を通じた人材育成についても、これまでもアンゴラで行ってきております。広い意味での人間の安全保障という観点も含めて、このプロジェクトを通じてもしっかり、さらに、私どものアンゴラで進めてきている案件はほかにもございますので、そういったこともしっかりと進めて参りますしこれまでもやっております。

- 小川座長 ほかはいかがでしょうか。高橋委員、お願いします。

- 高橋委員 ありがとうございます。これはルバンゴ、ナミベの間は150キロということなのですね。それで、私の質問の対象地域住民というのがどこなのか、150キロというのは結構距離があって、港のほうの人たちから150キロ山の奥地に入ったら、それは随分生計も違うしということで、どこら辺を考えているのかがイメージしづらかったので、それでこういう質問をしました。というのは、先ほどの案件とも絡んでいますが、こういうインフラ案件というのは非常に多目的というか、いろいろな効果があって、そのあたりで少し丁寧に先ほどの道傳委員の人間の安全保障ではないのですけれども、人々への直接的な裨益性みたいなところの少し丁寧な分析なり記述なりがあってもいいのかなという気持ちから、このように質問させていただいた次第です。協力準備調査で調べてきますということであればそうだろうと思いますけれども、もしわかる範囲が何かあれば、情報をいただければありがたいと思います。

- 栗栖アフリカ第三課課長 御質問ありがとうございます。まず、計画に記載しております人口につきましては、これは統計的な数字でございます、市の人口ということです。詳細なこの直接的な裨益につきましては、委員御指摘のとおりなのですけれども、協力準備調査でどういったことがあるかを詳細に確認してまいりたいと思います。一方で、先ほど申し上げたところは、電力供給が安定し、地域住民に配られるようになりますと、必然的というか、かなり確実に裨益が出る部分だと考えておりますので、御指摘を踏まえて、そのあたりも丁寧に記載するようにいたします。ありがとうございます。

- 小川座長 どうぞ。

- 高橋委員 余計なことかもしれませんが、つまり、質のよいインフラという言葉の理解の仕方として、特にSDGsとかいろいろ言われる中で、どれだけ日本のつくる案件が人に優しい案件なのかというあたりがもう少し見えてくるような、可視化できるような書きぶりとか見せ方もあるのではないかと、それは日本なりのことだったので、SDGsの言及は今回はないのですけれども、そういうものもあってもいいのかなと思ったので、余計なことかもしれませんが、御指摘しました。

- 小川座長 ほかはいかがですか。山本課長、どうぞ。

- 山本開発協力総括課長 今回の道傳委員と高橋委員の御指摘、ごもっともかと思えます

けれども、人間の安全保障はまさに広い概念ですし、電力の送電、発電というのは、実は質の高いインフラであり、かつ恐らく人間の安全保障というものに非常に資するもので、電気がないと人は暮らせないというのはあって、今回、協力準備調査の前の段階なので、なかなか我々もわかり切らないところではありますが、例えば今回ですと、対象地域住民約100万人の生活改善とか、同時に港湾開発にも貢献するという書きぶりになっています。この辺は、今までの御指摘も踏まえて、我々も中でもっと定性的な書きぶりだったところを何とか定量的に書けないかということで、他の部分もそうなのですが、実はやってはきているのですが、なかなか協力準備調査前の段階で定量的な部分が非常にわかりにくいところはあると、そこはなかなか難しいなと感じております。

- 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。それでは、これで全ての案件を終えました。事務局から連絡事項に関して御発言をお願いいたします。

3 事務局からの連絡

- 小川座長 事務局から連絡事項に関して御発言をお願いいたします。
- 山本開発協力総括課課長 次回会合でございますけれども、今年8月は開催ということにしたいと思っております。申し合わせどおり、8月27日の火曜日に開催予定でありますので、ぜひ御出席を賜ればと思います。以上でございます。
- 小川座長 それでは、以上をもちまして、第45回「開発協力適正会議」を終えたいと思っております。皆様、御出席いただきまして、ありがとうございました。