

開発協力適正会議

第68回会議録

令和5年4月25日（火曜日）
（ハイブリッド開催（対面・WEB））

《議題》

1 報告事項

- (1) 軍関係者がかかわった事業の報告
- (2) 令和4年度（2022年度）ODA 評価（第三者評価）の概要及び令和5年度（2023年度）ODA 評価対象案件の報告

2 プロジェクト型新規採択調査案件

- (1) ベトナム「水上保安能力強化計画」（無償）
- (2) ラオス「ビエンチャン国際空港整備計画」（無償）
- (3) キルギス「国際空港管制施設整備計画」（無償）
- (4) エジプト「潜水作業支援船建造計画」（無償）

3 事務局からの連絡

別添 委員からのコメント一覧

午後3時00分開会

- 弓削座長 皆様、こんにちは。第68回「開発協力適正会議」を始めさせていただきます。

今回の適正会議はオンライン参加と会場での参加を併用したハイブリッド形式で行います。途中で通信状況による音割れや音声の途切れなどがあれば、随時御指摘願います。

今回は全ての委員に会場で御参加いただいています。

また、一般の方にもオンラインで議論を傍聴いただけるようアレンジしています。

1 報告事項

(1) 軍関係者がかかわった事業の報告

- 弓削座長 今回は年度当初の適正会議であるため、毎年報告させていただいている「軍関係者が関わった事業の報告」と「令和4年度ODA評価の概要及び令和5年度ODA評価対象案件の報告」につき、冒頭、外務省の説明者から報告をお願いします。

まず、軍関係者が関わった事業につき、外務省の説明者から報告をお願いいたします。

- 説明者 国際協力局の政策課長の上田でございます。本日はどうぞよろしくお願いたします。

先ほど弓削座長から御紹介がありましたとおり、年に一度、軍関係者が関わったODA案件について御報告をさせていただいております。

配付資料として報告の対象一覧表ということで、16ページにわたる案件リストをお手元にお配りしていますので、御覧になっていただきながらお聞きいただければと思います。

本日、私から御報告申し上げるのは2点でございます。

1点目は令和4年度に実施されましたODA案件のうち、案件形成後に軍関係者の参加が判明した案件等について、そして2点目は、開発協力大綱にございます「軍事的用途及び国際紛争助長への使用の回避」の原則が遵守されているか否か、事後的にモニタリングを行った案件について、報告申し上げます。

まず、1点目に関しましては、対象案件はこのリストで申しますと1～8ページ目にかけて28件ございます。案件を形成した後に軍等の関与が判明した案件、あるいは案件形成時に軍事利用回避原則に照らして慎重な検討を行った案件ということで、事後報告対象とさせていただきます。

詳細は案件リストを御覧になっていただければと思いますが、28件中23件につきましては、技協、研修の案件でございます、その分野といたしましては、防災・減災、あるいは地理空間測量、あるいは警察や航空当局へのテロ対策などの治安能力向上、あるいは海難救助・海洋環境保全に係る知識技能の向上・習得等がございます。そして、こういった研修に相手国の国防省の職員ですとか、あるいは国防省傘下の組織に所属する職員が参加されたというものでございます。

また、研修以外の案件としては5件ありまして、資機材を供与した案件です。具体的には案件13番、リストですと、4ページになりますけれども、ベトナム海上警察に対して人材育成に必要な航海訓練関連機材を供与した例、それから、次のページの案件17番、カンボジアの病院に対して中古救急車や消防車を供与した例、同じページの案件20番、モルディブ政府に対して保健医療関連機材を供与した件、これは救急艇の運用を行う沿岸警備隊が国軍の傘下にあるということで、入っているものでございます。そして、7ページの案件25番、アンゴラ政府に対して地雷除去関連機材を供与した例があり、最後に案件28番、8ページにございますけれども、インドネシアの海洋水産省に対して漁業取締船を供与した例というのがございます。

以上28件、いずれの案件につきましてもいわゆる非軍事原則との関係で申しますと、協力の趣旨・目的、あるいは協力の対象主体、あるいは協力の内容・効果といった観点から検討を行いまして、いずれも軍事利用回避原則に抵触するものではないと判断したものでございます。

以上が1点目の報告になります。

2点目の報告でございます。リストで申しますと8ページ以降ということでございますけれども、モニタリング結果でございます。これは大使館及びJICA事務所を通じて、昨年度、モニタリングを実施いたしまして、対象となりました56件、いずれにつきましても軍事利用回避原則が遵守されているということを確認したということで、ここに一覧を載せているものでございます。

私からの説明は以上でございます。

○ 弓削座長 どうもありがとうございました。

説明者からの説明について、御意見・御質問があれば発言をお願いいたします。

西田委員、松本委員、道傳委員の順番でよろしく申し上げます。

西田委員、どうぞ。

○ 西田委員 西田です。

今御説明いただきました2点について、件数の数え方について確認だけさせていただきます。事後報告案件については本会議にて報告されなかった、あるいは事前に案件概要書として提出されなかったものを対象としているものと理解しております。

仮に報告されたもの、あるいは我々のほうで案件概要書を拝見させていただいているものを含めると何件になるのかということの一つお知らせいただければと思います。実はこういったリサーチをさせていただく立場からすると、事後だけだと全部網羅的に把握できないので全般的に知りたいというのと、事後と事前に認識されたもののバランスというか、そういったものを把握しておきたいということでもあります。

2点目につきましても類似した形ですが、モニタリングの実施案件の計56件は、全てこれまで日本国政府が軍に対して支援を行ったものが含まれていると考えればよろしいのでしょうか。こういった形で56件が選ばれているのかといったものを教えていただければと思います。

以上となります。

- 弓削座長 これらの点は重要なので、まず、その2つについてお答えいただけますでしょうか。

- 説明者 西田委員、ありがとうございます。
いただきました御質問の1点目でございます。まず、28件の内訳ということで。

- 西田委員 内訳ではなくて、事前に報告されたものがこれらのほかに何件あったか。要は当初から軍関係者が含まれる案件がどれぐらい既に案件として、我々も拝見させていただいているはずなのですけれども、すぐ思い出せないものですから教えていただきたいというのが1点目です。28件というのは、あくまで当初予定していなかったけれども、軍関係者が関わった案件と理解しているのですけれども。

- 説明者 28件というのは、まず事後的に軍の関係者の関係が判明した案件がございますけれども、それ以外に、適正会議の事前に案件概要書を委員の先生方にお配りしたものの適正会議の場で軍事利用回避原則との関係で個別に議論をしようとの判断を頂かなかった案件も含まれております。つまり、事後に判明したものに加えて、事前に先生方の目には触れているけれども、この適正会議で個別案件として取り上げなかった案件も含まれるということでございます。具体的な数字については手元ございませんので、後ほど御報告したいと思っております。

- 西田委員 分かりました。

- 説明者 2点目の56件につきましては、先ほど申し上げた事前に案件報告書をお配りしたものを含め、全てが対象となっております。そのうち、案件開始の1年後、3年後の二度モニタリングを実施しておりますので、それが、この1年間で56件で

あったということでございます。

○ 西田委員 あくまで1年後、3年後のものだけを抽出していると、分かりました。

○ 弓削座長 よろしいですか。

それでは、松本委員、どうぞ。

○ 松本委員 松本です。ありがとうございました。

まず、御報告といったら何ですけれども、年末の日本の安全保障に関する政策変更以来、この適正会議の委員ということもあり問い合わせが増えています。もちろん外務省に問い合わせてくださいと言いたい気持ちのほうを中心ではあるのですが、ただ、委員として参加していて具体的にどうなのですかと、外務省はこの委員会でオープンにしていますし、議論もしていますし、議事録も出ているという説明を受けるのですけれども、実際に委員としてはどうなのですかという質問を受けます。

その立場としては、アカウントビリティを高めるということですので、一定の役割は果たしております。もちろん非常に長い時間、これにかけられるわけではないですし、毎年こうやって報告を受けますけれども、短いものなので、全て我々が完全にチェックできているわけではないですというお答えをしています。

ですので、私の委員としての感触としては、恐らく今までこういうものの存在すら知らなかった方が多かったと思うのです。この適正会議のこの資料の作成、そして、それがオープンにされていること自体も知らない方が多くて、それは全部外務省が公開していないものだと思い込んで話を聞きに来る人が多いということを考えますと、外務省として大々的に何か宣伝をするというわけではないにせよ、こういうことは毎回報告し、議論していること自体も、少し国民・市民、あるいは国会議員の方々が分かるような形で示しておくことも大事ではないかなと思っております。それが1点目のお願いです。

2点目ですけれども、この報告案件の概要はこういう形で書かれているのですが、一方、これらが大綱に照らし合わせて問題がないことをどう確認しているのかということが書かれていないので、案件と概要は出ているのですが、これまでも大綱上、軍事目的には使用されないということをどのように確認しているのかということ、それは短くしか書けないと思うのですが、何か一つ書いていただきたい。案件ごとにできないのであれば、例えば技術協力の案件については、こういう理由で大綱上問題ない。機材供与についてはこういう約束をしているので問題ないというようなことが、何か一筆あるといいかなと思っております。

といいますのも、今日もあるかと思いますが、軍関係に出される場合、適正会議ではそういう議論をしているわけです。ちゃんと国際約束に入っているかとか、モニタ

リングはちゃんとしていますかという話をしているので、この事後報告案件についてはそのプロセスがない分、その辺りについては報告の中で何か触れていただきたいなと思っております。

私もこの会議の中で、全ての案件についてそれをお尋ねするのは時間的にも厳しいと思いますので、できれば、この文章の中にそのような項目を入れ込んでいただくと、よりアカウンタビリティという意味では高まると思っておりますというのが、2点目であります。

3点目はお願いなのですが、たしか去年まではモニタリング実施案件のほうは、第何回開発協力適正会議で扱った案件かということが書かれていて、あれは比較的振り返る際に助けになったのです。ですので、すごく手間かなとは思いますが、それぞれの案件が第何回が開発協力適正会議で出された案件なのかということ、今まではリンクもあったかもしれませんが、何らかの形で示していただけると、そのときの議事録も踏まえて確認ができると思いますので、これはお願いしたい点です。

最後なのですが、もし時間差があって、今回の報告とは関係ないということであれば、それでも構わないのですが、一番気になっていまして、日本政府としては相手国政府に確約をもらったけれども、それが守られなかったかもしれないケースというのが実は一番重要だと思っております、御案内のとおり、ミャンマーの軍が民生用の船を使って軍人を移動させたということをヒューマン・ライツ・ウォッチがプレスリリースで出し、それが報じられた件があったかと思っております。

ああいうような案件がこういった報告の中に生かされているように見えなかったもので、あれはたしか事実関係を外務省が確認し、もしそれが事実だとすれば、それはそのようなことはしないように申し入れるというようなことを、報道を通じて私は理解していたのですが、それがこの適正会議の報告の中には明確には表れていないと思われましたので、この点、もし約束が守られなくて是正を求めたものがあるとするならば、それはこの報告の中に書いていただいたほうがいいかなと思っております。

長くなりましたが、以上4点です。

○ 弓削座長 ありがとうございます。

4点ありますので、ここで一旦お答えいただければと思います。

○ 説明者 松本先生、どうもありがとうございます。

まず、我々はアカウンタビリティを十全に果たすべく頑張っておるわけですが、その一端を松本先生に担っていただいているということで、まずは御礼を申し上げたいと思います。どうもありがとうございます。

その上で、おっしゃるとおり、本件関連の資料は適正会議のホームページの中にリストや案件概要書をしっかり公表しております。もちろん適正会議の中では時間が限

られていることもあって、全ての案件を細かくは議論しきれないものの、その後、きちんと第三者のいろいろな方々の目でもって、アカウントビリティを確保するためにも御覧になっていただくという仕組みをつくらせていただいておりますが、その存在自体をもう少し外に説明していくということが大事だという御指摘を頂いたのだと思います。

まさに今、開発協力大綱の改定のプロセスにおきましても、軍事利用回避原則の運用について様々な御指摘もいただいております、そういった際には、私どもも不十分ながらそうした説明しているところがございます。適正会議のホームページにアクセスしてくださいという広報に引き続き努力をしてみたいと思います。

それから、2点目に頂きました、大綱の軍事利用回避原則との関係をどう整理しているか、もう少し明確に書くべきではないかということは、御指摘のとおりだろうと思います。多くの案件について、短くとも、書いてあるというのが現実ではございますけれども、案件によっては確かに漏れ落ちている部分もありますし、一見して問題ないだろうなというものもあるのだろうと思います。もう少し改善できる点がないか考えてまいります。御指摘をどうもありがとうございます。

3点目の事後モニタリング案件について第何回の適正会議にかかった案件だったかリスト上に明記すべしという御意見ですが、そこは対応させていただきたいと考えてございます。

最後に、ミャンマーの案件をはじめとして、この原則との関係が疑われ、是正を求めているような案件について、こういった場でしっかり報告すべしという点についても対応ぶりをよく検討させていただきたいと思っております。貴重な御指摘をありがとうございます。

○ 弓削座長 ありがとうございます。

それでは、道傳委員、どうぞ。

○ 道傳委員 短くでございますけれども、私からは表記の分かりやすさについての確認でございます。と申しますのは、通常、関連の資料が公開されることを考えたときに、今回の資料の中にあります経済社会開発計画というところに括弧に入れて、具体的にどのような協力支援を指すのかということを書き加えていただくということ、たしか2回ぐらい前の適正会議のときをお願いと御指摘を申し上げたのですけれども、今後の案件の資料については、それは付記されるという理解でよろしいでしょうか。

○ 弓削座長 山崎課長、どうぞ。

○ 山崎課長 御指摘いただいて、経済社会開発計画のどういう案件かを括弧の中に書く

ように、個別の案件概要書について書くようにしています。このリスト上は、この右の案件概要の中に、どういう機材を供与しているかというのは書くようにしてございます。表題のほうには入ってございませんが、右の部分と合わせて読んでいただければ、どういう機材が供与されているか分かるようにしてございます。

○ 道傳委員 ありがとうございます。

○ 弓削座長 よろしいでしょうか。

私も実を言うと同じ質問があって、ちょっと見て、右側の案件概要を読むと分かるのですけれども、今後はどのような案件なのかを表題にも括弧で入れていただければ分かりやすいかなと思ったので、ぜひよろしく願いいたします。

このことについて追加の御質問・コメントはありますか。よろしいですか。

(2) 令和4年度（2022年度）ODA評価（第三者評価）の概要及び令和5年度（2023年度）ODA評価対象案件の報告

○ 弓削座長 続いて、次の議題ですが「令和4年度ODA評価の概要及び令和5年度ODA評価対象案件の報告」について、外務省の説明者から報告をお願いいたします。先ほどは軍関係について御説明をありがとうございました。

○ 説明者 ODA評価室の西野と申します。令和4年度のODA評価の概要と令和5年度のODA評価対象案件の報告をさせていただきます。

初めに、昨年度のODA評価の概要ですが、お手元の資料、令和4年度ODA評価実施案件を御参照いただければと思います。令和4年度は、政策レベルの評価として、ラオス、タジキスタン、トルコの国別評価、プロジェクトレベルの評価として平成28年度と29年度の対キューバ無償資金協力経済社会開発計画、この5件を実施しております。

また、その他の評価として、過去のODA評価案件のレビューを実施しております。こちらは現在の開発協力大綱の期間である2015年度から21年度に実施したODA評価案件、これを主たる対象に大綱の主要項目に即してレビューを行ったものです。それぞれの評価の業務委託先、評価主任、アドバイザーは資料に記載のとおりですが、資料の2ページ以降が各評価の概要で2枚紙になっております。

令和4年度の評価結果を概観いたしますと、国別評価では、開発の視点からの評価は多くが極めて高い、または高いという評価でした。

結果の有効性については、タジキスタンにつきましては想定した効果が発現してい

ない事業、あるいは報告書に効果の記載がなされていない事業が確認されたということで、一部課題があるという評価となっております。

また、プロセスの適切性については、トルコで技術協力協定の締結が遅れて一部の事業が実施できなかったことを理由に、一部課題があるという評価となっております。

外交の視点からの評価は、評価対象国それぞれが地政学的に重要な役割を持ち、ODAが当該国地域の安定と反映を促すことにつながるという外交的な重要性が確認されております。

また、ODAを通じて親日派、知日派の増加ですとか、友好関係の維持・発展、さらに経済面での呼び水効果等の波及効果が生まれていると評価されております。

以上が政策レベルですが、プロジェクトレベルの評価については、経済社会開発協力ということで内容がここにも書かれておらず恐縮ですが、廃棄物収集車や都市整備関連の機材をハバナ市に供与した2案件の評価を行っております。計画の妥当性については、廃棄物管理や災害対策の現地ニーズに合致している、また、周年事業と時期を合わせるなどの時宜を得た援助であったということが確認されて高いと評価されております。

結果の有効性につきましても、廃棄物の収集や自然災害で発生した樹木の撤去、ちょうどハリケーンが現地調査の期間にキューバを襲っておりましたが、そうした倒木の撤去などに十分活用されているということが確認されまして、高いという結果となりました。

次に、評価結果に基づく提言では、幾つかの評価案件に共通するものとしては、広報活動の一層の強化、あるいは我が国の比較優位性の活用の継続、三角協力プログラムの拡大・推進について複数の評価で提言がなされております。

また、広報の強化というものは過去のODA評価においても繰り返し提言されておりました、ODAの成果を外交力として生かすために、現地での発信、国際社会への発信をより一層強化すべきとされております。

比較優位性に関しましては、トルコでは防災協力、ラオスでは日本への信頼という日本の比較優位性が生かされており、また、タジキスタンでは無償案件と技術協力案件を組み合わせるなどの工夫を通じた効果的なODAの実施があり、こういった取組を継続するようという提言がなされております。

三角協力については、トルコでは関係機関との連携強化によるプログラムの拡大、また、キューバでは開発課題の解決を目指すために、JICAが先行して支援した周辺国の経験から学ぶことが提言されております。

それ以外に、対象国に限らず適用することが期待される提言としては、国際機関連携無償案件におけるモニタリングの強化があります。タジキスタンの評価において、国際機関連携無償案件の報告書の未提出、あるいは不明瞭な記載でアウトカムが確認できないという指摘がありまして、報告書のタイムリーな提出や管理体制の向上、内

容の統一化等が提言されております。

提言につきましては、外務省内、在外公館、JICAに共有して、関係部署が提言への対応策を検討します。そして、来年度はその実施状況を確認して、ODA評価年次報告書に掲載して公表いたします。

過去のODA評価案件のレビューにつきましては、開発協力大綱に関する提言、開発協力政策及びその実施に関する提言、ODA評価手法に関する提言がなされております。大綱における戦略性の明確化や、大綱の構造・内容の一貫性、メリハリの強化といったこと、あるいは実施体制、実施上の原則で引き続き重要と思われる項目への取組が挙げられております。

開発協力政策やその実施に関する提言としては、実施の戦略性の強化、体制の強化、成果指標の設定といったものが挙げられております。

また、ODA評価手法についても提言いただきましたが、政策レベルのODA評価と開発協力大綱の結びつきの強化、評価結果を導くプロセスの明示が提言されております。

このレビューの結果と提言は大綱の改定に関する有識者懇談会の場で報告し、11月末に既にホームページで公表しております。

以上が昨年度の評価結果の概要です。

続きまして、令和5年度、今年度のODA評価対象案件ですが、お手元の資料の最後のページにリストがございます。今年度は政策レベルで4件、プロジェクトレベルで2件を予定しております。国別評価がタイ、バングラデシュ、エジプト、課題別評価では難民及び難民受け入れ国支援の評価を実施いたします。

プロジェクトレベルの評価は、平成26年度の対ヨルダン無償資金協力、地方産機材ノン・プロ無償資金協力と平成28年度の同じくヨルダン向けの無償資金協力、経済社会開発計画の2件を評価する予定です。

私からの報告は以上になります。ありがとうございました。

○ 弓削座長 どうもありがとうございました。

説明者からの説明について、御意見・御質問があれば発言をお願いいたします。

松本委員、どうぞ。

○ 松本委員 御報告ありがとうございます。

少し大きめのことと個別の話ということになります。

大きめの話としては、PDCAという流れの中で、私たち適正会議はPのところにいるという自覚であるわけですが、こういう評価を受けて、Pの段階でも我々もチェックをするというのは意識したいと思っております。一方で、ここで議論したことが、めぐりめぐって次のチェックの段階でどのようになっているのかということも実際は

気になるところでありまして、確かにプロジェクトベースで私たちは議論していますが、けれども、その中には政策に関わることもかなり議論をさせていただいたと思います。

具体的にリファをするまでは難しいかもしれませんが、こういうPDCAを外務省としては回している中で、Pの段階で受けたいろいろな意見というのが、どのようにチェックの段階や次のアクションにつながるのかということは知りたいところでもあるので、今後、評価の在り方の中で、少しそういう要素を加味していただくとありがたい。そうすると、報告書をいただいたときも、あのかのときの議論はこのように最終的な国別評価の中ではなされているのかみたいなことが分かると、お互い意義を感じられると思うので、少し御検討いただけたらというのが1点目です。

2点目は、これはある程度その地域に詳しいということで、ラオスの国別のところに対してということになるのですが、別にラオスのことというよりは、この適正会議の中でも、この評価報告の中にあるのと同じように、ラオスの債務の問題というのが議論になり、そういう中で無償を出さなくてはいけないという議論を適正会議でしたかと思えます。

そういう観点から見ると、何となくここでラオス側の意見として中国の援助との相乗効果を最大にするような支援と書いてありますが、そもそもこういうのは現地におけるドナーコーディネーションとか、中国が自分たちの考えでこういうプロジェクトをやったと、こういう大きいプロジェクトをたくさん借款を得てやったのだから、これをみんなで生かしましょうというのは、国際協力の中でいくと順番が逆なような気がしています。こういう国においてドナーコーディネーションの中に中国が入り、そして、私たちがここで議論しているような無償資金協力を本来出さないような国に対して出すことについての一定程度の議論のもとがこういう評価の中にあると、やりやすいかなと思っています。

無償対象ではない国に無償を出すということは、適正会議でも何度も出ている議論ですので、その前提となるような状況に対して国別計画として、あるいは国別の戦略としてどのように対応するのかということも少しあると、適正会議とのつながりが私自身は感じられると思うので、ここで報告をしていただいているのはとても私はありがたいので、無理やりにはすることはないのですが、つながりが分かるとなると、ここですごく本質的な議論ができるかなと思います。

以上です。ありがとうございました。

○ 弓削座長 ありがとうございます。

お答えをどうぞ。

○ 説明者 ありがとうございます。

まず、最初のPDCAの流れの中で、適正会議と評価のつながりという御指摘、非

常に貴重な御意見をありがとうございました。何年かに一度、例えば昨年度実施した過去のODA評価のレビュー、ああいったときに、適正会議での議論がどのようなものであったかというものは参照させていただいております。ですので、引き続きCを担う役割として、しっかりPの部分も見つつ、きちんとこの適正会議の議論を踏まえた評価ができるように心がけてまいりたいと思います。

2点目の御指摘も、同様に適正会議とのつながりということでございましたので、実際の評価の実務の中で何ができるか、引き続き考えながら進めさせていただきたいと思います。貴重な御指摘をありがとうございました。

○ 弓削座長 ありがとうございました。

それでは、西田委員、どうぞ。

○ 西田委員 御説明ありがとうございました。

私も松本委員の1番目の御指摘のところと同様な考えがまずあったのですけれども、非常にクリアに御質問いただいたので、それは割愛させていただきたいです。

P D C Aを回すに当たって重要なのは評価指標であり、特に国別のレベルでどうやって相対的にそれぞれの国に対する支援を評価するのかというのは難しいなと感じておりました。我が国にとってどの国も重要ですし、どの案件も意義があるというのは非常によく分かるところであります。大野先生も御指摘をされている成果指標の設定というのは非常に重要なのだろうなと思うところであります、この点は難しいところであるのですけれども、ぜひよろしく願いたいところであります。

関連して申し上げますと、例えば国別の評価の中で、これは概要なので具体的なところがより明確に書かれているのかもしれないのですけれども、例えばラオスの国別評価の外交的な波及効果、この案件そのもの、評価そのものをどうこうというものではないのですけれども、ここに書かれているような支持取りつけの波及効果ですとか、影響に対抗するための波及効果、これは私たちからすると当たり前のことなのです。

当たり前のことを書かれてもあまり評価とは言えないので、例えばタジキスタンの国別評価の概要の中では、より具体的にどういったプロジェクトがどのような効果を生んでいますというようなことをここで書いてくださっているのです、こういったものをスタンダードにしていくとか、定性的・定量的に計れないものについても、それぞれのプロジェクトからこんな効果が出ていますといったものが事例として出てくると、我々にとっては非常にこの会議で議論していないものも含めるかもしれないのですけれども、分かりやすいのではないかなと思いますので、御検討いただければなと思います。よろしく願います。

○ 弓削座長 ありがとうございます。

それでは、どうぞ。

- 説明者 ありがとうございます。

まず、1点目の指標の問題、これはプロジェクトレベルでは比較的定性的、定量的なものも設定しやすいのですが、私どもも政策レベルの評価をするときに指標をどう設定し得るのかということは非常に悩んでおります。

併せて、指標を設定するのは評価の段階ではなく、最初の計画策定の段階で指標を設定することが必要で、そこになりますと、当然国協局と一緒に、あるいは国協局が主導的に担っていく必要があることかなと考えております。ただ、定量的というのは正直非常に難しいなと思っておりますので、定性的であってもこういうことを目指すということが分かりやすいような形で、最初に計画段階で設定する。それに沿って評価をするということができるとよいのかなと、そういう方向に努力していければいいのかなと感じております。

2点目の外交的な波及効果も、あまりにも一般的な書き方ですと、あまり意味がないのではないかと御指摘もそのとおりに聞いております。これも政策レベルですと、具体的なものとより抽象的なものとの関係性をどうしたらいいのかというのは悩ましいのですが、おっしゃるとおり、個々のプロジェクトの中で特に着目すべきものから具体例を引くということをする、読者にとっても分かりやすくなるとお話を伺って思いましたので、そういう方向で意識しながら今後評価をしてまいりたいと思います。御指摘、どうもありがとうございました。

- 弓削座長 ありがとうございます。

ほかに質問・コメントはございますでしょうか。

御説明どうもありがとうございました。

2 プロジェクト型新規採択調査案件

(1) ベトナム「水上保安能力強化計画」（無償）

- 弓削座長 次の議題の新規採択案件についての議論に移りたいと思います。

本日は、事務局から提示された新規採択案件であるベトナム、ラオス、キルギス、エジプトの4件を扱います。まず、説明者から各案件の外交的意義の説明及び委員のコメントに対する回答を行い、その後、議論を行います。

最初の案件は「ベトナム水上保安能力強化計画」です。外交的意義の説明に関しては案件概要書に記載されておりますが、強調すべき点や追加の説明などがあれば、説明者から発言をお願いします。その後、委員のコメントに対する回答をお願いいたし

ます。どうぞよろしく申し上げます。

○ 説明者 ただいま御紹介のありましたベトナムの案件について、外務省国別開発協力第一課長をやっております石丸が御説明、それから、JICAのほうからは。

○ 説明者 東南アジア・大洋州部でベトナムを担当しております五月女と申します。よろしく申し上げます。

○ 説明者 外務省のほうで、まず、外交的意義につきましては、お手元にある案件概要書に記載のとおりでございます。

続きまして、委員から事前にいただいております質問・コメントについて御回答をさしあげたいと思います。

○ 説明者 初めに、弓削座長からいただいたコメントで、警備艇1隻の供与でどれだけの効果が期待できるのかという点でございます。竹原委員、あと、西田委員からも同趣旨のコメントをいただいております。

水上警察が現在保有する船舶は小型でございます。陸地から離れた場所での活動が現在できておりません。水上警察の所掌水域全体をカバーできていないということで、今回供与する予定の40メートル級の船舶は、陸地から100キロメートル以上離れた離島周辺海域や北部ハイフォン基地から南部ニャチャンまでのパトロールが可能となります。1隻であったとしても、本事業によって活動可能な海域が拡大されるということで、水上警察の水上法執行能力の強化が期待できます。

船舶のスペックになりますが、こちらは調査で今後検討して決定していく予定でございますが、定量的効果の詳細目標値は今後ベトナム側と協議し、決定していく予定でございます。

また、複数船舶を同時調達するには、同時に複数拠点へ配備し、稼働させる体制が現時点では未確立ということでありますので、現時点では難しいという状況でございます。

続きまして、弓削座長をからいただいております警備艇の運営・維持管理に関する御質問でございます。こちらは宮本委員、あと、西田委員からも同趣旨のコメントをいただいております。

ベトナム国内にはベトナム海事大学などの船員の養成教育機関がございます。商船勤務を経て国内の行政機関、海事部門に転職する人材もいることが確認されております。商船でも警備艇でも運行やメンテナンスに必要な技術は基本的には同じです。水上警察も外航船を含む商船乗務員経験者が配置されておまして、警備艇を運行しております。商船勤務経験者はより高度な操作性を求められる50～200メートル級

の船舶運航の経験を十分に有しておりますので、40メートル級の警備艇の操作であれば容易に行えるものと考えます。

また、水上警察は小型ではありますが100隻の警備艇を保有しておりまして、警備・救難業務に必要な技術を有する人材もおります。かかる状況下、40メートル級の警備艇で警備・救難業務を行える人材の確保については、今後、協力準備調査でも確認してまいります。現時点ではある程度確認できているという状況です。

船舶補修につきましては、水上警察内において、長年運用実績の中で船舶に求められる維持管理の知識を十分に培っておりまして、実際の補修作業においても40メートル級以上の船舶のメンテナンスを行える船会社が複数存在しておりますので、維持管理体制については問題ないと考えております。

続きまして、竹原委員からいただきました水上警察の機材拡充計画、あとはほかのドナーの支援状況について御回答いたします。

まず、水上警察は先ほど申し上げたとおり100隻の船舶を保有しているものの、エンジンの出力が600～1300馬力ということで、大きさも10～24メートル級にすぎない。材質もスチール、コンポジット、アルミ合金、一部は木造のものもございます。2016年7月の首相指示により、水上警察の所掌水域の治安維持活動や犯罪取り締まり強化が示されておりまして、水上警察としても機材の拡充を検討中でございます。これまで他国から中古船を含む船舶の供与は受けておりません。また、他ドナーからの協力につきまして、協議中との情報は現時点では聞いておりません。

- 説明者 続きまして、竹原委員から警備艇の攻撃能力の有無、それから、仮に何らかの攻撃がなされた場合にどのような反撃をし得るのかといった点についての御質問をいただいています。

水上警察から武器の整備の要望は現時点のところ聞いてございません。攻撃能力を有する機器の装備もしたがって想定しておりませんが、仮に捜査対象の船舶等から何らかの攻撃がなされた場合には、当然のことながらベトナムの国内法上、違法行為の阻止、それから、正当防衛等のために警備艇の乗組員が必要な機材を使用することは認められていますので、今後、ベトナム側が攻撃に備えるため、もちろん先制攻撃をすることはございません。機材の整備を検討することも含めて協力準備調査で確認してまいりたいと思います。

続きまして、田辺委員から、戦時にベトナムの海軍の指揮下に入るということによるのかという御質問をいただいております。

これにつきましては、水上警察というのは公安省傘下の警察組織でありまして、ベトナム海上警察とは異なる組織になっております。したがって、戦時の際にもベトナム海軍の指揮下に入ることはありません。水上警察の上部機関である公安省に対しては、協力準備調査の際に警備艇を軍事目的で使用することのないよう確認するとともに

に、他の案件と同様、本事業の実施決定の際に相手国と署名する交換公文等の文書において、軍事目的に使用しない旨、先方から確認する予定でございます。

また、宮本委員からは、水上法執行等の保安活動を行うための自衛装備等もあると思うが、周辺国と連携する動きがあるのかという御質問をいただいております。

水上警察が保有する船舶は御覧のとおり非常に小さくて、海岸から遠く離れた活動ができないため、遠い沿岸での活動が見込まれる場合は海上警察や沿岸警備隊などの他機関や民間に協力を依頼し、対応していると承知しています。そのため、現状、水上警察自体は周辺国の警察組織とは連携していないと承知しております。

続きまして、田辺委員から、案件概要書において、軍事行動に関与しない旨の確約の有無の記載をしているものとしていないものがあるけれども、その違いは何かという御質問をいただいております。

水上警察は既に申しましたとおり、公安省傘下の警察組織であるため、軍関係組織及び関係者の関与がなく、軍事目的に使用されることは想定しておりません。開発協力大綱に記載されている軍事的用途及び国際紛争助長への使用の回避原則等の整理が必要な案件には該当しないと考えております。したがって、概要書においても軍事行動に関与しない旨は記載しておりませんが、先ほど申しましたとおり、本案件についても軍事目的で利用しないことを交換公文等にて確認する予定でございます。

- 説明者 続きまして、道傳委員からいただいた御質問で、水上警察の所掌水域は広域にわたるといことで、海上警察とどのような連携があるのかという御質問です。

まず、水上警察の所掌業務になりますが、対象範囲が自国の領海基線から陸地側の水域ということでカバーしております。その水域におけるパトロール活動だったり、交通事故の捜査・処理、あと、救難救助、自然災害への対応、犯罪の予防・取り締まりといった業務が主になります。

それに対して、海上警察につきましては、活動区域が内水から領海、排他的経済水域と外側に向けたエリアになりまして、ベトナムの主権維持、安全保障が主たる活動の目的となっております。

この両機関につきまして連携協定は結ばれておりません。ただ、主体的、常時的、継続的に相互に情報交換は行っておりまして、交通安全秩序及び社会秩序維持の任務遂行のために、タイムリーな状況把握に努めているという状況です。

続きまして、海上犯罪は近年増加傾向にあるのかという御質問です。

おっしゃるとおり、2018年の犯罪件数というのが275件になりまして、2021年に関しては661件ということで2.4倍に増加しております。主な犯罪ですが自然資源の掘削、輸送、売買、あと、漁業関連法の違反、あと、農林水産物の違法輸送、あと、賭博、窃盗剤、麻薬犯罪、不法侵入、爆発物の輸送・保管といった多岐にわたっております。

続きまして、西田委員からいただきました供与する警備艇の型は、どのような型に属するものなのかというところでございます。こちらは宮本委員からも同趣旨のコメントをいただいております。

40メートル級の警備艇ですが、海上保安庁の分類ではPS型に当たります。供与予定の船舶の仕様詳細は日本側では44メートル型、こちらはフィリピンの円借款で供与したものの、あと、35メートル型、こちらはジブチに対する無償資金協力で供与したものを想定しております。ベトナム側は同国の税関艇が35メートル級のものがございしますが、こちらと同様のモデルを想定してございまして、こちらは日本の仕様との相違については、協力準備調査で詳細を検討・協議してまいります。

続きまして、西田委員からいただきました海上法執行機関の概要と今後の方針についてということです。

まず、ベトナムの海洋法第47条において、海上における巡視・監視を行う組織は国防省及び港湾省の権限ある部隊並びに他の専門機関の巡視・監視部隊と記されております。海上警察、国境警備隊、公安省の水上警察、税関、あとは農業農村開発庁の漁業資源監視局が活動しております。

水上警察は国境警備隊との連携協定は結ばれておりますが、ほかの海上法の執行機関との協定は結ばれておりません。

他方で、先ほど申し上げたとおり、主体的、常時的、継続的に情報交換を行って、交通安全秩序及び社会秩序維持の任務遂行のために、タイムリーな状況の把握に努めているということです。

- 説明者 松本委員から活動範囲がこれまでの3倍に広がることで、国境を接する国に接近して、偶発的に武力衝突につながる可能性についての御指摘がございました。

水上警察は御案内のとおり公安省傘下の警察組織でして、軍傘下の組織ではありません。また、本事業で供与する船舶については武器の整備要望はセットしておらず、武力行使能力を有する機器の装備や武力衝突の想定は、現時点で当たり前ですけれども、想定しておりません。したがって、武力衝突の対応に関する日越政府間の合意を結ぶことは当然のことながら想定していませんけれども、ほかの案件と同様、本事業の実施決定の際には、相手国と署名する交換公文等の書簡において軍事目的に使用しない旨、先方から確認する予定でございます。

また、松本委員からは、2022年末に閣議決定された安保3文書に係る非ODAの枠組みと関係しないのかという御質問いただいております。

この閣議決定された御指摘の枠組みとは政府安全保障能力強化支援（OSA）のことと思料しております。政府安全保障能力強化支援は、我が国が戦後最も厳しく複雑な安全保障環境に置かれる中、軍等に対する資機材供与やインフラ整備等を通じて同志国の安全保障上の能力や抑止力の強化に貢献することにより、我が国との安全保障協

力の関係の強化、我が国にとって望ましい安全保障環境の創出及び国際的な平和と安全の維持・強化に寄与することを目的とするものでして、開発途上国の経済社会開発を主たる目的とするODAとは全く異なるものでございます。

本案件は、公安省傘下の警察組織である水上警察に対して警備艇を供与することにより、活動水域での水上事故、水難救助及び水上法執行等の保安活動を適切に実施するための体制強化を図り、もってベトナムの経済社会開発に寄与するものでございませぬので、政府安全保障能力強化支援とは関係がございませぬ。

事前にいただいている御質問・コメント等についての外務省・JICAからの回答は以上になります。

○ 弓削座長 どうもありがとうございました。

説明者からの説明について、追加の御意見・御質問があれば発言をお願いいたします。よろしいでしょうか。

西田委員、どうぞ。

○ 西田委員 私からは2点御質問をさせていただきます。

1点目なのですが、先ほど竹原委員の御質問に対して、ほかのドナー国機関による類似の支援の現状と展望をお知らせいただいたのですが、これはベトナムの水上警察に対するものと理解してよろしいですか。それとも先ほど私の法執行機関の概要について御説明いただいたとおり、ベトナムの中には水上警察、国境警備隊、いろいろな類似の組織があるということですが、これらを含めて全てのベトナムでの海上の法執行機関に対するほかのドナー国機関による類似の支援の現状として理解してよろしいでしょうか。これが1点、クラリファイしたいところでございます。

もし、先ほどのベトナム水上警察のみに対するものであるとしたら、全体像としてはどうなっているのか、もし分かれば教えていただきたいところであります。

2点目なのですが、私を含め複数の委員の皆さんが1隻でいいのですかという御質問をさせていただいております。理由は明確でして、普通船というのは24時間365日浮かべているものではなくて、定期的にメンテナンスをしなければいけませんし、場合によっては不具合が生じる場合もございませぬ。さらには何かしらの事案が発生したときに、その他の海域を警備する必要もあると思ひますので、1隻で本当に大丈夫なのでしょうか。

御回答の中には複数拠点での整備ができないので、複数隻は不要というお話だったと思うのですが、例えばニャチャンに配備するのか、ハイフォンに配備するのか分からないのですが、そこで整備・補修が対応できるのであれば、その拠点において2~3隻を配備したほうが、より効率的・効果的、かつ実効的な海上保安の能力をベトナムに提供することができるのではないかと思ひました次第であります。

また、もし複数拠点での整備ができないのであれば、そういったところも我が国の支援において協力していくというのも今後検討し得るのではないかなと思いましたが、御見解をお知らせいただければと思います。

○ 弓削座長 ありがとうございます。

それでは、その2点についてお答えいただけますでしょうか。

○ 説明者 まず、1点目のほかのドナーからの協力に関しましては、私が申し上げたのは水上警察に対する他ドナーの供与状況ということで、それ以外の機関については、現時点では十分情報は持っておりませんので、あくまでも水上警察についてはということになります。

2点目になりますが、1隻で本当に問題ないのかというところは御指摘のとおりだと思います。我々もこの1隻だけで十分カバーできるとは認識しておりませんし、ベトナム側もそこは十分理解している。ただ、まずは時間的、規模的、あとは組織体制的に1隻を供与して、その開発効果を確認した上で次のステップ、無償で追加でやるのか、それか複数の船になりますと円借款で共有するのかというところを検討してまいりたいと考えております。

○ 弓削座長 ありがとうございます。

では、松本委員どうぞ。

○ 松本委員 西田委員から前振りをいただいたので一言。

推測に基づくし、ちょっと答えられないということもありだと思っております。ただ、すごく感触として思うのが、海上保安とか海難救助とかの案件が、私の感覚としては目立つようになったなと思っております。これは人材育成も含めてなのです。そうやって質問をすると、今日のように丁寧にお答えいただくと、それは警察なりとか、それは軍ではなくてとお答えになり、外交上は問題ありませんというお答えで、これはこれで一つの議論ではあるのです。

一方で、数ある経済社会開発課題の中で、突然何となく海難、あるいは海上保安の案件が増えているように思っています。それは松本の勝手な憶測だと叱責いただいても構いませんけれども、例えば南シナ海であるとか、インド太平洋の安全保障とかと直結して今議論することは難しいにしても、こういう傾向については外務省としては何かお考えがあるのか、何か気にされている点があるのか、現実には人身売買とか覚せい剤の輸送とか、そういうところだけを書いていますけれども、もう少し広い意味でいくと安全保障につながるようなことをお考えなのか、もしお聞きできるのであれば、この点についてお話を伺いたいと思っております。

○ 弓削座長 ありがとうございます。

まず、説明者のほうからよろしく申し上げます。

○ 説明者 今、松本委員が感触としてお持ちの部分というのは、少なからず私も近いものが実はあります。それは別にそっちにシフトしたというよりは、今までなかなか手をつけられてこなかったからというところもあろうかと思えます。それに加えて、最近いわゆる日本外交の中では海の安全、それから、陸の連結性もさることながら、海のほうの連結性、我が国の場合、シーレーンという部分もございますので、陸と海、双方の連結性の中での安全という部分を、大きなスコープの中で海の部分にも着目していく傾向が最近多くなってきたということがあろうかと思えます。

安全保障という大きな枠組みというスコープも当然持っていますけれども、もう少し国ごとに細分化していくと、地域の安全保障というよりは、その国が抱える、ベトナムでしたらベトナム周辺というか、自分の国の周辺の地域の抱えるいろいろな、海の上では無法秩序状態だったところ、これはベトナムに限らずフィリピンですとか、インドネシア周辺の離島地域が非常に多いところでは、海というところがかなり無法地域で、あそこを通じていろいろな麻薬ですとか、人身取引ですとか、いろいろな犯罪の温床になっている。こういったところが今までなかなか手をつけられていなかった部分、ミクロな点ではその国の経済社会的な開発を目指している。もう少し視野を広げれば、冒頭に申し上げたような、日本外交の流れにも資するものということになるのかなと私は考えております。

○ 弓削座長 ありがとうございます。

ほかにコメント・質問はありますでしょうか。

それでは、この案件による水上法執行能力の強化について、そして、水上警察の活動、必要な人材、維持管理能力などに関して御回答をいただきましたので、いろいろなことが分かりました。

大事な点は、この案件で供与される警備艇が決して軍事目的に使用されないことをしっかりと交換公文において確認していただくこと、加えて、その使用はあくまでもベトナムの国内法上、水上警察としての非軍事的目的のために認められた範囲に限定されるということも確認していただくことが重要です。協力準備調査では、特にこれらの点に注意していただければと思います。どうぞよろしく願いいたします。

この案件についての議論は終了します。

(2) ラオス「ビエンチャン国際空港整備計画」（無償）

- 弓削座長 次は、ラオス「ビエンチャン国際空港整備計画」です。外交的意義の説明、委員のコメントに対する回答をお願いいたします。

- 説明者 続きまして、ラオスの「ビエンチャン国際空港整備計画」について、事前にいただいているコメントについては、JICAからは。

- 説明者 東南アジア・大洋州部でラオスを担当しております衣斐と申します。

- 説明者 それと、引き続き、私、石丸が回答をさしあげたいと思います。
外交的意義に関しましては、案件概要書に記載のとおりでございます。

- 説明者 続きまして、竹原委員からの御質問で、1, 200平米の旅客ターミナルの拡張とありますが、現在の面積はということでお尋ねいただいております。
現在の国際線の搭乗、待合室のスペースは1, 300平米、そちらを1, 200平米拡張しまして、計2, 500平米とする計画でございます。国際線旅客ターミナルの施設全体ですと2万5000平米という広さになります。
続いて、同じく竹原委員からの御質問で、1, 200平米の拡張で一定期間、旅客数の増大に耐え得るのかという点ですけれども、本事業での拡張を通じまして、国際線ターミナル全体として2035年までの旅客需要を満たすように計画をしております。

- 説明者 続きまして、竹原委員から、補修・維持に関しては自分で何とかできる能力がないのか、ドナー頼みで続く状況は健全ではないのではないかという御指摘、同じような御指摘については、松本委員からも頂戴しております。
おっしゃるとおりですけれども、ただ、維持管理計画の策定、それから、それに基づいた日常的な点検業務というのは、これまでの協力を踏まえて、空港運営の一環としてラオス側で実施されてきているのが実態としてございます。これはずっとそうでした。
他方、最近の傾向として、コロナの感染拡大の影響によって、大幅な航空収入減となってしまうことで、ラオス側が直近15年間の経年劣化への対応に対する、緊急の補修の必要性に対して、この費用を捻出することが困難な状況になってしまったということから、今回の無償資金協力の計画を検討しているところでございます。
これまで、普通であればラオス側が自力で運営、維持管理をやれていたところが、実際に最近急遽できなくなったという部分がございますので、この維持管理能力の部分についての確認、引き続きこれは大丈夫なのかどうか、今後、一定期間の経過後に

必要となる補修費の捻出に関する見通しについても、協力準備調査において精査するとともに、必要であれば技術指導の新たなニーズの有無についても確認して、本案件のソフトコンポーネントの内容を検討してまいりたいと考えております。

続きまして、田辺委員から、民間機と軍用機の発着回数ほどの程度かという御質問です。軍側の頻度に関する御質問については宮本委員、それから、弓削座長のほうからもいただいております。

ラオスが保有する軍用機というのは、ミリタリーバランスによれば、輸送機5機、あくまでも訓練機としての戦闘機4機、ヘリコプター19機とされております。本空港において民間機の発着回数は、案件概要書に記載の2019年実績値で1年に2万8433回、軍用機の発着回数については、本国の国内線・国際線全体の発着回数の1%未満と極めて少ないと、公共事業運輸省の民間航空局から書面にて回答を得ております。

また、ラオスにおいては、1975年のインドシナ戦争終結以降、80年代頃まで戦闘機を一定数所有していたものの他国との軍事衝突を起こしたことはなく、ビエンチャン国際空港の供与部分が戦闘目的で使用された可能性は極めて低いと考えております。

なお、主たる供与部分に相当しますが、滑走路を軍が利用する際には、文民組織であるラオス公共事業運輸省管理下の航空管制機関、ここの管制官による許可が必要となっておりまして、軍用機であってもシビリアンの管制官の許可なしに離発着することはできず、軍が勝手に滑走路を利用することは想定されておられません。

- 説明者 続きまして、田辺委員からいただいておりますけれども、事業対象の民間利用部分のところに限定されたものだという記載が正しいのかというところです。

こちらに関しましては、軍が利用する施設は本空港施設に近接しておりますけれども、本事業で対象としている国際線ターミナルとは別のところがございます。軍施設には専用のエプロンですとか滑走路につながる誘導路が存在しておりまして、今回、事業対象としている旅客ターミナルやエプロン、誘導路といったものは、民間利用のみとなっております。

- 説明者 田辺委員からは、この供与施設が軍事行動に関与しない旨の確約は取れるのかという御質問をいただいております、西田委員からも同趣旨のコメントをいただいております。

本事業で整備した施設につきましては、交換公文にて軍事目的で使用しないことを確認する予定でございます。また、本案件についても継続的にモニタリングを行うこととしておりまして、その結果はほかの案件と同様に、適正会議にて報告させていただいて、その運用に当たっては、引き続き透明性の向上を図ってまいりたいと考えて

おります。

続きまして、道傳委員、同じく西田委員からも、無償資金の返済能力強化についてのどのような方策があるのか御教示ください。それから、西田委員からは、返済能力がなければ何でもありということにならないのではないかとという御質問です。

いわゆる所得水準が相対的に高い国に対する無償資金協力の効果的な活用について、皆様御案内の方針ですけれども、この中で所得水準の高い国における無償資金協力の活用の際に踏まえるべき案件の性質として、これは一般論ですが、緊急性、迅速性、人道上のニーズ、広域性、地球規模課題への対応といった点が挙げられております。

ラオスの場合は航空需要の再増加、これはポストコロナを踏まえて航空需要が引き続き出始めてきていることが今顕著になってきていまして、この再増加が見込まれている中で、誘導路の舗装というものは緊急性が高く、本案件の利便性、それから、効率性、緊急性、こういったものを担保することは、この国の経済活性化にいち早く貢献する意味でも一定の意義があると考えています。

また、外交的な観点から申し上げますと、ラオスはランドロックな内陸国で、こういったところにもかかわらず、ASEANの一員として一体性の確保と、この地域の日本のプレゼンスの維持向上といった観点からもこの国を支援することは非常に重要で、特にランドロックな国というのは山岳地帯が多くございますので、陸路を整備するのは非常にいわゆる難しく、空の連結性が一番頼りになる部分になっております。

この部分、首都空港の安全性、それから、拡大する旅客需要への対応というのが、この国にとって、まさに非常に重要な段階となってきている。この国に対して、中国ではなくて日本が積極的に支援していく。しかもラオスは来年ASEANの議長国を務めます。こういったところで各国首脳が空港を利用する、こういったところで日本の支援が入っていることが見えると、ビジビリティという観点からも非常に外交的意義が強いと考えております。

もちろんラオスがいつまでも返済能力がない国だから、ずっと無償資金協力というわけには当然我々も考えておりませんで、実はラオスの返済能力を高めるために、債務の管理アドバイザーを2022年から派遣しておりまして、公的な債務の適切な管理のための支援も並行して行っています。こういった返済能力強化に向けた支援を行いながら、迅速な対応として、本案件については外交的意義の大きいものとして、無償資金協力で実施することが適切だと考えた次第でございます。

続きまして、西田委員から、前回のネパールの案件でもあったけれども、軍民共用の空港に対する基準について御質問をいただいております。

網羅的な判断基準を具体的にあらかじめお示しすることは極めて困難ですけれども、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踏まえて、案件の自主的意義に着目して、趣旨、目的、対象主体、内容、効果の観点から、個別具体的に検討を行った上で、その国の開発需要や経済社会状況、二国間関係等を踏まえて、総合的

な判断を行っているところでございます。

また、西田委員からは、先ほどOSAの御質問がベトナムでもございましたけれども、インフラの整備について、ODAとOSAの切り分けについての御質問を頂戴しております。

ODAにつきましては、既に御回答を申し上げたとおり、軍民共用のインフラに対する協力を含めて、全ての案件について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踏まえて、ただいま直近で申しました趣旨、目的、対象主体、内容、効果を個別具体的に検討した上で、当該国の開発需要、ガバナンスを含む経済社会状況、二国間関係等を踏まえた総合的な判断を行ってきております。

軍民共用インフラに関しては、例えば今回のビエンチャン国際空港のように、いわゆる民のみ使われる部分を切り離して、その部分についてODAで支援するなど、軍事的用途への使用回避原則に反しない範囲であれば、ODAで支援が可能と考えています。

御指摘のOSAにつきましては、ベトナムのほうで申し上げましたが、同志国の安全保障上の能力や抑止力の強化に貢献することにより、我が国との安全保障協力の関係の強化、我が国にとって望ましい安全保障環境の創出及び国際的な平和と安全の維持・強化に寄与することを目的として、軍等が裨益者となる資機材の供与やインフラ整備等を行うものでして、ODAとは全く異なるものと位置づけております。

委員御案内のとおり、外務省予算として、本年度はOSAのほうで20億円を計上したものでありますけれども、この5年度においては警戒監視等の海洋安全保障分野の能力向上に資する機材供与を想定していると承知しております。

いずれにしましても、開発協力大綱の下でのODAの実施原則が、これまでのODAの実施計画が変更されるものではなくて、OSAはODAとは別の支援枠組みとして整理しておりますので、ODAで実施してきた事業をOSAで実施していくということにはならないということは御説明をさしあげたいと思います。

- 説明者 続きまして、松本委員から御質問をいただきましたビエンチャン郊外の新空港建設の可能性・検討状況についてというところです。

2015年にビエンチャン国際空港ターミナル拡張事業というものがございましたが、そちらの起工式におきまして、当時のラオスの公共事業運輸大臣が、我が国の国土交通大臣に対して、新空港整備の要望に言及したということがございました。ですが、日本側としましては既存の空港、今の支援対象の空港を長く使っていくための計画策定をすべきという立場を取っております。今ある既存空港の長期的な改善計画をラオス政府とともに検討してきたという経緯がございます。

本案件に関して言いますと、迅速な対応が必要な部分に絞りまして、2035年までの航空需要に応える支援を実施するわけですが、ラオス政府との間では改善

計画を長期でつくっておりますが、さらに10年先の2045年までの需要への対応というのも想定して協議をしてきたということでございます。

この改善計画の検討の過程におきまして、政府側にも新空港建設に係る検討状況というのを確認してきておりますけれども、具体的な計画は検討されていないと聞いております。

続きまして、宮本委員からいただいておりますが、利用客数の2035年の見込み、それから、発着回数について、19年と35年の見込みということでした。

数字を並べて申し上げますが、2035年の利用客の見込みは国際線369万人、国内線120.4万人、計489.6万人の見込みです。発着回数に関しましては、2019年の実績として国際線1万6244回、国内線1万2189回、計2万8433回、2035年の見込みですけれども、国際線が3万2611回、国内線2万1791回、計5万4402回と見込んでおります。

続きまして、宮本委員からの別の御質問ですけれども、空港の利便性・効率性の低下のボトルネックといったものは何なのか、搭乗待合室やバゲージクレームエリアの整備のみで解決ができるのかという御指摘です。

本空港も各施設の処理能力を踏まえまして、処理能力不足でボトルネックとなっている施設が国際線の出発搭乗待合室、それから、国内線のバゲージクレームエリアであるということが分かりましたので、今回の改修対象としております。

御指摘のありました滑走路ですとか、航空管制システムにつきましては、2035年までに想定される航空交通量に対する処理能力を有しているということが確認できておりますので、差し当たっての増設・拡張は不要と考えております。

以上です。

○ 弓削座長 どうもありがとうございました。

説明者からの説明について追加の御意見・御質問があれば発言をお願いいたします。
宮本委員、どうぞ。

○ 宮本委員 宮本です。御説明ありがとうございます。

質問ではなくてコメントです。西田委員からも御指摘はありますが、無償資金の供与基準のところです。平成26年4月の「所得水準が相対的に高い国に対する活用について」というペーパーによれば、基本的に所得水準が相対的に高い国については有償資金協力の活用を最大限追求すると冒頭にあつて、一方で、前回の開発協力適正会議もそうですが、今回の第68回の会議においては、確認依頼案件が11あつて、うち無償案件は7つ、その7つのうちの5案件が相対的所得が高い国になっています。今、開発協力大綱の見直し・改正をやっている中で、2014年から9年、10年がたとうとする中、このペーパーそのものの賞味期限が来ているのではないかという点

です。我々は毎回同じような指摘をしないといけないということにもなるので、このペーパーに関する解釈というか扱いをどうするかです。これをどのように考えられているのかなど、コメントに近い質問です。

以上です。

○ 弓削座長 ありがとうございます。

それでは、コメントに対しての返答をお願いいたします。

○ 山崎課長 委員に御指摘いただいたペーパーですけれども、確かに平成26年4月に作られたときには、供与基準としてとりあえずのものとして定めて、随時見直しをしていきたいと思いますということで作られたものと理解しています。

この無償の案件も含め、ここ数年、適正会議で御議論させていただいているものを見ても、この基準そのもので有償資金協力が仮に出せる国であっても、外交的な意義とか、広域性の観点とかで、ここで議論をさせていただいている場面というのが多々出てきていると思います。

なので、この紙自体をいじるのかどうかということもありますけれども、1件1件、このような御議論を積み重ねていただいている中で、どのような基準であるべきなのか、よく考えていかなければいけないなという問題意識は共有いたします。

○ 宮本委員 ありがとうございます。

○ 弓削座長 よろしいでしょうか。

それでは、この案件に関しても軍事目的で使用しないことを交換公文に明記して相互で確認する。そして、継続的にモニタリングを行うことが重要です。維持管理体制に関しては、今後、継続的に必要となる予算の見通しについての精査が必要だということ、また、人材育成や技術指導などのニーズについても調べる必要があります。また、無償資金協力についての御説明もいただきましてありがとうございます。これらの点を踏まえて、協力準備調査を行っていただきたいと思います。よろしくをお願いいたします。ありがとうございました。

(3) キルギス「国際空港管制施設整備計画」（無償）

○ 弓削座長 それでは、次の案件に移ります。まだ2つ案件が残っていて、時間が押しております。次はキルギス「国際空港管制施設整備計画」です。外交的意義の説明、委員のコメントに対する回答をお願いいたします。

- 説明者 国別開発協力第二課長の時田でございます。ただいま御紹介のありましたキルギスの「国際空港管制施設整備計画」について御説明いたします。

本件の外交的委員については案件概要書に記載してあるとおりでございますが、委員の皆様からも追加で御質問をいただいておりますので、回答させていただく中で御説明させていただきたいと思っております。

- 説明者 JICA中央アジア・コーカサス課長の小笠原と申します。本日はどうぞよろしく願いいたします。

それでは、委員からの質問・コメントに対する回答をさせていただきます。

まず、田辺委員からの御質問です。

航空管制は空港の離発着時だけではなく、上空を通過する航空機に対しても実施されます。航空管制システムは、今回対象の3空港に設置されていますが、具体的には管制レーダーとそのレーダーからの情報を処理するための機材・設備です。管制レーダーにより得られた航空機の情報は、キルギス国内ではマナス空港及びオシュ空港の2か所に設置されている航空路管制サービスを提供している航空管制センターに送信され、キルギス上空を通過する航空機の安全確保のために利用されています。

現在の航空管制システムはロシア製ですが、既に更新のタイミングを迎え、トラブル発生時にメーカーの対応が受けられない状況です。中央アジアではウクライナ情勢を受けて、航空交通需要が増加していますが、航空管制システムの故障やトラブルにより航空機の飛行ルートの一部に管制の穴が生じることは、航空機の安全性の確保の観点からは絶対に避けなければいけない事態です。継続してキルギス上空における航空管制サービスの提供を確実にを行うため、航空管制システムの更新は不可欠となっています。

また、ロシア製の管制システムはメートル法を使用していることもあり、中央アジアの国々は航空管制においてメートル法を使用していますが、我が国も含め、世界的に、国際民間航空機関（ICAO）が推奨しているインチ法が使用されています。したがって、現在の航空管制システムが故障した場合に、ロシア以外の国からパーツの入手や修理ができない状況ですので、現在のウクライナ情勢を鑑みた場合、修理ができなくなる率が高いと言えます。その意味で、インチ法に切り換えていくことで、世界との共通化を図っていくことが安全性の確保という点でも望ましいと考えています。

- 説明者 続きまして、道傳委員からの御質問の1つ目と3つ目であります。キルギスの国際場裏での日本の協力、それから、中央アジア地域における日本との関係強化の重要性というところでございます。

1991年の独立以降、キルギスは日本を法の支配、民主主義、市場経済という価

値観を共有する緊密で友好的なパートナーとみなしています。ロシアによるウクライナ侵略が続く中、旧ソ連の構成国である中央アジア地域において、我が国が法の支配に基づく自由で開かれた国際秩序を維持・強化する上では、キルギスは重要なパートナーであり、この域内がバランスの取れた持続可能な発展を実現するために、同国との協力と連携はこれまで以上に重要になっています。

実際、キルギスは各種国際機関選挙で日本を支持してきているほか、キルギス側から国際機関に提出する決議案についての日本の協力を要請するなど、国際場裏において両国は連携して対応しております。

例えば国連における2021年の持続的な山岳開発決議において、日本はキルギスの共同提案国となっております。また、2021年にグラスゴーで開催されたCOP26では、ジャパロフ大統領と岸田総理の意見交換が行われ、同大統領から日本の支援、特に人材育成奨学計画、JDSと呼んでいます。これに対する謝意がございました。それから、COP26のキルギス代表が、このJDSにより日本で学んだ経験がある人物であったということから、会議において日本との連携が円滑に進みました。

キルギスは独立後に着実な経済発展を遂げてきていましたが、ロシアによるウクライナ侵略をはじめとする国際情勢の激変により、現在多くの課題に直面しています。こうした状況において、法の支配に基づく国際秩序を維持・強化する観点から、キルギスが持続可能な発展を達成できるよう、日本としてこれまでの協力を踏まえつつ、関与を強化することが求められています。

また、内陸国であるキルギスが持続可能な発展を遂げるためには、厳しい国際情勢を踏まえ、ロシアを経由しない輸送路の確保を含む中央アジアのほかの地域の連結性も重要視しております。

また、昨年末にはジャパロフ内閣議長（首相）兼大統領府長官、クルバエフ外務大臣などのキルギス要人が相次いで訪日したことも、両国の協力関係のさらなる発展に向けた機運が高まっていることを示していると言えます。

本事業によりキルギスの航空運行の安全性が強化されることで、ロシアの空港や領空を経由しない航空ルートの開発のさらなる可能性が開かれ、中央アジアの地域連結性並びにEU諸国、中東及びインド太平洋諸国との連結性の促進が期待され、自由で開かれたインド太平洋（FOIP）の実現にも資すると言えます。また、中央アジアの「開かれ、安定し、自立した」発展を支えることを目的とする「中央アジア+日本」対話の考えにも合致するものであります。

- 説明者 続いて、道傳委員から、キルギス上空を通過する航空交通量の見通しについて御質問をいただいております。併せて竹原委員からの1番目の質問についても同じような趣旨の質問いただいておりますので、併せて回答いたします。

イギリスの航空調査会社OAGによると、中央アジアは2019年の旅客需要水準

に対して、2023年時点で20%増加しており、これは世界17地域の統計のうち、マイナスとなっている地域も多い中で突出してトップになっています。欧州航空航法安全機構（ユーロコントロール）によると、同じく2023年時点で欧州とウズベキスタンを結ぶ航空便は2019年比で105%、昨年1月比でも36%増加しています。また、ロシアのウクライナ侵攻後の1年間で、カザフスタンの航空旅客数が16.5%増加し、同国のフラグキャリアであるエア・アスタナの利益は過去最高を記録しています。その他、アゼルバイジャンの各航空会社は、同国を経由する乗り継ぎ便が昨年134%増えたとしています。

一方、ロシア航空最大手のアエロフロートは欧州各国の首都とアジア諸国をモスクワ経由で結ぶ路線で2016年に360万人を運んでいましたが、戦争直後からロシア領空は西側諸国から閉ざされています。

このような状況を受けて、例えばロイターが3月2日付けの報道で「アングル：封鎖されたロシア領空、中央アジア航空各社に商機」という記事を掲載しており、ロシアのウクライナ侵略から1年、閉ざされたロシア領空に代わって、中央アジアを経由する航空便が増え、この地域の航空会社に事業拡大のチャンスが到来していると報じています。

このように、ロシアのウクライナ侵略が長期化する中、キルギスを含め中央アジア上空を通過するルート的重要性は一層高まっており、欧州と東アジアを結ぶ路線については、ロシアを迂回する中央アジア経由及び北極圏経由に既にシフトしています。

続きまして、西田委員のコメントについて御回答させていただきます。松本委員及び宮本委員からも同趣旨のコメントをいただいております。

EUの乗り入れ禁止措置につきましては、キルギスの航空会社が保有する航空機の安全性がEUの安全基準を満たしていないこと、また、規制を行う民間航空局CAAの航空機運航、安全性確保に係る監査能力や体制について、ICAOの指摘が入ったことなどを理由としてEUが出したものです。解除には航空会社が保有する航空機の安全性の向上や、CAAの監査能力及び体制の強化が必要ですが、航空会社やCAAの安全意識を変えていくためには、キルギス国内の空港や領空の安全性も確保していく必要があります。現状、オシュ空港の管制塔からは滑走路の全てを視認できない不安全な状態であり、本事業はこれを改善するものになります。

このような背景から、キルギス政府はEUによる措置の早期解除を目指すことも背景の一つとして、本事業を我が国に要請しました。したがって、本計画による運航の安全性の向上により、間接的にEUの措置解除を後押しすることにつながると考えます。なお、ロシアのウクライナ侵攻を受け、EU諸国もロシア領空を経由しない航空路線の開拓に乗り出しています。

CAA副長官によると、キルギスは近いうちに当該措置の解除勧告を受け取る予定とのことです。キルギス政府はEUによる措置解除の見通しを受け、マナス空港及び

オシュ空港で既に就航している中東や中央アジア近隣諸国の国際線に加え、EU諸国、例えばギリシャ、ブルガリア、ハンガリーや南アジアのインド、パキスタン、東南アジアのマレーシア、インドネシア、東アジアの日本、韓国、そして、アラブ諸国との新規航空路の開設を計画しています。

しかし、これらの開設のためには、キルギスにおける航空機の運航の安全性が向上する必要があります。EUもロシア領空を経由しない航空路線の開拓という観点から、キルギスにおける航空機運航の安全性の向上を注視しており、本事業によりそれが図られれば、EUの解除措置に向けたインセンティブが増大します。その意味で、本事業がEUによる措置解除を後押しすると言えます。

また、この措置に関し、現在、世界銀行及び英国民間航空長がCAAに対する能力強化を支援しています。

続きまして、西田委員の2つ目の質問について回答させていただきます。同趣旨のコメントにつきましては、弓削座長からもいただいております。

本事業により整備する施設や機材自身の運用については、情報収集・確認調査において、航空管制局（KAN）が航空管制システムを適切に運用しており、能力的にも問題ないことが確認できています。また、実際に管制官が世界基準の管制サービスを提供していますので、新しい施設や機器の操作指導以上の技術支援は必要ないと判断しています。また、今回のシステム更新に伴う維持管理のための要員の追加も必要ないと判断しています。

航空管制官の管制能力強化については、3か月ごとにCAAがICAOの定める安全基準に準拠し、ICAOが承認した訓練プログラムを受講しており、常に技術がアップデートされています。

また、本案件で導入される航空管制システムの操作方法については、導入したメーカーによって、これは日本製やヨーロッパ製を想定しておりますが、初期操作指導の訓練が提供されます。具体的な内容については、今後調査で確認してまいります。

なお、管制機材の維持管理については、これまでJICAも航空管制公社の技術者に対し、2012年及び2018年に空港の建設運営・維持管理計画策定研修を実施し、福岡及び成田空港を視察させるなど、育成を図っております。

続きまして、松本委員のコメントにつきましては、西田委員の1番目のコメントに対する回答で回答済みになりますので、2番目の質問についての回答をさせていただきます。また、宮本委員の1番目の質問についても同趣旨のコメントなので併せて回答させていただきます。

民間航空管制と軍の航空管制とは完全に別個のものであり、空軍機が飛行するのはコリドーと呼ばれる特別に設定された空域です。軍事区域は一般の航空機が飛行する区域とは異なり、管制情報は機密にされているため、軍用空港であるカントー空港が行っています。したがって、本事業で整備する一般の航空機を対象とした航空管制シ

システムでは軍事空域を管制しません。

本事業で対象とする3つの国際空港は民間空港であり、当該空港はキルギス軍及びロシア軍の利用実績がないこと、今後も軍事利用の計画がないことは基礎情報収集確認調査において、キルギス側の運輸通信省、民間航空局、航空管制公社、空港運営会社に既に確認済みであり、今後、その旨を書面で取りつける予定です。

なお、アフガニスタンにおけるテロとの戦いを支援する拠点としては、2001年からマナス空港に米空軍基地が置かれていましたが、2014年に同軍は既に撤退済みです。同軍は独自の運用管制を利用していたため、民間空港としてマナス空港の民間航空管制とは別個のものとして使用されていました。

続きまして、宮本委員の1番目の質問につきましては、松本委員の2番目の質問に対する回答で回答済みになります。

宮本委員の2つ目の質問について回答いたします。

マナス空港近代化計画では、マナス空港の安全性向上のために滑走路誘導路改良、航空援助施設及び照明施設整備、電気供給設備、旅客ターミナルセキュリティーシステムの更新が実施されました。これにより、ICAOが定める国際基準に該当分野が準拠するようになりました。マナス国際空港機材整備計画では、計器着陸装置や超短波全方向式無線標識など、航空機の空港への離着陸支援を行う航空保安機材や地上支援機材などが整備されました。

本事業において3空港で整備を行う機材はキルギスの上空全域において航行する航空機に対して管制サービスを行うための航空管制システム（レーダー）であり、過去の支援との重複はなく、本事業が実施されることで、キルギスの領空における航空機運航の安全性がより一層向上します。

宮本委員の3番目の質問につきましては、西田委員の1つ目のコメントで回答済みになります。

続きまして、弓削座長のコメントにつきましても、西田委員の2つ目の質問に対して回答済みになります。

続きまして、竹原委員の1番目の質問につきましても、道傳委員の2つ目の質問に対しての回答で回答済みでございます。

竹原委員の2つ目の質問について回答いたします。

このような空港職員の教育訓練のニーズについては、協力準備調査においても今後確認してまいります。

以上になります。

○ 弓削座長 どうもありがとうございました。

説明者からの説明について、追加の御意見・御質問があれば、発言をお願いいたします。よろしいでしょうか。

この案件については対象とする3つの国際空港は民間空港であること、軍事利用は今までになく、今後も軍事利用の計画がないことをキルギス政府の関係省庁に既に確認済みだという御説明をいただきました。今後、そのことを書面で取りつける予定だということですが、これは重要な点なのでそのようお願いいたします。また、空港の運営が円滑に行われることは大事なので、職員の教育、訓練のニーズを含め、運営面での課題の解決に向けて協力準備調査でしっかりと調べていただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

(4) エジプト「潜水作業支援船建造計画」（無償）

○ 弓削座長 もう5時近くになっておりますが、次はエジプト「潜水作業支援船建造計画」です。外交的意義の説明、委員のコメントに対する回答をお願いいたします。

○ 説明者 外務省の国別三課長の西野です。

エジプトの「潜水作業支援船建造計画」についての外交的意義です。案件概要書のほうにありますけれども、もちろんスエズ運河は世界の海上交通の動脈となっている場所ですし、我が国にとっても非常に重要なルートであります。

2021年のデータにもありますように、スエズ運河の年間航行量もそもそも2万隻ということですが、そのうち我が国の関係の船舶は1,200隻ということです。スエズ運河の安定的な航行であるとか、運営というのは日本にとっても非常に、あるいは日本を超えて世界全体の運輸であるとか貿易、シーレーンの安全といった観点で非常に重要ですので、スエズ運河の安定的な航海、運営に日本としても貢献していくことは非常に重要だと思いますし、そのことは、日エジプトの関係のみならず、グローバルな意味でも重要ですし、我が国が提唱している自由で開かれたインド太平洋という観点からも重要だと思いますので、本件外交的な意義があるかと思っております。

以上です。

では、委員の方からいただいた質問について、順次御説明させていただければと思います。

○ 説明者 JICAでエジプトを担当しております森川と申します。よろしくお願いいたします。

まず、道傳委員からいただきました1つ目の御質問につきまして、ウクライナ情勢の影響で、今のスエズ運河の航行がどうなっているかという点でございますけれども、スエズ運河の発表によりますと、2021、2022年度の実績として約75億ドル

の収益を出したということが報告されておりました、こちらは前の年度に比べますと、135%の増加ということになっております。

この主な要因としましては、ロシア、ウクライナの紛争によりペルシャ湾岸の諸国から、これら2か国への石油及びガスの輸出が減少し、それに代わってヨーロッパ向けの輸出が増えたということなどから、マイナスの影響よりもプラスの影響のほうが強かったということで発表されております。

また、スエズ運河の航行の安全性につきましては、ウクライナ情勢による影響が出ているといった情報には接しておりません。

続きまして、道傳委員からの2つ目の御質問についてですけれども、他国からの支援はどのようなものがあるかという点でございます。同じ御趣旨のコメントを宮本委員の2つ目の御質問でもいただいております。

スエズ運河につきましてはアジア諸国とヨーロッパを結ぶ主要な貿易路であることから、中国がスエズ運河庁に対して、2021年に新型のタグボート5隻の供与に関する契約を行っているとの情報に接しております。そのうち2年以内に2隻、3年以内に3隻、残りの供与を行うこととなっているようです。それに加えまして、フェリーの供与などもなされていると理解しております。その他の国の協力ですとか、今後の見込みにつきましては、今後の協力準備調査において確認したいと考えております。

続きまして、西田委員からいただきました1つ目の御質問ですけれども、スエズ運河の重要性に鑑みて、日本がスエズ運河の運営にどのように関与してきたかという点でございます。

スエズ運河に対しましては、1974年から約50年間にわたりまして技術協力によってスエズ運河の拡張に関する開発調査を行うですとか、あるいは円借款によるスエズ運河の拡張のための支援、またはスエズ運河の経営を担う経営企画部門、こちらはエコノミックユニットと呼んでおりますけれども、こちらをスエズ運河庁の中で設立するための支援、あるいは同部門の実施能力強化の支援などを行ってまいりました。

現在も技術協力のプロジェクトとしてスエズ運河庁のマーケティング能力強化プロジェクトというものを、2021年から2023年の3年間にわたって実施をしているところでございまして、こちらの中では航行需要の予測ですとか、収入のシミュレーション能力の向上のための支援を行っているところでございます。これらの協力を通じて、日本はこれまでスエズ運河庁との良好かつ長期的な協力関係を構築しております、同運河の運営に関与してきたということがいえるかと思っております。

今回の事業の実施により、今後予定されるスエズ運河の拡張計画に計画段階から関与することで、引き続きスエズ運河の中長期的な運営に関与できる立場を維持することが重要と考えております。

続きまして、西田委員からの2つ目の御質問、スエズ運河の代替輸送路としてイスラエルのほうで動いているプロジェクトがあるかというところの御質問です。

報道によりますと、2012年に地中海と紅海のエイラートをつなぐ鉄道建設がイスラエル政府により決定されましたが、その後、2013年に行われたフィジビリティ調査により、こちらは経済的に実現が難しいということが判明し、現状では棚上げになっているようでございます。このような状況のため、中国による支援も未定と理解しております。

続いて、松本委員からいただきました御質問の1点目ですけれども、潜水作業支援船の用途・使途についてということと存じます。

こちらの基本的な使途としましては、エジプト政府が現在検討しているスエズ運河の拡張計画の実現のための調査ですとか、平時のスエズ運河における浚渫作業などの維持管理業務での利用も想定しているものでございます。さらに加えて、御指摘のとおり、座礁を含む事故の際の緊急時の対応にも用いられる予定となっております。

続きまして、松本委員からの2つ目の御質問です。スエズ運河が広い中で、1隻で十分なのかという点でございます。

先ほどございましたように、2021年のスエズ運河の運航船舶隻数が約2万隻程度となっておりますので、1日当たり約60隻弱であることを踏まえれば、船の故障の頻度・率などを踏まえれば、船の点検のために1日当たり複数の潜水作業線の稼働が求められる可能性は低いと考えております。また、平時の使用機会としては、護岸の点検に利用することが考えられ、現在、エジプトで配備済みの潜水士の人数が14名であることを考慮すると、今回の1隻で十分にスエズ運河における平時の調査、維持管理や事故への対応強化に資すると考えております。

一方で、スエズ運河の拡張工事の状況などを踏まえて、今後、点検の頻度などが高まる可能性も考えられますので、今後見込まれる潜水支援船の使用頻度などにつきましては、協力準備調査にて詳細の確認を行ってまいりたいと思います。

続きまして、松本委員の3つ目の御質問ですけれども、潜水士が配備済みかどうかというところです。

こちらは14名が既に現地におりまして、配備済みの状況となっております。

- 説明者 続きまして、宮本委員及び田辺委員のほうから、趣旨としてはスエズ運河庁のほうで収入があるから、無償資金協力ではなくてスエズ運河庁の独自の資金で対応すべきなのではないかという趣旨の御下問をいただいております。

2021年度の座礁事故の際に、オランダのBoskalis社及びオランダ緊急対応チームSMIT Salvageとの協力によって無事事故船は再浮上して救出されています。こういった事故とかを受けまして、スエズ運河庁のほうでは、スエズ運河の航行を容易にするということもありますし、スエズ運河内外の救援活動に備えるべく、関連の機材船舶等の整備を向上させると発表しております。

スエズ運河庁の2021年、2022年の年間収入額が約70億ドルということに

なっております。一方で、今後、大型船舶の通行の増加等も見据えて、運河のさらなる拡張ということもスエズ運河庁では検討しているところです。あと、スエズ運河庁のほうでも独自にタグボートの整備であるとか、関連機材の整備を優先事項として進めていると認識をしております。

一方で、我々としては、エジプト側が喫緊の対策を考えて、事故時の対応に日本として貢献したほうがいいだろうと、エジプトのほうで、必ずしも潜水船の導入ということについては、まだ緒についていないというところもありますので、我が国のほうで優先事項の潜水船の支援をすることによって、スエズ運河庁及びエジプトとの関係をさらに強化して、今後も重要性が増すであろうスエズ運河の運営であるとか、維持管理に日本として積極的に関与していくことが、我が国の航海の安全であるとか、あるいは世界の航路の安全ということに直接貢献する意味で非常に重要なのではないかと、まさに我が国は自由で開かれたインド太平洋ということを打ち出しておりますので、むしろここは積極的に我が国として、スエズ運河の潜水船を支援することが外交的・戦略的に重要だということも考えております。

- 説明者 続きます、弓削座長からの1つ目の御質問ですけれども、これまで潜水作業支援船を所有していなかった理由ということでございます。

スエズ運河庁のほうでは、運河での事故に備えて進路警戒エスコートタグボート、あるいは海難救助船（サルベージ）、高速艇などの船舶を保有しております、潜水士も既に配備はされておりました。2021年の座礁事故の当時、事故対応用の船舶の出動とともに潜水士も活動しておりましたが、作業支援船なしでは潜水士の連続潜水可能時間が非常に制限されるということで、十分な活動が行えなかったという教訓がございまして、今回、その重要性というものを認識し、この船を所有することを優先しているという状況と認識しております。

続きます、弓削座長の2つ目の御質問ですけれども、事故から2年後の今、この船が要請されている理由ということですが。

こちらの正式要請は2021年の12月になされておりました、その際には、ほかのコンテナ船などの機材も含めて要請を受けておりました。当時、日本政府としましても、スエズ運河庁が要請してきた背景やニーズなどについて十分に承知していなかったということで、2022年より在エジプトの日本大使館及びスエズ運河庁の間で複数のワーキンググループを開催し、機材のニーズのヒアリングですとか、支援対象の絞り込みを行ってまいりました。

その結果、今回日本政府としてスエズ運河庁における潜水作業申請の必要性について、その必要性の高さ、緊急性を認識し、要請から約1年強の時間を要しましたが、今回の協力準備調査を実施することを決定したというものでございます。

続きます、竹原委員からの御質問ですけれども、2点あるかと承知しております。

1つ目が事故の際の現状の対応がどうなっているのかというところ、2つ目はエジプト政府が真に必要なとすスペックの把握が重要であるというところでいただいております。

まず、事故の際の対応ですけれども、先ほど申し上げましたように、既にスエズ運河庁としても複数の船舶事故対応用の機材などを保有しております、これらの機材で事故の際の対応は行っていると承知しております。

続いて、スエズ運河庁が真に必要なとすスペックを把握することが重要であるというところの御指摘について、まさに御指摘のとおりと承知しております。今後、協力準備調査でその点を踏まえて、先方のニーズに沿った支援船の供与を実施いたします。また、資機材導入後の教育訓練の重要性も踏まえまして、何らかの技術的な支援というものも協力準備調査の中で検討したいと考えております。

田辺委員の御質問につきましては、宮本委員の御質問の1点目で回答させていただいております。

御質問への回答は以上となります。

○ 弓削座長 どうもありがとうございました。

説明者からの説明について追加の御意見・御質問があれば発言をお願いいたします。

田辺委員、松本委員、宮本委員、西田委員の順番でお願いします。

○ 田辺委員 田辺です。1点質問、1点コメントさせていただきます。

まず、質問の1点ですが、西田委員の1番目の質問で、これまで無償資金を供与した経緯というのが御説明の中にはなかったのですけれども、そういった経緯はあるのかどうかというのを確認させてください。

2点目は、先ほどの説明の中では、通行料で対応できない理由というのが御説明にはなかった、少なくとも私が納得できる理由というのは提示していただけなかったと理解してまして、所得の高い国に対する無償ということの基準からしても、そもそもやっている事業の中で対応できないのかということが分からないと、こういったものに無償を出すというのはいかがなものかと思っています。

安全性を高めるということは重要ですし、円借款でこの事業をやるということについて別に反対するものではないですが、無償というのは妥当性が今のところ感じられない。逆に、通常のビジネス的な慣行から言えば、通行料を値上げするというのであれば、その分、安全性やサービスを向上させる、それを求めるというのが通常の立場かなと思いますので、本件、通行料が度重なる値上げをしている中で無償で出すということは、相手に間違ったメッセージを送る可能性もあると理解をしています。

あと、国民感情的には、このインフレの中、食費が非常に上がっている中で、寄与度はわずかかもしれませんが、こういった値上げがされている中で血税を出すという

ところの納得感というのは、恐らく得られないであろうと考えています。

以上です。

○ 弓削座長 続けて、松本委員、どうぞ。

○ 松本委員 今回の田辺委員と同じポイントではあるのですけれども、市民目線と言った言い方は横柄かもしれませんが、スエズ運河の重要性は分かっている、まさに今、田辺委員の指摘にあったように、所得の高いエジプトで、かつ収益が上がっているスエズ運河という中で無償というところは、なかなかこれだけでは納得がいけないなというところでは。

さらにこれはうがった見方かもしれませんが、2021年3月に事故があり、12月に要請があった。この間の21年7月にはスエズ運河庁と正栄汽船の間で和解が結ばれた。スエズ運河庁は当初賠償9億ドル、後に6億ドル、正栄汽船は1億5000万ドルと言っていたものの、和解のときには、和解の条件も額も公表されないまま終わったというプロセスを考えたときに、何となくその間に、こういうことを後に日本が支援することで、この賠償に対してもスエズ運河庁に対してまあまあというようなことがあったのではないだろうかという憶測をしてしまうわけです。

憶測にすぎないわけですが、ただ、この経緯を考えると、そして、エジプトの所得やスエズ運河の収益を考えると、何かそういうプロセスがあったのではないかと質問されること自体は合理的かなと思うので、その辺りについても何かお答えをいただきたいなど、つまり、田辺委員の質問に答えることは、まさにこういう疑いに対しても答えることになるのではないかなと思った次第です。

以上です。

○ 弓削座長 ありがとうございます。

続けて、宮本委員、お願いします。

○ 宮本委員 同じ項目ですが、オペレーションをやっている先（スエズ運河庁）が21年は63億ドルの収入、去年は75億ドル、これを円換算すると1兆円弱になります。1兆円弱収入があるところが、本来こういうオペレーションをやっている以上、生業としては、安全に関する投資というのは最優先で自前でやるというのが非常にすっきりした感じではないかなと思えるのです。

こういう開発面での協力という重要性は重々認識しますが、一方で、実際に協力を受ける側の自助努力とか、自立自走とか、そういうものも大事になってくるのではないのでしょうか。ですから、今の御説明では、これを無償にしますというのは、納得感が非常に少ないと感じます。

また、一つ質問は、スエズ運河片は75億ドルの収入があって、いろいろな投資計画というのを毎年持っているのだと思いますが、安全に関する自分たちの投資というのは、毎年どれぐらいやられているのかというのは、素朴な疑問として思った次第です。

以上です。

○ 弓削座長 ありがとうございます。

それでは、西田委員、どうぞ。

○ 西田委員 私はコメントであります。今、ありました田辺委員の無償資金のお話と関係するのですが、また、竹原委員の御質問というかコメントで、こういった案件を推進する上で、きちんとその意義なりを考えていかなくてはいけないのではないかという点です。今、開発協力大綱の改定において、今後、日本はよりオファー型にしていくという報道が出ております。これが真実であると、より日本が優位な案件を積極的に取っていくとも取れるのですが、逆に言うと、そうせざるを得ないような状況にある。日本が国際場裏において優位な立場に立つためにオファーをしていく。については恐らく無償案件が増えていくのかなという感覚が私にあります。

宮本委員から先ほど御指摘のあったように、所得水準の高い国に対する無償資金の効果的な活用について、何か現実と乖離しているというのも、そこに近いのかな。要は今までのような援助のユーティリティというか、日本が供与することのリターンというか、政治的な意義というものが、かつてよりも先方にとって感じられなくなっているのかなと見ておりますところ、今後、こういった案件を検討するときに、特にオファー型としていくに当たっては、本当にそれをやる意義があるのか、しかもそれがきちんとその後も当該国の開発ニーズに合致したもの、持続的にきちんと意義のあるように検討が必要だなと思いましたがというコメントであります。

○ 弓削座長 ありがとうございます。

それでは、たくさんになりましたが、説明者のほうから御回答をお願いいたします。

○ 説明者 十分に御説明しきれなかったところは大変申し訳なかったのですが、私の立場からしますと、3つほど本件は意義があるかなと考えております。

一つは、エジプトと日本の関係なのでありますが、日本はエジプトにおいてかなり象徴的な支援をこれまでしてきておまして、カイロの小児科病院もそうですし、事実上、もう完成していますけれども、大エジプト博物館、それから、カイロのメトロであるとか、オペラハウスとかもそうです。いろいろ象徴的な案件をやっていて、それらを通じて、あと、2000年より前ということかもしれませんが、日本の

技術的なすばらしさということは、エジプト政府、エジプト人に高く認められていて、何か困ったことがあったら日本に頼もうというところがございます。

その一環として、例えばエジプトにおいて科学技術についての教育というのは、もちろんないわけではなかったのですけれども、日本型の実験とか実践を重視するような科学技術大学を日本の支援で作りまして、それを開校するに当たって非常に苦労を重ねたわけですが、結果として、2010年代に日エジプト科学技術大学というのができました。今、2023年ですが、わずかな期間でエジプトの中で2番目のランキングの大学となりまして、エジプトでそれまで日本で普通に行われているような実験とかを重視したような教育というのを行われてなかったのが、さすが日本だということ、また、その評判を一つ高めるような協力をやっています。

これらもそれなりの金額を投じながら行っていますので、必ずしもエジプトだから円借款でやらなくてはいけないということではなくて、ケースバイケースなのかなと思いますし、とりわけ戦略的な面で日本の関与をちゃんとエジプト側に理解してもらうに当たって、案件は選ばなくてはならないですけども、重要な案件については無償資金協力でやる、外交的な意義とか、人道的な意義とか、そういったことを総合的に考えて無償資金協力でやることはあるかなと思います。いずれにしても、今回は日本にお願いしたいとエジプト側から言ってきましたので、それに対して応えていくことが大事かなと、日本の技術とか日本の信頼性、こういったことに対する期待というのがありますので、何とかそれに応えたいというのが一つです。

繰り返しになりますけれども、今までに日エジプト科学技術大学であるとか、象徴的な案件をやってきました。また、ここでスエズ運河の協力というのをさらにそれに一つ、これだけではもちろんそういうところにはなりませんけれども、他のいろいろな協力をこれからスエズ運河庁との間で考えていくことによって、日エジプト間の象徴的な協力の事例にできればというのが、担当者としての思いであります。

そのほかにも、日本式の教育を今エジプト全土で導入しようとしていますので、日本のそういう技術とか、そういったことに対する信頼性というのは、いまだエジプトでは非常に高いので、そこで日本として応えていきたいところがございます。これが1点目です。

2番目は、スエズ運河の運営というのは、もちろん自助努力とか、そういったことがございますけれども、日本にとって戦略的に非常に重要な場所ですので、こういう場であまり生々しい国益だ何だという話をすべきではないのかもしれないかもしれませんが、エジプトが自前で運営して、日本は単にお客さんとして、そこに全く関与できないということが、果たして今後のことを見据えるといいのか。

今回、スーダンで騒乱が起きて、今大変なことになっていますけれども、この地域の安定ということに関してはエジプトが鍵になりますし、スエズ運河は大事ですので、今後もスエズ運河の安定的な運営について、日本として積極的に関与して行って、日

本は関係ないですとか、あるいはどこかの国が侵食して、日本が蚊帳の外に追いやられるような事態というのは避けなくてははいけなかなと思いますので、むしろ日本のほうから積極的に、今までもスエズ運河の運営とかについては協力してきましたけれども、エジプト側が欲しがっている潜水船を供与することによって、スエズ運河の運営についても当然日本は口を出させてもらいますといった形をつくるのが必要なのではないかなと思います。

港湾は、国と国との関係をそれこそ1年とかそういった単位ではなくて、数十年単位で維持していく基盤だと思えますので、スエズ運河に協力するという事は、数十年にわたって日本とエジプトの関係を維持していくことにつながっていくと思えます。もちろん潜水船だけではなくていろいろやっていかななくてははいけないと思えますけれども、エジプトの持つ重要性であるとか、スエズ運河の持つ重要性を考えると、お金があるのだから自分でやってくださいという形につき合って、その代わりに日本も、どうぞ御随意となるよりは、むしろ困っていることに対して積極的に助けて、日本としてそこに口を出させてもらう、いざとなったら日本が助けてもらおうという関係にしていくことが大事なのではないか。あまり開発とかの文脈で適切ではない発言もあったかもしれませんが、そういったところも考えているところがございます。

3番目、2番目と似たところがございますけれども、エジプトが持つ外交的・戦略的な重要性ということがございます。エジプトはアラブ世界のリーダーということもありますし、アフリカであるとか中東における鍵となる国でありますし、もちろん中露ともほどよい距離を保って、かつアメリカとかヨーロッパともよい関係を築いている。そのエジプトと今後も長きにわたって日本としてよい関係を築いていく必要がある。そういった文脈で今回、岸田総理もこのゴールデンウィークにエジプトを訪問することが決まっております。やはりエジプトは鍵となる。

あと、TICADで協力をアフリカとしていますが、エジプトをハブとした広域の協力であるとか、三角協力、さらには先ほど申し上げた日エジプト科学技術大学を通じたアフリカからの留学生の受け入れという形で、エジプトを拠点として中東諸国とかアフリカ諸国との協力、あと、中東諸国ということと言いますと、日エジプト、ヨルダンと協力して、レバノンであるとかイラクについて協力しようという動きもありますので、エジプトとよい関係を築いていくことが大事だなと。

先ほどのところにどうしても戻ってしまいますけれども、日本の技術とか、日本の信頼性に対する期待が非常に大きいです。ですので、様々な形で日本型の制度であるとか、あるいは日本のそういう技術を欲しいという話があります。もちろんお金で借りてくださいというものもあると思えますし、実際に円借款で対応することもありますけれども、スエズ運河の重要性とかもございまして、ここは本当に皆さんの御理解を得られればと思うのですけれども、わずかな投資でエジプトが望んでいることに対して応えることによって、日エジプト関係をよくする。これだけではもちろん足りな

くて、いろいろなことをしなくてはいけないのですけれども、その価値がある案件ではないかなと、担当者としてはそういう思いを持っております。

御理解いただければと思います。ありがとうございます。

- 弓削座長 どうもありがとうございます。
- 田辺委員 質問への回答をいただけますか。
- 説明者 どの部分でしょうか。
- 田辺委員 西田委員の1番目の回答の中で、無償の案件の紹介がなかったのですけれども、スエズ運河関連で無償供与した実績があるかどうかということです。
- 説明者 技術協力ということではありますけれども、無償資金協力はないです。
- 田辺委員 初めてということですか。
- 説明者 はい。
- 弓削座長 ありがとうございます。よろしいでしょうか。
質問に対しての御回答で、この案件に関しての状況が分かりました。スエズ運河の安定的で持続的な運営の確立が重要であり、そのための人材の教育・訓練、そして、維持管理能力の強化のための支援が大事だということの説明がありました。これらの課題と委員の皆様から御指摘のあった大変重要な様々なポイントを含めて、協力準備調査で確認していただければと思います。
- 田辺委員 それに合意するというよりは、協力準備調査に進むべきではないという意見が委員の中にあつたということで、恐らく進むべきという合意は今なされていないと思うのです。
- 弓削座長 いや、別に進むべきというつもりではなかったのですが、そういうことも調査しなくてはいけないということですが、分かりました。それを議事録にきちんと残すということで、ほかにそれに対してコメントはありますでしょうか。
遠藤局長、どうぞ。
- 遠藤局長 担当課長からないと言われたので自信がないのですけれども、まず、スエ

ズの関係で申し上げれば、スエズ運河架橋という橋の件があって、それは無償でやって、それは非常に大きな案件でした。117億の無償案件という、これは私が30年近く前に無償資金協力課にいたときに非常に大きな議論をしたのでかすかに覚えているというところなのですけれども、そういう無償資金協力案件というのはございます。

2点目として、今、いろいろ各先生方から御質問・御意見・コメントがあってというところでございますけれども、事実関係として、ぎりぎり私の立場で申し上げられるのは、スエズ運河は年間、先ほど西野課長からもお話がございましたとおり、2万隻のうち約1,200隻を占めるのが我が国です。2021年の座礁事故が、松本先生からもお話があったとおりました。約1週間にわたってこの運河は閉鎖されていました。その結果、世界の物流が混乱したのは事実としてはあります。多額の損失も発生したということはありません。それ自体は、ある意味で人ごとではないということはあるところです。

そういう運河の運営に対して、いろいろな形で技術協力、円借款で、私が先ほどチェックしたのが正しければ、無償も含めて関与してきているスエズ運河との関係で、拡張のみならず、事故対応もということで、この船の供与ということを考える。それによってエジプト側への協力の姿勢を示すというのが、先ほど来担当者のほうから申し上げてきているところでございます。ここについてももちろん様々な見方はあり得ると思いますが、総合的に検討した結果として見て、この件についての協力準備調査というところをできれば進めていって、その上で、様々なより具体的な点についての確認作業に移らせていただければというのが先ほど来申し上げているところでございます。この点について、もちろんいろいろ御意見があるのは十分よく分かった上ではございますけれども、ぜひ御理解を賜ればと思うところです。

以上です。

○ 弓削座長 どうもありがとうございます。

○ 説明者 先ほど私のほうから無償がないと申し上げましたけれども、JICAと私でお話したのは、スエズ運河庁に対する協力ということで、様々な形で技術協力は1978年から続けていまして、本当に様々なプロジェクトをやってきています。それらを足し合わせると相当の金額になりますので、無償資金協力という名前ではないですけれども、事実上無償資金協力をやっているところがあります。それを全部足し合わせると、大きな金額になるところでございます。

一方で、遠藤局長のほうから話があったように、スエズ運河とシナイ半島につながる大きな橋を無償資金協力でやったことがございまして、それは1997年にENを結んでいるということがございます。

- 弓削座長 追加の情報をどうもありがとうございます。

それでは、遠藤局長がまとめてくださったような感じですが、様々な見方があっていろいろな意見をいただいたということで、それをどうやって総合的に判断するかということもありますけれども、次のステップとして、いろいろなことを確認しなければいけないということで、御指摘のあった大変重要な点も含めて、そのような確認という作業を協力準備調査という形で、そこで一つ一つしっかりと確認をしていくということが重要だと思いますので、そのような形で次のステップに移るということで、よろしければ、この議題を終わりたいと思います。よろしいでしょうか。

どうもありがとうございました。ちょっと時間を超過しましたがけれども、非常に重要なポイントがたくさんありましたので、中身のとても濃い議論、4つの案件、最後の案件もとても重要なことを御指摘いただき、どうもありがとうございました。

この案件については、これで終わりにいたします。

3 事務局からの連絡

- 弓削座長 事務局から連絡事項について発言をお願いいたします。
- 山崎課長 次回の会議は6月27日に開催予定です。どうぞよろしくをお願いいたします。
- 弓削座長 ありがとうございます。以上をもって、第68回開発協力適正会議を終了いたします。皆様、どうもありがとうございました。

別添 委員コメント一覧

1 ベトナム「水上保安能力強化計画」(無償資金協力)

<弓削座長>

(1)警備艇 1 隻の供与で、実際どれだけの効果が期待できるのかについて、もう少詳しく教えてください

①どれだけの海域を、どのくらいの頻度で巡回することによって、洋上監視活動がどの程度強化されるのか。

②特に監視の強化が必要なバクロンビ島とホンハイ島は離れているが、1 隻の警備艇で、両方の島周辺の監視をどれほど強化できるのか。

(2)「交通警察局は警備艇の運営/維持管理に関する基本的な経験・実績を有している」とあるが、本案件で供与される予定の警備艇の使用は未経験であることを踏まえ、どのような人材確保・研修および管理体制が必要になるのかを教えてください。

<竹原委員>

水上警察は約100隻の船舶を保有しているものの、エンジン出力や大きさ等において課題があるとのこと。

(1)本案件によって十分な出力と大きさを兼ね備えた警備艇を供与したとしても、ベトナムは長い海岸線を有しており、わずか1隻では、広大な対象水域において適時適切な海上警備活動を行うことは相当な困難を伴うものと思います。

(2)ベトナム水上警察の機材拡充計画、また、他のドナー国・機関による類似の支援の現状と展望等について具体的にお教えてください。

(3)本警備艇は、攻撃能力を有しているのでしょうか。国境水域において、仮に捜査対象の船舶等から何等かの攻撃がなされた場合、反撃可能なのでしょうか。また、反撃した場合、ベトナムや日本の関連法、国際法との関係で、それは是認されるのでしょうか。

<田辺委員>

(1)ベトナム海上警察は戦時にベトナム海軍の指揮下に入るとの理解は正しいか。その場合、本巡視艇が軍事行動に関与しないことをどのように確保しているか。確約を取る場合は、その確約は指揮を行う海軍側にも理解されるものか。

(2)案件概要書において、軍事行動に関与しない旨の確約の有無を記載しているものと記載していないものが存在するが、その違いは何か。

<道傳委員>

(1) 水上警察の所掌水域は内水全域で広域にわたる。海上保安能力強化において、海上警察とはどのような連携があるのか。

(2) 密輸、自然資源の掘削、窃盗などの海上犯罪は近年、増加の傾向にあるのか。具体的にどのような事例があり問題となっているのか事例をいくつかご教示ください。

<西田委員>

(1) 供与を予定する 40m 級の警備艇は、海上保安庁の分類ではどの型に属するものでしょうか (PS 型、FL 型、PC 型)。日本での仕様との相違についてもお知らせください。

(2) 本警備艇の配備予定海域および任務について具体的にお知らせください。北部あるいは南東行での使用が窺えますが、1 隻で南北 3000km を超えるベトナムの海岸線の 75 海里までの所掌水域全域をカバーできるとは思えません。整備や訓練などの所要も踏まえ、少なくとも 2~3 隻を 2 セット程度供与する必要があるのではないのでしょうか。

(3) ベトナムの海上法執行機関の概要と今後の方針について、お知らせください。

(4) 本案件で供与を予定する警備艇は、水上警察がこれまで保有してきた警備艇よりも大型で運用も異なってくるのが推察されますが、海上保安庁からの支援を得ることは必要ないのでしょうか。

<松本委員>

(1) 哨戒業務の範囲がこれまでの 3 倍に広がることで、この警備艇が国境を接する国により接近できることになると考えられるが、偶発的にせよ、武力衝突に繋がる可能性は高まらないのか、またその際の対応については日越政府間でどのような合意を結ぶのか、ご教示頂きたい。

(2) 本案件は、2022 年末に閣議決定された安保 3 文書に係る非 ODA の枠組みとは関係しないのか、ご教示頂きたい。

<宮本委員>

(1) 密輸事犯、自然資源の掘削、窃盗等の悪質な犯罪リスクの高い水域で水上法執行等の保安活動を行うためには、自衛装備等も必要と思われるが、周辺国の警察組織と連携してこれら犯罪阻止、水上法執行担保の動きはあるのか。また、今回の機材が非軍事目的にのみ使用されることをどのように担保するのかご説明いただきたい。

(2) 現在保有している約 100 隻の船舶は 10~24m、他方、本計画による警備艇は 40m 級とのことだが、このような大型船を受入れる港湾等のファシリティ、操作や補修等における人員の確保・育成は大丈夫か、ご説明いただきたい。

(3) 本計画による警備艇の出力、また装備についてご説明いただきたい。

2 ラオス「ビエンチャン国際空港整備計画」(無償資金協力)

<竹原委員>

- (1) 計画概要に旅客ターミナルビルを 1200 平米拡張するとありますが、現在の面積はどのくらいでしょうか。
- (2) 1200 平米の拡張で、一定期間、旅客数の増大に十分耐えるのでしょうか。
- (3) 誘導路の舗装について、ラオス政府(空港公社)は補修管理・維持を自ら定期的実施する計画を持っているのでしょうか。計画概要のあるとおり、厳しい財政事情から致し方ない面もあるのかもしれませんが、ドナー頼みが続く状況は健全ではなく、内陸国ラオスの空港インフラの重要性に鑑みれば、どこかで限界に突き当たるのではないかと心配です。

<田辺委員>

- (1) 本空港における民間機と軍用機の発着回数ほどの程度か。
- (2) 案件概要書に「事業対象は民間利用部分の出発ラウンジや誘導路等に限定されたものである」との記載があるがこれは正しいのか。エプロンや誘導路を軍用機が使用する可能性は本当はないのか。
- (3) 本供与施設が軍事行動に関与しない旨の確約は取得される予定か。

<道傳委員>

ラオスでは、一帯一路構想の中で、中国主導で中国ラオス鉄道が建設されたが貨物輸送量の低迷からその収益性が危ぶまれ「債務の罫」リスクも指摘される状況にある。概要書にあるように債務持続性が High Risk とされる国に対して、「返済能力に課題があるために無償資金協力が適当である」判断する際の説得的な説明とともに、返済能力強化についてはどのような方策があるのか、ご教示ください。

<西田委員>

- (1) 軍民共用の空港に対する支援については、これまでも議論があったとおり、その趣旨・目的、それから、対象主体、内容・効果ということを個別具体的に検討した上で判断するものと理解しています。第 65 回のネパール「トリブバン国際空港航空交通管制施設整備計画」でも詳細にご説明をいただいております。今回も支援する理由として、次が挙げられています。
 - ① 目的:「首都空港の効率性・安全性を高めることによるラオスの産業基盤強化」
 - ② 支援対象主体:「文民組織であるラオス公共事業運輸省」
 - ③ 事業対象:「民間利用部分の出発ラウンジや誘導路等に限定されたもの」

確認までですが、①相手国の社会経済開発を目的とし、②支援対象が文民組織であり、③事業対象が民間利用部分に限定されている(あるいは軍による利用が限定的)であれば、他のケースでも「非軍事目的」の案件と整理できるのでしょうか。

(2) 本案件では、整備された施設を軍事目的に使用しないということの交換公文(E/N)での確認や使用状況についての継続的なモニタリングは行う必要がないというお考えなのでしょうか。

(3) 昨年末に策定された国家安全保障戦略では、「開発途上国の経済社会開発等を目的としたODAとは別に、同志国の安全保障上の能力・抑止力の向上を目的として、同志国に対して、装備品・物資の提供やインフラの整備等を行う、軍等が裨益者となる新たな協力の枠組みを設ける」とありますが、特にインフラの整備について、軍民両方のインフラの場合など、ODAとの切り分けはどのように整理していますか。前回の適正会議では、日下部審議官が約20億円の予算を計上する予定である旨仰っていましたが、インフラ整備には額が足りないようにも思えます。このあたりのお考えをお知らせください。

(4) 無償資金の供与基準についても、これまで何度か議論がありましたが、相手国に返済能力がないという理由を挙げると、結局何でもアリということにもなりかねない気がします。

<松本委員>

(1) 誘導路の全面舗装改良がすでに2度国際的な支援によって行われているが、ラオスが自力で改良することはできないのか。案件概要書「3.(2)」の記載は読んだが、こうした舗装改良を所得が相対的に高い国に対する無償資金協力の活用でまかなうことについて十分納得がいかない。ラオス自身が誘導路の維持管理をできるようにする支援の在り方は考えられないのか、ご意見を伺いたい。

(2) ビエンチャン郊外の新空港建設の話がかなり以前から報道されているが、新空港の可能性と、それを踏まえた旅客増加に伴うワットアイ国際空港の拡張や整備の今後の方向性について、ご見解を伺いたい。

<宮本委員>

(1) 本空港は、軍民共用とのことだが、過去の軍事目的での使用頻度の実績、使用時の目的はどうなっているのか、ご説明いただきたい。

(2) 国際線および国内線それぞれの利用客数の2035年の見込み(2019年は国際線176万人、国内線58万人)、および、国際線および国内線それぞれの発着回数の、現時点(2019年)および2035年の見込みをご説明いただきたい。

(3) 本空港の処理能力不足による利便性・効率性の低下のボトルネックは何か。ピーク時の国際線出発旅客数は現時点では488人/時、2035年には831人/時となることが見込まれているとのことだが、国際線出発搭乗待合室、国内線バゲージクレームエリアの整備のみで解決できるのか、滑走路、管制システムの整備・拡張は不要か、ご説明いただきたい。

<弓削座長>

ビエンチャン国際空港は軍民共用空港とのことですが、次の項目を含め、軍による使用について教えてください: 軍による使用頻度、使用目的、使用機材、軍が使用する際の手続き・承認システム、軍使用に関してのモニタリング・システム(誰がどのようにモニタリングしているのか)等。

3 キルギス「国際空港管制施設整備計画」(無償資金協力)

<田辺委員>

案件概要書に本事業により「ロシアを経由しない航空路線の安全性の向上」が図られるとの記載があるが、キルギス上空を通過するのみで支援対象 3 空港の離着陸を伴わない飛行機の安全性が本事業によってどのように向上するのか。

<道傳委員>

- (1)キルギスが国際場裏で日本との協力を前向きである事例をご教示ください。
- (2)ロシアによるウクライナ侵攻以降、キルギスははじめ中央アジア上空を通過する便はどのくらい急増しているのか。
- (3)キルギスはロシアとは安全保障、貿易などの経済面で密接な関係があり、中国やアメリカともバランス外交を標ぼうしている。日本は「中央アジア+日本」の枠組みで多岐にわたる協力関係を継続してきた。中国の伸長、ロシアによるウクライナ侵攻など地政学的なリスクに向き合うこの地域と日本が関係を強化することの重要性はどのように増しているのか、ご教示下さい。

<西田委員>

- (1)「キルギスの航空会社に対する EU 域内乗り入れ禁止措置」とは何でしょうか。安全性が低いため乗り入れが禁止されているということなのでしょうか。お知らせいただけますか。
- (2)「ソフトコンポーネントとして施設・機材の操作・維持管理に係る技術支援」が挙げられていますが、同国空港管制関係者はこれまでロシア製の設備を使うだけでなくロシア式の管制運用をしてきたものと思います。障害発生時の復旧時間の劇的な短縮に伴う対応要領も含め、空港管制の運用近代化や考え方についての転換も支援する必要があるように思いますが、どのようにお考えですか。

<松本委員>

- (1)案件概要書「3. (1)④」に書かれている、「キルギスの航空会社に対する EU 域内乗り入れ禁止措置」についてご説明頂きたい。というのも同概要書「2. (1)」の 2 段落目に書かれている「ロシアを経由しない航空路線の安全性の向上」と国際関係の点では矛盾しているように感じたためである。

(2)前項とも関係するが、ロシア領空を飛行できない現況下において、本案件が、キルギスに限らず他国を含めた軍用機の管制に活用される可能性はないのか伺いたい。

<宮本委員>

(1)本空港における、過去の軍事目的での使用実績をご説明いただきたい。

(2)マナス空港近代化計画(円借款、事後評価 2003 年)の概要をご説明いただきたい。また、マナス国際空港機材整備計画(無償、事後評価 2022 年)は最近のプロジェクトだが、今回の計画との関係をご説明いただきたい。

(3)EU 域内乗り入れ禁止措置の解除の条件は何か。本計画での運航の安全性の向上により後押しされるのかご説明いただきたい。

<弓削座長>

KAN が管制施設および機器の運用・維持管理を行う予定であり、これまでは「技術面や体制面での運営・維持管理体制に問題はない」とのことだが、本案件で供与される航空管制システムを使用するためには、どのレベルの人材が何人程度、どのような内容・期間の研修・指導を受ける必要があるのかを教えてください。

<竹原委員>

計画概要書にあるとおり、ロシアのウクライナ侵略によって、国際線の飛行ルートに大きな変化が生じるなか、マナス国際空港の総合的な近代化や国内の他空港との連結性の向上を主な目的とする、本案件の重要性は高いと思います。

(1)今後、ロシア上空通過の代替飛行ルートとして、キルギスを含む中央アジア諸国が役割を果たす可能性はいか程でしょうか。

(2)また、過去の類似案件の教訓と本計画への適用において、空港運営の強化に向けた、総合的な教育訓練の必要性が指摘されていますが、同感であり、本案件で抽出された空港の運営面での課題の解決に向けて、きめ細かな支援を期待するものであります。

4 エジプト「潜水作業支援船建造計画」(無償資金協力)

<道傳委員>

(1)スエズ運河における安全な航行、物流に対し昨今のウクライナ情勢が与えている影響についてご教示ください。

(2)スエズ運河の国際的な競争力が高まる中で、他国からはどのような支援・働きかけの事例があるのかご教示ください。

<西田委員>

(1)スエズ運河の重要性に鑑み、日本が「中長期的に運営に関与出来る立ち位置でいることが重要と考える」ことの意義に同意します。本案件のほかに、日本はスエズ運河においてそのような立ち位置を有しているのでしょうか。あるようであれば、どのような性質のものかお知らせください。

(2)スエズ運河の代替輸送路として、イスラエルには中国企業の協力を得て紅海にあるエイラートと地中海を結ぶ陸路輸送路の建設事業に着手していたように記憶しています。この事業の現状について、お知らせいただけますか。

<松本委員>

(1)この潜水作業支援船は、座礁時のみに稼働し、通常の浚渫作業等に使われることはないという理解でよろしいか。

(2)前項とも関係するが、広大なスエズ運河に1隻で十分効果を発現できるのか、ご説明頂きたい。

(3)案件概要書「3.(1)⑤」に「配備済の14名の潜水士」と書かれているが、座礁時に長時間潜水して作業できる潜水士はすでに現地にいるという理解でよろしいか。

<宮本委員>

(1)2021年の座礁事故を踏まえた、スエズ運河の安定的かつ円滑な通航および緊急時への対応に関するスエズ運河庁の対応策をご説明いただきたい。本件への対応は、世界の物流事情において、緊急かつ迅速な対応が必要であることは理解するが、徴収しているスエズ運河通行料にて対応できない理由をご説明いただきたい。また、同庁の財政状況をご説明いただきたい。

(2)他機関との連携・役割分担は協力準備調査にて確認するとのことだが、他機関において対策プロジェクトは計画されているのか、ご説明いただきたい。

<弓削座長>

(1)SCAは潜水作業支援船を所有していないとのことですが、スエズ運河の安定的かつ円滑な通航および緊急時対応の重要性を考慮すると、今まで潜水作業支援船を所有していなかった理由は何でしょうか。

(2)2021年3月の事故から2年後の今になって潜水作業支援船が要請されている理由は何でしょうか(「その他の特記事項」には「緊急性・迅速性」とありますが)。

<竹原委員>

地政学的な危機の高まりから、海上物流の重要性は増しており、誠に時宜を得た案件であると思います。

スエズ運河庁は潜水作業に特化した潜水作業支援船を保有していないとのことですが、現状、事故等が発生した場合など、どのような対応をとっているのでしょうか。

また、本案件は、日本企業の質の高いインフラ輸出にもつなげる可能性があるとのことですが、エジプト政府(スエズ運河庁)が真に必要とする当該支援船のスペックを的確に把握する必要があると思います。

一部ホスト国において、日本企業のインフラ案件は、「質は高いが価格も高い」との評価があると聞きます。

本案件は、無償資金協力であり、そうした反応がホスト国から生じる懸念は相対的に小さくなるのかもしれませんが、血税を投入する以上、また、資機材導入後の教育訓練の重要性に鑑みても、かかる視点に立って案件を推進することはますます大切になるのではと考える次第です。

<田辺委員>

スエズ運河の通行料(近年、度重なる値上げが実施されている)は、同国政府に莫大な収入(21年に約63億ドル)をもたらしており、その運河の安全性を確保することは、その莫大な収入でカバーされるべきものであると考える。したがって、本事業を無償資金協力で行うことは妥当ではない。