

# 開発協力適正会議

## 第73回会議録

令和6年2月27日（火）

### 《議題》

#### 1 報告事項（国際協力局長の交代）

#### 2 新規採択調査案件

- (1) バングラデシュ（無償）「海上保安能力向上計画」
- (2) パキスタン（無償）「インダス川南部における洪水防御堤防強化計画」
- (3) エジプト（有償）「カイロ地下鉄四号線第一期東西延伸計画」
- (4) ルワンダ（有償）「マサカ上水道整備計画」

#### 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 時開会

- 弓削座長 皆様、こんにちは。

第 7 3 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。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。

最初に、外務省国際協力局長が交代されましたので、新たに御就任されました石月局長から一言御挨拶をお願いいたします。

- 石月国際協力局長 1 月 1 5 日付けで外務省の国際協力局長を拝命いたしました石月英雄と申します。開発協力適正会議の委員の方々には大変お世話になっております。どうぞよろしくをお願いいたします。

私は前職では総合外交政策局の審議官をやっております、そのときは主に国際安全保障関連を担当しまして、特にサイバーセキュリティ、宇宙といった新領域を担当させていただいておりました。その前はアジア大洋州局にいましたが、そのときには A S E A N とか太平洋島嶼国等も担当しまして、その関連で O D A との関わりがございました。

実は国際協力局での仕事は私にとって初めてとなりますが、今申し上げたアジア大洋州局時代の関わりですとか、その前は在中国日本大使館に勤務しております、その時代に対中国の O D A 4 0 周年のタイミングと重なったり、O D A 自体は終了ではありませんけれども、そういったところでの関わり、さらに 1 5 年ぐらい前に会計課に勤務していた時代に、予算の観点から O D A との関わりがありましたので、そこら辺が O D A との関わりを持った主な経験となります。

開発協力適正会議は様々な分野で御活躍の有識者の方々から、日本の O D A について、皆様がお持ちの専門的な観点から御意見をいただく、それによって日本の O D A の質と透明性を向上させるという非常に大事な会議であると認識しております。

弓削座長をはじめ、委員の先生の方々には日頃からこの会議の運営に多大なる御支援を賜りまして感謝を申し上げます。引き続き、ぜひ忌憚のない御意見をいただきまして、日本の O D A をよりよいものにしていくためにお力添えをいただければと思います。

本日は、お時間を頂戴いたしまして、どうもありがとうございます。改めて、今後ともどうぞよろしくをお願いいたします。

- 弓削座長 どうぞよろしくお願いいたします。  
心強い励ましのお言葉と、この会議の重要性について改めて強調していただき、本当にありがとうございました。  
ここで事務局から御案内がございますのでどうぞ。
  
- 原田国際協力局開発協力総括課長 本日参加させていただいております審議官の日下部でございますが、別件対応がございますして、会議途中、一時的に席を外しますので、あらかじめ御承知おき願います。以上です。
  
- 弓削座長 ありがとうございます。  
それでは、新規採択案件について議論を始めたいと思います。  
今日は、事務局から提示された新規採択案件であるバングラデシュ、パキスタン、エジプト、ルワンダの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コメントに対する回答を行い、その後、議論を行います。

## 1 新規採択調査案件

### (1) バングラデシュ（無償）「海上保安能力向上計画」

- 弓削座長 最初の案件はバングラデシュ「海上保安能力向上計画」です。外交的意義の説明、委員コメントに対する回答をお願いします。
  
- 説明者1（国際協力局国別開発協力第二課長） 国別開発協力第二課長の時田でございます。バングラデシュの「海上保安能力向上計画」についての御説明でございます。  
外交的意義につきましては、お手元の案件概要書に記載されているとおりであります。  
続いて、委員の皆様からいただきました質問に対して回答を申し上げます。なお、関連した質問について続けて回答したほうがよいと思われるものは順番が前後して回答することがございます。御了承ください。
  
- 説明者2（JICA南アジア部南アジア第四課長） JICA南アジア部南アジア四課長の永井です。よろしくお願いいたします。  
まず、松本委員の御質問の（1）巡視線と警備艇の違いについて御質問をいただきました。  
日本では海上保安庁が用いる船舶に巡視船が多く含まれ、警察が用いる船舶に警備

艇が多く含まれます。ただし、上述の違いはあくまで日本国内における傾向であり、国によって異なることがあります。船のスペックとして巡視船と警備艇に厳密な分類基準はないため、案件ごとに供与先、供与船舶の用途や相手国内における呼称等を勘案し、適切な呼称をするようにしております。

続きまして、松本委員の2-1の質問です。海軍と沿岸警備隊では警戒や災害対応の範囲が異なるのか、具体的には軍事につながる可能性がある警戒、あるいはそれに関連する海難救助は海軍のみが担う等の役割分担があるのか、御質問をいただきました。

一般的に、海軍は国防を主たる目的とする警戒を行うのに対し、沿岸警備隊は法執行を目的として海賊行為や密輸・密航等に対する警戒を行います。バングラデシュにおいては海軍も災害等の際の人道支援等を任務の一つとしているところ、海難救助や災害対応に当たっては、バングラデシュにおいても日本の自衛隊及び海上保安庁と同様に、バングラデシュ海軍及びバングラデシュ沿岸警備隊（BCG）のそれぞれが保有するアセットの特性に応じてエリアや内容ごとに役割分担し、オペレーションを行います。

一例として、海難事故や災害の発生時における人命救助に当たっては、大きな船舶を有するバングラデシュ海軍は船舶を沖合に配置し、防災ヘリコプター等を使用して救助活動を行います。

一方、BCGの船舶は、事案発生時には現場域内の港に入港して必要な活動を行います。また、事案の規模が甚大で被害が拡大するおそれがある場合には、バングラデシュ海軍が保有するアセットを活用して、BCGの救助活動を援護します。

続きまして、松本委員の質問の2-2、他国の艦船等と緊張関係に陥る可能性はないのかに関する御質問をいただきました。

BCGの船舶は他国の艦船等と緊張関係に陥ることがないように、自船が軍事活動に従事する船舶でないことを示すために船体を白色に塗装をしています。また、救助活動時に他国の艦船等が付近にいる場合には、自船が救助活動を実施している状況が無線で発報し、誤解を避けるべく対策が採られます。警戒活動時には他国の艦船等と一定の距離を確保したり、それが難しい場合には警戒活動を中止したりすることで緊張状態に陥ることを回避しています。それでも他国の艦船等と緊張関係に陥る事象が発生した場合には、BCGは自船の安全が確保される範囲内で活動を行います。

続きまして、宮本委員の（1）交換公文において「軍事目的の使用禁止」「適切な使用の確保」を明記することだが、適切に使用されることを確認する手段・方法について御質問をいただきました。同様の質問を道傳委員の（2）でも頂戴しております。

一般に、我が国が行う開発協力案件は国際約束において供与する資機材等の適正利用を定めるとともに、事後のモニタリング等により適正性の確保に努めているところ

です。その中で、開発協力大綱における軍事利用回避原則との関係で慎重な検討を行い、適正会議に報告を行った案件については、案件完了後1年後をめぐりに1回目、案件完了後3年後をめぐりに2回目のモニタリングを実施しています。モニタリングに当たっては、在外公館及びJICA在外事務所が緊密に連携しており、モニタリング結果については、これまで適正会議に報告することをもって公表してきました。

続きまして、宮本委員の2-1、30～40メートル級巡視船の数及び老朽化の状況、また、20メートル級巡視船数を御説明いただきたいとの御質問をいただきました。同様の質問を田辺委員の(1)、竹原委員の(1)、西田委員の2-1でもいただいております。

BCGは約23～87メートル級の船舶等を全部で28艘保有しています。その内訳はBCGが有する最大の船舶である87メートル級の巡視艇が4艘、50～60メートル級が7艘、40～50メートル級が2艘、30～40メートル級が7艘、約23メートル級が5艘、その他フローティングクレーンが1艘、タグボートが2艘です。これに加えて、BCGは20メートル級以下の小型の救助艇等を合計134艘保有しており、うち14艘が20メートル級の巡視艇、小型高速艇です。30～40メートル級の巡視船7艘のうち、4艘は1981年、1艘は1999年、2艘は2006年に建造されたものです。本事業で巡視線の引き渡しは2026年を想定しており、その時点で30～40メートル級の既存巡視艇が全て耐用年数20年を超えることになるため、本事業で整備する巡視船は、どの船艇の代替にもなり得ます。

なお、最大航行距離については機密性等の観点で情報公開されておらず、現時点では把握ができていないため、詳細な稼働率及び入れ替えの計画と合わせて、今後協力準備調査にて確認予定です。

続きまして、宮本委員の2-2、退役させる巡視船はあるのかと御質問をいただきました。

本事業での新造の巡視船1艘の就役をもって、すなわち既存の巡視船の解役となると限りませんが、BCGの方針については今後協力準備調査で確認いたします。

宮本委員の御質問の(3)35メートル級の巡視船1艘とした理由について御質問をいただきました。同様の質問につきましては、弓削座長の(2)、竹原委員の(2)、西田委員の2-2、田辺委員の(3)で同種の質問をいただいております。

現在、BCGが保有する船艇のサイズや仕様ごとに適切な活動域を再整理されることになっています。本事業で整備する35メートル級巡視船は沿岸域から沖合200海里、約370キロまでの海域を所掌することが想定されています。BCGからは当初40～45メートル級の巡視船複数艘の整備を打診されましたが、BCGの巡視艇配備状況、船舶維持・管理用の予算規模、人員体制等を考慮しつつ、開発の必要性、インパクト等も勘案の上、35メートル級巡視船1艘の整備を行うことになりました。今後の船舶運用計画については協力準備調査で確認します。

本事業で整備する巡視船は、現在BCGが所有する30～40メートル級の巡視船の平均的な最大速度よりはるかに高速です。よって、より早く海難事故現場へ到着することが可能になる等、海上保安能力のさらなる向上が見込まれます。

また、十分な主機関馬力、優れた操船性能、船体の復元力等、高い湛航性能を有し、悪天時にかかわらず、複数日の航行が可能な巡視船を整備することで、これまで十分に対応できなかった沿岸域から沖合200海里までの海域で発生する事故・事件にも対応可能となります。

1艘の整備のみで現場海域への常時配備を実現することは不可能ですが、航行距離が長くなり、複数日の航行にて、東はミャンマー国境、西のインド国境までの広大な海域で発生する事件・事故に対応することが可能となります。これらの広大な海域をカバーするため、洋上においては数日間の連続活動を可能にするための巡視船の性能を示す最大航行距離を開発効果の基準といたしました。指標の設定については、今後協力準備調査を通じて改めて確認をいたします。

続きまして、宮本委員の（4）所要船員は何人か、また、船員の教育訓練について御質問をいただきました。

本事業で整備する巡視船の所要船員は12名程度を想定しています。船員の教育訓練については、本邦での巡視船建造後、乗組員予定者を本邦に招聘し、造船所や船舶用の機器メーカーにて操船や主機関の通信機器等の取扱い、メンテナンス等についての研修の実施を予定しております。

また、JICAはBCG職員の課題別研修「海上保安政策プログラム」「海上犯罪取締まり」「救難・環境防災」への参加を通じ、能力向上を図っています。

弓削座長の（1）海上保安部、海上保安署の役割の違いについて御質問をいただきました。

海上保安部は広域の司令部等の役割を担っています。海上保安署については遠隔地の沿岸地域にあり、各海上保安部が所管する海域の管理及び運用を行っています。海上保安署の人員配置数は海上保安部より少なく、一般的に海上保安部が複数の海上保安署をコントロールしています。海上保安部と海上保安署の拠点数については交渉中のものもあるため、正確な数字は今後、協力準備調査にて確認します。

田辺委員の（2）750海里という最大の航行距離を持つ巡視艇の必要性について御質問をいただきました。

BCGにおける30～40メートル級の巡視艇の活動範囲はEEZ内であり、過去にEEZを超えて活動を行った実績がないことを確認しております。BCGが要望する30～40メートル級の巡視船は、沿岸域以遠の沖合200海里までの事象に対応することが想定されます。沖合で複数日間の連続航行が可能なスペックとして、現時点では最大航行距離を750海里と設定しています。

今後、協力準備調査においてBCGが要望する巡視船の使用方法について、さらな

る確認・調査を行い、巡視船の最大航行距離のほか、最大速力や乗員数、1回当たりの航海日数等の性能・仕様を決定する予定です。

- 説明者1 続きまして、道傳委員の1つ目の御質問、ハシナ首相及びバングラデシュ政府が表明するインド太平洋に関する立場についてのお尋ねであります。

バングラデシュ政府はインド太平洋地域の世界におけるGDPに占める割合、国際貿易における優位性、気候変動対策の向上及び技術的活力の高まりが自国の長期的な強靱性と繁栄を確保するための重要な決定要素と捉えていると承知しております。そうした観点から、バングラデシュ政府は全ての人々が繁栄を共有するための自由で開かれた平和で安全かつ包括的なインド太平洋を構想しており、2023年4月24日、同構想を掲げるバングラデシュのインド太平洋に関する展望（Indo-Pacific Outlook of Bangladesh）を発表しています。

2023年4月26日の「戦略的パートナーシップに関する日バングラデシュ共同声明」において、日本・バングラデシュ両首脳は、両国が共有する基本的価値及び原則に導かれ、国の規模、または国力にかかわらず、全ての国の権利、自由及び主権が国際法、国際的なルール及び規範により保護される、法の支配に基づく自由で開かれたインド太平洋を実現することへのコミットメントを再確認しました。同共同声明にて、両首脳は、特に航行の自由などの共通の価値に基づく海洋秩序は、国際社会の安定と繁栄の礎であることを確認しています。

- 説明者2 道傳委員の(3)救助船24艘の供与に比して、35メートル級巡視船1艘を整備することの費用対効果について御質問をいただきました。

御指摘の既往案件と本事業では各船艇の活動海域及び活動内容が異なり、それぞれにおいて高い費用対効果を有していると考えております。2021年に整備完了した救助船24艘は、整備後に発生したジャムナ川流域の水害において、自然災害に対する捜査・救助活動の従事実績があるほか、全船舶が良好に運用、維持・管理されており、効果的な協力であると言えます。35メートル級巡視船は既に述べたとおり、周辺海域の警戒監視と海難事故対応において迅速性や安全性等を高めるだけでなく、沿岸域以遠のはるか沖合200キロ海域までカバーすることから、大きな費用対効果があると考えております。

続きまして、西田委員の(1)インド側に起因する問題やバングラデシュ内の治安問題もあるのではないかと御質問をいただきました。

インド国境付近において、インド船籍によるバングラデシュ領域内での違法操業が深刻な課題となっております。そのため、BCGはインド沿岸警備隊との間で覚書を締結しており、インド・バングラデシュ国境付近の海上保安業務が連携して行われております。そのほか、南アジア地域協力連合の中で、ベンガル湾周辺のスリランカ、

モルディブの海上保安機関とも連携する枠組みが整備されております。

続きまして、西田委員の2-3、数艘を有償資金協力にて提供し、その運用保守に必要な関連設備や備品を無償資金協力で手当てしたらどうかという御質問をいただきました。

供与する船艇が同時に老朽化することや、既存の船艇の維持・管理や廃棄にかかるコスト等も踏まえ、段階的な整備を行うことが有効と考えています。今次の協力では、既存船艇の老朽化等の喫緊の課題に対して、BCGが現在有しない高性能の船舶を投入し、維持・管理等の体制を整えることでアドレスし、その上で、その先の船舶の増強の方針については、本事業の実施及び評価、フォローアップの過程でバングラデシュ政府と検討を行ってまいります。

- 説明者3（国際協力局政策課長）続いて、西田議員の3番目、2023年12月に行われました防衛装備移転三原則とその運用指針の見直しによる影響についてでございます。

こちらですけれども、具体的にどのような要請がなされるかによって防衛装備移転三原則や開発協力大綱との関係を検討し、判断する必要があると考えています。ODAによる巡視船供与は、相手国の経済社会開発を主たる目的としており、防衛装備移転三原則の運用指針における扱いとしては、いわゆる5類型、救難、輸送、警戒、監視、掃海に係る協力である5類型とは別カテゴリーになるのですけれども、こちらは「平和貢献・国際協力の積極的な推進」に該当する案件として整理してきています。ですので、これまで御指摘の5類型の当てはめとは関係なく、ODAの巡視船については供与してきています。

この運用指針上、「平和貢献・国際協力の積極的な推進」において、自衛隊法上の武器の搭載の可否について特段定められてはいません。その上で、自衛隊法上の武器の搭載の可否については、「平和貢献・国際協力の積極的な推進」に資するか否かを個別に判断した上で、自衛隊法上の武器を初めての国に移転する場合には、必要な手続を経た上で、国家安全保障会議で審議し、公表するということとなります。

具体的な要請の内容に応じて防衛装備移転三原則や、こうしたODAの目的、それから、開発協力大綱の原則に照らして検討し、判断する必要があるということだと思っています。

最後に4番目ですけれども、例えば今回のBCGというのは、内務省の傘下にある文民政府機関ですので政府安全保障能力強化支援（OSA）による供与は想定されません。OSAによる裨益者、対象については、軍等としていますが、これは軍そのものに加えて軍傘下の組織であったり、軍を管轄する国防省とかの政府機関を想定していますので、一般論ですけれども、ほかの国の海上保安執行機関がOSAの対象になるかどうかというところまでいきますと、その国の制度の中で軍の下にそれが置かれ



ているかどうかということや、その案件の目的も考慮して個別具体的に判断することになると思っております。

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。

松本委員、お願いいたします。

○ 松本委員 御丁寧に御説明いただきましてありがとうございます。

私の質問のところ、最後の西田委員の質問に近いところがありますが、OSAとODAの関係の中で、最後におっしゃったように、軍か内務省管轄の文民機関かという御説明は、結果としては分かるのですけれども、今回の場合は、去年の11月にOSAで海軍に警備艇を供与し、3か月を置いて、今回ODAでということになったのです。

伺いたかったのは、先ほどのお話でJICAからの御説明によれば、例えば災害の大きさとか規模、そういうようなもので、ここは海軍の警備艇が出る場合もあれば、巡視艇が出る場合もあるという理解をしたのですが、そうすると、リクエストをしているのが海軍か、それとも内務省管轄の海保かということ以上に、全体としてそういうような海難救助や災害のときに、バングラデシュが今どうしようとしていて、こういう部分では足りない、そこは海軍だと、こういう部分では足りない、それは内務省だという議論をされるのか。

かつてあったODAの議論でいけば、例えばこれは利水のためのダムなのか、発電のためのダムなのかというようなところで、当然、それは所管する省が違うわけですが、その中で多目的にしていこうとか、省庁横断で議論しなくてはいけないことというのはこれまでもあって、一つの省だけに偏って議論していくと、そこでニーズがなくなってしまうという問題もかつては指摘されてきたと思うのです。

今回伺いたい質問としては、OSAとODAが災害や海難救助が目的という意味では比較的近い、供与する対象は違うというようなときに、全体を含んだようなコーディネーションや議論はなされるのかどうか。つまり海軍と内務省、両方と日本政府と一緒に議論をして、こちらはOSAで出そう、こちらはODAで出そうというような議論がされるのか、それとも先ほど御説明があったように、あくまでそれは海軍のことは海軍だけ、内務省のことは内務省だけということで、その事業の2つのつながりについては特にそこで議論しないのか、それが一つ伺いたいことです。

これを伺う理由は一つで、今回のODA大綱の改定の中でも、OSAの議論は開発協力大綱とは違うという形で分けて議論していたので、普通に考えると、接点はある

のではないかと我々は思ったので、具体的な運用の中では、そのように両方を同じ目的の中で議論するようなことはないのかというのが1点目です。

2点目は、先ほどの西田委員の話と逆方向の質問かもしれませんが、先日、とある大手の造船所に行ってお話を伺ったところ、その造船所は現在では客船は造っていないと、その説明してくださった人は全て護衛艦だと言っていました。つまり何が聞きたいかといいますと、今後、こういうOSAやODAの無償資金協力によって、巡視船、警備艇の支援が増えていく中で、日本の造船そのもののキャパシティとのつながりの中で、日本の造船業そのものに与える影響はないのかどうか、これは日本の海上保安庁の巡視艇とかの更新も見てみたのですが、そういうようなところに影響を与えるほど大きいとは考えていらっやらないのかどうか、2つ目で伺いたいと思った次第です。

以上です。

○ 弓削座長 ありがとうございます。

ちょっとヘビーなので、これに関連したコメントがあれば伺ってもよろしいですか。

西田委員はこれに関連したコメントでしょうか。もしそうであれば、今、御発言いただけますか。

○ 西田委員 まず、石月局長、はじめまして、西田と申します。今回もオンラインになってしまい申し訳ございません。どうぞよろしくお願いいたします。

今、お話がありました文脈において、私は実はほかのところもあるので、それは別途伺いたいのですけれども、OSAに関して、先ほど御説明の中で、防衛装備移転三原則の運用指針の見直しと関係ないというお話でありました。それは立てつけとして分かるのですけれども、片方で、自己防衛のために必要な武器の搭載がないものは対象としておいて、もう片方で、それは個別に判断しますというのは、ちょっとおかしな話ではないかなと思うのです。

というのは、海上保安において、どのようなリスクがあるか分からないという中で、こういった決定に必要な最小限の日本でいう武器を搭載するというのは必要なのではないかと。日本がそういったものを出していく上での手続なり、あるいは船舶の改造費用等々も含めて、政策方針として、基本的には武器の使用に関わるような問題にならないのであればという可能性があれば、ODAでも出せるようにしたほうがいいのではないかと私は思っております。

これは松本委員のお話と反対方向かもしれないですけれども、ODAとOSAの関係というところで、併せて御質問させていただきました。

ほかにポイントがありますので、こちらは後ほど、また御相談させていただければと思います。

以上です。

○ 弓削座長 どうもありがとうございました。

では、これまでの質問に関してのお答えをお願いいたします。その後でほかの御質問とコメントを受けます。

○ 説明者3 海難救助の場面において、それぞれで供与した巡視船というのが同じような活動を行う場面があるのではないかということから発生した御質問だと思います。OSAとODAの一番の区別は、これは前回にもしかしたら申し上げたかもしれないのですけれども、OSAの場合は安全保障目的、安全保障環境の整備、それから、同志国の安全保障上の能力・抑止力の向上といったことを目的として、したがって、軍等を裨益者とする形で海軍と密接なコミュニケーションを取りながら供与物を決めていく。それが警戒監視レーダーであったりとか、あるいはバングラデシュの場合は11月のような形で警備艇になった経緯がございます。

他方で、ODAのほうは先ほどの御説明でも申し上げましたけれども、経済社会開発を主たる目的としてございますので、その上で、法執行という観点からコーストガードに当たるBCGが、その執行をする上での必要なものとしての巡視船を挙げている。それぞれの目的が違う形で活動しつつも、実際に何か海難救助をしなくてはいけない場面が事故として起こったときには、当然、国の体制として人を救うという業務の中で海軍が出ることも、あるいは沿岸警備隊だけで収まることもあるということなのだと思います。

もともと供与することが何かということを考えるときには、最初に申し上げたような目的と、それによって必要なものからスタートしているので、結果として何かしらの事案が起こったときに双方が協力し合うことはあると思いますけれども、スタート地点が違う。それが故にコミュニケーションのルートも基本は違うと御理解をいただければと思います。

ただ、実際に事案が発生したとき、そこに使われるものとして、それぞれの機関の持っているアセットというのが、場面の重大さですとか、危険さに応じて使い分けられるとは理解しています。

それから、産業への影響の部分というのは、正直、全くないかと言われると、はっきりした答えを持ち合わせていないところがあります。造船の世界の受注につながる話ですので、何かしらの影響があるとは思うのですけれども、今回例えば供与することについて、産業界に波紋が投げかけられているとか、そういうような大きな影響としての話は特に聞こえていません。

○ 弓削座長 どうもありがとうございました。

では、先ほどの順番に戻って、田辺委員、どうぞ。

- 田辺委員 最大航行距離を期待される効果として挙げていて、この750海里というのを前に掲げている。他方で、最大航行距離が必要な理由というのが、今の説明だと、もちろん災害救助等でできるだけ長い日数をかけられるというのは一つの利点だと理解しますが、具体的にこういう事情があって、こういうケースの場合は対応できないケースがあったとか、そういった事例があればお聞きしたかったところです。

といいますのも、バングラデシュの排他的経済水域（EEZ）は三角形になっていて、200海里の部分は極めて細い部分でして、日本のように四方八方が海ではない状況なのです。なので、200海里であっても、200海里付近の海というのは極めて細長いエリアであるので、あまり航行距離が、750海里必要だという必要性が実感できるようなEEZのエリアになっていないのが現状かと思います。その辺り、今、説明が難しいということであっても、協力準備調査などで、もう少し把握していただければなと思っております。

以上です。

- 弓削座長 ありがとうございます。

それでは、宮本委員、続けてどうぞ。

- 宮本委員 今回、質問の中で、この巡視船1艘によって期待される開発効果ということで、数多くの委員が質問されていることに関連して追加で質問させていただきます。案件概要書の中で、今回の巡視船の整備を通じて、FOIPの第4の柱、海から空へ広がる安全保障、この具体策としてハード・ソフト両面での海上法執行能力の強化に合致すると明記されていますが、今回の巡視船1艘が例えばハードだとすると、ソフト側の観点で、どのようにハードとソフトが連携を取りながら海から空へつながっていくのか。この辺を追加で御説明いただけると、この1艘による開発効果の納得感が高まってくるのではないかなと思って質問させていただいた次第です。

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、先ほどのこと以外に別の御質問があったということなので、どうぞ御発言ください。

- 西田委員 先ほどはお答えをありがとうございました。

私のほうは幾つかあるのですけれども、私の質問の1点目について、インドに起因する問題等々もあるのではないですかと伺ったところ、それもありますということだ

ったと思います。それであれば、私はインドとバングラデシュの間の緊張関係は結構問題があるのかなと思いますので、この案件概要書に書かれてもいいのかなと思いました。

また、もし御存じだったら教えていただきたいのですけれども、先ほどおっしゃられていたインドとのMOU、そして、スリランカとの枠組みというのが、どの程度この地域の安全・安定に対して機能しているのか、あるいはしていないのかというのを教えていただければと思います。

2番目で、今お話がありましたけれども、1隻を供与することの妥当性というか、皆さん、うっと思っていらっしゃると思うのですが、なぜかというと、多くのバングラデシュの海上安全に関わる船舶が老朽化している中で、喫緊の課題だからこそ、しっかりとした整備をすべきであって、1隻出しても解決に全くならないわけです。これを今後、段階的に整備していくということをおっしゃられていたので、恐らく次のステップとして有償での計画はあるのかもしれないのですけれども、今の御説明と書かれ方で、なぜ1隻なのかというのは気持ちとしては残ってしまいます。これはコメントになります。

3番目ですけれども、私の4番目の質問に関連してですが、こちらを御説明いただきましたところだと、ニーズのほかに、あるいは相手が文民組織であって、軍傘下ではないような組織の場合はODAというような枠組み、これだけOSAとするのですという話だったと思うのですけれども、よくよく見ると、例えばジブチのコストガードというのはネイビー、海軍の一部局でありますし、ベトナムのコストカードも行政的にはいまだに国防省に位置しているわけです。運用は別にしてもという、今の御説明だとかなり難しいのではないかなと思うのです。

そのときに、少しOSAも出きっていますので、どういう形で我々がODA、海上の安全のために支援するのかというのを再検討する必要があるのではないかなと思った次第です。

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。

それでは、今の御質問・コメントについての回答をお願いいたします。

○ 説明者2 まず、田辺委員から、750海里のお話をいただきました。これは1回で航行できる距離ですけれども、今回想定される船舶の救助活動期間というのは1日ではなく複数日の救助活動を想定していて、それも直線で行ければいいですけれども、大体救助のときは荒波のとき、台風のときが多いので、やはり直線で進めないという形で、最終的にはその程度の距離を走れる船でなければ、複数日の救難活動はできないということでの750海里での走行距離としておりますが、もちろん協力準備調査

で確認してまいりたいと思っております。

- 説明者2 続きまして、宮本委員からハードに加えてソフトの支援をどのように考えているのかという御質問をいただきました。現在、JICAのほうで課題別研修として海上保安政策プログラムを2021年から行っておりました、毎年1～2名を受け入れております。また、2024年度からは海上犯罪取締まり及び救難環境防災に加えて、3つの課題別研修においてバングラデシュから年5名程度を3年間、延べ15名程度を受け入れる予定でございます。このような形でハードの整備に加えて、ソフト面での支援を行っているところでございます。

なぜ1艘なのかという御質問をいただきましたが、こちらにつきましては先ほど申し上げたとおり、まず、バングラデシュにとっては初めての高性能の巡視船ということで、しっかりとした人員体制、維持管理（O&M）の予算確保というところを確認して、段階的に整備をしていきたいと思っております。現時点ではそのように考えてございます。

- 説明者3 恐らく御質問の方針のところは、開発協力大綱の非軍事原則をどのように考えていくかということにつながる問題なのだろうと思っております。ODAで巡視船供与を始めたのはインドネシアが最初でしたが、OSAみたいな枠組みがない中で、これまで例えば国によっては、先ほど海上保安機関が軍と一体化しているところも結構あるのではないかと御指摘があったと思うのですが、逆にODAで巡視艇を供与してもらうために、組織を変えて、海上法執行機関を軍から独立させて、それにより、ODAによる供与が可能になるようにしてきたような国との歴史もあったりもします。

おっしゃるように、国の体制の中で、それぞれ微妙な部分もあることは確かだろうと思っております。その中で、冒頭に申し上げた非軍事原則を守っているということといえる範囲の中で、どこまでが適切なのかということは、個別に見ていくしかないのだろうというのが実態だと思っております。

OSAという枠組みができたので、ある意味で、そこはODAの空白地帯になっていた部分を埋める枠組みとして活用していくことはあると思っておりますけれども、そもその成り立ちからして、目的が違う。安全保障協力として、抑止力の向上ということを真正面から掲げてやっていくものですので、その原則とODAの経済社会開発目的の下での法執行ということは区分けをよく考えながら、そして、個々の事例においては、その国の海上法執行機関がどんな役割を果たしているのかということを見ながら決めていくことになるのだろうと思っております。

- 弓削座長 御説明いただいて、どうもありがとうございました。

この案件に関してはいろいろな質問があり、特にODAとOSAとの関係、運用について、また、海軍と沿岸警備隊の役割と活動、巡視船1隻の供与に関する開発効果、今後についても考えていかななくてはならないということを含めて多くの質問があり、御説明をいただきました。

また、機材の軍事目的の使用禁止及び適切な使用の確保を交換公文に明記するというので、モニタリングもしっかりとやっていただくということなのですが、時間がないので私は質問しなかったのですが、実際にモニタリングをどのように具体的に行うのかということもバングラデシュ政府としっかりと話し合って確認していただきたいと思います。現地の大使館とJICAが連携することは分かったので、連携して実際に何をどのようにやるのかという、そこまで詰めていただければと思います。

これらと委員から御指摘のあった様々な点を踏まえて、協力準備調査を行っていたきたいと思いますのですが、これでよろしいでしょうか。

では、そのようにお願いいたします。どうもありがとうございました。

それでは、この案件についての議論は、これで終了いたします。

## (2) パキスタン（無償）「インダス川南部における洪水防御堤防強化計画」

- 弓削座長 次の案件は、パキスタン「インダス川南部における洪水防御堤防強化計画」です。外交的意義の御説明、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1（国際協力局国別開発協力第二課長） 続きまして、パキスタンのインダス川南部における洪水防御堤防強化計画について御説明いたします。

外交的意義につきましては、お手元の案件概要書に記載されているとおりです。

続いて、委員の皆様からいただいた御質問に対して御回答を申し上げます。なお、関連した質問については、続けて回答したほうが分かりやすいと思われるものについては順番を前後して回答いたします。御了承ください。

まず、宮本委員からの1つ目の御質問です。フラッグシップ案件とは何か、防災分野以外にフラッグシップ案件は想定されているのかという御質問です。

パキスタンですけれども、世界第5位の人口、約2億4000万人を擁し、うち6割を25歳以下の若年層が占め、平和と安定に向けた国際世論を形成する上でも重要な役割を果たし得る国です。こうした認識の下で、日本はこれまで人間の安全保障の確保と社会基盤の改善を柱の一つに位置づけて、パキスタンに対する開発協力に取り組んでまいりました。特に防災分野においては、気象レーダーの整備などの無償資金協力や洪水管理に関する専門家派遣等の技術協力など、これまで長年にわたりパキス

タンと連携を図りながら協力を進めてきており、保健及び水分野と並び、日パキスタン両国の友好協力関係における特筆すべきフラッグシップ分野として扱っております。

以上のような経緯から、本計画を推進することで、さらにパキスタンにおいて日本のプレゼンスを強化できるものと考えております。

- 説明者2（JICA南アジア部南アジア第二課長） 続きまして、JICAの日比野と申します。よろしくお願いいたします。

本案件につきましては席上に資料を一つ配付させていただいております。まず、その御説明をさせていただきます。本案件で対象地域は2か所になってございます。左側と右側のそれぞれの堤防でございます。両方とも一番上の地図にありますように、川が弯曲したところの堤防の改修となっております。

左の下のほうのイメージ図を見ていただきたいのですが、赤くなっている部分が堤防のかさ上げの部分でございます。既存の堤防をかさ上げするというものでございます。ただ、一番下の水平方向の横から堤防を見たところになりますけれども、対象の区間は周辺の堤防よりも低くなっているところがございますので、その部分を元の高さまでかさ上げするというような工事を想定してございます。

右のほうの堤防に関しましては、赤いところが既存の堤防を強化するところになります。漏水対策としてコンクリートで保護したり、排水のドレンを設置するものになります。こちらのほうはかさ上げということはありません。

では、宮本委員の御質問の2つ目のところに移らせていただきます。第四期国家洪水計画と本事業との関係でございます。第四期国家洪水計画においては、全体の方針としまして、2010年の洪水を受けて2015年に策定されておまして、河川構造物の改修・補強を優先的に実施するという方針自体が示されておりますけれども、具体的にどここの堤防を整備するかといったところまで踏み込んだものではございません。

それを受けまして、2022年の洪水の後に、シンド州政府が日本の洪水アドバイザーの助言を受けて、今回のインダス川の堤防の強化が必要な区間を選定してございます。その中でも優先度の高い区間を今回2つの候補地として設定してございます。このような本計画でモデルとなるようなものをお示して、それがほかの区間でも本格的な改修工事として実施されることを狙ってございます。

続きまして、宮本委員の3つ目の維持・管理の体制についての御質問と、西田委員の1つ目の堤防機能の強化に関わる能力強化の支援といったところの御質問についてお答えさせていただきます。

パキスタンは英領インドの時代から整備された堤防を維持・管理しておりますので、一定程度の維持・管理の体制を有していると考えております。しかしながら、管理の方法は州ごとにばらつきがございまして、機能の評価や管理の精度を高める必要があ



ると考えております。そのため、2023年の12月から堤防管理の体制と能力強化を支援する技術協力を開始しております。

続きまして、弓削座長の1つ目の御質問のADBの類似事例についてお答えさせていただきます。ADBは洪水対策の一環として、この計画地の upstream 約300キロのところで、インダス川から灌漑用水を引き入れるための堰の改修をやっておりまして、それによってインダス川の許容量を高める事業を実施しております。具体的にこの事業でADBと協議はしてございませんけれども、連邦の洪水委員会ですとかシンド州の灌漑局との連携の在り方などについてADBとは密に連携してございまして、今後も継続して連携する予定でございます。

同じく、西田委員からADBの関係で御質問をいただいておりますので、先にお答えいたします。他ドナーとの連携の在り方についてでございます。

2022年の大規模洪水の後のパキスタンの復興・復旧計画を策定する中で、各ドナーと連携、今後の方針を確認してございます。洪水対策につきましては、ADBや世銀は今後堤防の改修計画を行うための資金拠出を検討しておりますので、両ドナーにも我が国の調査結果等に関する情報を提供して、協調の成果拡大を目指していく予定でございます。

続きまして、竹原委員からの1つ目の御質問の気象レーダーのデータ活用についてお答えさせていただきます。

本計画で裨益するラルカナの近くのサッカルでは、現在、日本の気象レーダー整備事業を実施してございます。気象レーダーの観測データは、パキスタン気象庁が分析した上で、本計画の実施機関である連邦の洪水委員会やシンド州の灌漑局に提供される予定でございます。基礎的なデータを蓄積しておくことで、将来の気候変動を見据えた堤防強化をはじめ、治水対策、それから、長期的な洪水の発生リスクの分析などに活用されることが期待されてございます。

竹原委員の2つ目の御質問の河川情報を定期的に獲得、蓄積するシステムに関してお答えいたします。

水位や降水量などの河川の情報を定期的に収集・蓄積するシステムは現在のところ限定的になってございます。そのため、別途調査を実施中の無償資金協力、河川強化管理計画におきましては水文観測データを集約するセンター、それから、46か所の水文観測所を整備する予定になってございます。水文観測と本計画による堤防の造成を組み合わせながら、インダス川本川の洪水リスクの削減に向けた協力を推進していきたいと考えてございます。

続きまして、田辺委員の今回の改修対象地の選定の根拠についてお答えいたします。

従来から、洪水の発生したときにはインダス川下流部のシンド州で被害が大きくなってございます。2022年の大規模洪水の後には、シンド州灌漑局が脆弱な地域にある堤防区間として18か所を特定しております。その際、日本が派遣しました洪水

管理アドバイザー専門家が、これらの18か所の評価を行いまして、資産集積の状況ですとか経済的な影響、それから、河川の地理的な特徴などを判断いたしまして、洪水対策の優先度が高い地域を今回選定してございます。

田辺委員の2つ目の御質問の堤防のかさ上げによる影響についてお答えいたします。

本計画は脆弱な箇所を改修するもので、当初の設計高以上に堤防をかさ上げすることではございません。当初の設計高等と比較しながら、不十分な所はかさ上げし、必要な部分の浸水・漏水対策を講じていくことを考えてございます。したがって、基本的には通常の案件と同様の住民協議等の対応ということになるかと思いません。

- 説明者1 道傳委員からの1つ目の御質問、中国・パキスタン経済回廊（CPEC）のインフラ案件との差別化についてのお尋ねになります。

パキスタンではCPEC事業により、特に高速道路や鉄道などの大規模なインフラ整備案件が実施されていると承知しております。パキスタン政府はCPEC事業の概要を専用のウェブサイトで公表しておりますが、確認できる限り、河川改修などの防災事業は含まれていないものと承知しております。

防災分野は国際社会で我が国がリードしてきた分野であり、本計画は生命と財産を守る人間の安全保障の概念に根差した取組であります。日本の強みを生かし、パキスタンに対するこれまでの防災分野における協力を生かした事業を行うことで、パキスタンの社会基盤強化につながる考えです。

- 説明者2 続きまして、道傳委員の2つ目の質問の環境社会配慮カテゴリーの件でございます。こちらは基本的にはJICAの環境社会配慮ガイドラインに照らし合わせまして、影響を及ぼしやすいセクターですとか、影響を受けやすい地域に今回は該当しないと判断してございまして、カテゴリーBとさせていただきます。今後の協力準備調査の中でカテゴリーが変更される可能性がございます。

- 説明者2 続きまして、松本委員から被害額に関する御質問をいただいております。

こちらにつきましては、シンド州の被害額に誤りがございまして大変失礼いたしました。同州における被害額は全国における被害額の約70%でございますので、約90億米ドルになります。案件概要書につきましても修正をさせていただきます。

松本委員の2つ目の開発効果に関する御質問のところでは、本計画は既存の堤防のうち、リスクが高い部分を改修するということになってございますので、仮に既存の堤防の高さを超える洪水が発生した際には、堤防本来の機能が失われる可能性もございます。当初の設計高以上に堤防をかさ上げするものではございませんので、見た目には若干地味な改修工事でございます。本計画の実施の副次的な効果として、地域

の住民の人口の増減ということは想定されてございません。

ただし、事業効果を測る定量的な指標としましては、御指摘のとおり、例えば50年に一度の大雨を受けた場合の氾濫シミュレーションなどを実施いたしまして、被害想定 of 可視化も検討させていただきたいと思っております。

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追加の御意見・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 やや繰り返しになるのですがけれども、先ほど田辺委員の御質問に対して優先度の高いところを選ばれて、その際に集積度の話もされていて、つまり具体的にはお話しされてい wasn't でしたが、人口が多いであるとか、産業があるとか、そういうところを優先されているように聞かれたのです。

そうすると、逆に堤防が修理され、そして、またそれが破堤した場合の被害はさらに大きくなる可能性があると思っていて、実際は90年代の終わりにアメリカ政府がつくった報告書を読んだときに、洪水対策費が上がれば上がるほど洪水被害額が増えているというデータをアメリカが出していて、それはつまり洪水対策をすると安心して人が集まり、次の洪水のときの被害額が増えるという悪循環が指摘をされていたこともあり、私はこういう洪水対策についてはいつも懸念をしているのです。これは協力準備調査の中で、そういう視点でぜひ見ていただきたいというコメントとさせていただきます。

○ 弓削座長 ありがとうございました。

それでは、道傳委員、どうぞ。

○ 道傳委員 御説明ありがとうございました。

先ほどの中国・パキスタン経済回廊のインフラ案件との差別化の中での御説明、よくよく分かりました。ありがとうございました。

最初にフラッグシップについて宮本委員が御指摘になったところと通底するところでもあるのですがけれども、メッセージの聞こえ方として、これは日本のフラッグシップの案件として大事なのですという説明のされ方より、人間の安全保障にも資する防災分野での日本が大事に考えている案件というような意味合いをより込めていただいたほうが、聞こえ方としてもよりよく伝わるのではないかと思います。内容としては同じことをおっしゃっていらっしゃるのでよく分かりました。

以上でございます。

- 弓削座長 ありがとうございます。

それでは、宮本委員、どうぞ。

- 宮本委員 質問が一つとコメントが一つで、質問のほうはフラッグシップの延長です。フラッグシップは、たしか同じパキスタンの昨年末の案件で、病院の案件もフラッグシップという表現が出てきて、今回も出てきて、今の御説明の中で、保健・水、防災分野、この2つの分野が注力分野と了解しましたが、もし、この2分野以外で、今後パキスタンで注力されたいと思われる分野があれば、ぜひシェアしていただきたいと思った次第です。

2つ目も、去年の最後の開発協力適正会議でODA評価のプレゼンをいただいたときに、目次しか見る時間がなかったのですが、その後評価を読んだときに、中国の案件に関しては、今後は差別化ということだけではなくて、要は二項対立ではなくて、いかに日本として協調して、中国がやっているプロジェクトをうまく活用するような形で考える切り口も大事なのではないかなというコメントが出ていました。

中国・パキスタン経済回廊インフラ案件との差別化とありますが、今後、中国案件は他ドナーとの補完性という観点から協調できるところは協調して、実を取っていくことを考えてもいいのではないかなと思った次第です。

以上です。

- 弓削座長 どうもありがとうございました。

それでは、御回答をお願いします。

- 説明者1 道傳委員からの御指摘で、人間の安全保障の防災の部分をより発信していくべきではないかという御意見がございました。防災の文脈でも大事だと思っておりますので、いただいた御意見を踏まえて発信の在り方を対応してまいりたいと思います。ありがとうございます。

それから、宮本委員のフラッグシップについてのお尋ねがございました。主要案件はほかにもあるかというお問い合わせでございますけれども、ほかにも例えば教育、人材育成の分野でも、これまで相当程度パキスタンとの関係では協力しております。シンド州における特に女子教育の関係では、学校の拡充計画を無償資金協力でやったこともございますし、これまでも様々、中等、初等に限らず、教育分野では日本からの支援をしておりますし、パキスタン側も大変高く評価しているものでございます。先ほど若年層人口が多いというお話もいたしましたが、そうした状況も踏まえて、あるべき支援の姿については不断に検討してまいりたいと思います。御意見をありがと

うございます。

それから、CPECとの関係、あるいは他ドナーが行っている案件との協調についてということでございます。これはまさにパキスタンにおいてどういう開発のニーズ、あるいは要請があるかという側面もございまして、それから、他ドナーがどういう形でパキスタンと連携しようとしているかということもございまして。それについては、日頃からどういうことをしているかということについて情報を得ながら、パキスタンの開発、あるいは発展、先ほど申し上げた日本としては社会基盤の発展、人間の安全保障の確保と社会基盤の改善を協力の一つの柱にしておりますので、そうした観点からプロジェクトの状況をよく見た上で、協調ができるのかどうかというのは個別に判断をして対応していきたいと思っています。

以上です。

- 説明者2 松本委員からのコメントにつきましては、十分踏まえて協力準備調査を進めさせていただきます。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。よろしいでしょうか。

いろいろとお答えいただきました。この案件に関しては堤防の維持・管理体制と能力の確認も必要ですし、それから、御指摘がありました洪水対策の優先度と選定に関する課題、また、この支援についての発信の在り方、特に類似案件を支援しているドナーとの連携と協調を積極的に進めていただいて、補完性を高めることが大事で、その中で日本の支援の発信の在り方をきちんと効果的にやっていく。これらに加えていろいろな御質問・コメントがありましたので、これらも協力準備調査で確認していただくということでよろしいでしょうか。

どうもありがとうございました。それでは、この案件についての議論はこれで終了いたします。

### (3) エジプト（有償）「カイロ地下鉄四号線第一期東西延伸計画」

- 弓削座長 次は、エジプト「カイロ地下鉄四号線第一期東西延伸計画」です。外交的意義の説明、委員コメントに対する回答をお願いいたします。

- 説明者1（JICA中東・欧州部中東第一課長） JICA中東・欧州部中東第一課の森川でございます。委員の皆様からいただいた御質問への回答をさせていただきます。よろしく願いいたします。

まず、弓削座長からいただいた御質問、そして、西田委員からの御質問の2点目、

そして、道傳委員からもいただいている御質問です。今回の事業の運営維持・管理につきまして、今までの一号線、二号線の運営・維持管理の会社とは別の委託先に想定されているという点に関しまして御質問をいただいております。こちらにお答えいたします。

カイロ地下鉄の一号線、二号線は、エジプトの国営会社、E C Mというところが運営・維持管理を行っておりますが、三号線及びL R Tについては、フランスの民間会社であるパリ交通公団（R A T P）、そして、モノレールについてはドイツの民間企業であるボンバルディア社、こちらは現在フランスのアルストムの傘下でございますが、こちらが運営・維持管理業務を受注しているという状況でございます。

今回の四号線の運営・維持管理会社の委託先の候補としましては、これらの欧州企業のほか、既に海外で鉄道事業の運営・維持管理に参画した実績のある日本企業の可能性も考えられております。

委託先の選定方法ですけれども、国際競争入札にするか、特命随意契約にするかといった詳細は、今後エジプト側の実施機関であるトンネル公団、N A Tと呼んでおりますが、こちらが検討予定となっております。

主にサービス向上や国営企業のキャパシティーに鑑みて、このN A Tは四号線の運営維持管理は他国の民間企業への委託を希望して、その方向で検討しております。いづれにしましても、この点に関するエジプト側の検討状況については、今後も随時確認をまいります。

2点目ですけれども、竹原委員の1点目の御質問、そして、松本委員の1点目の御質問でいただいておりますが、6 t h O c t o b e r市の人口規模についてでございます。6 t h O c t o b e r市が600万人規模の都市という記載と同時に、現在の居住者が18.5万人、通勤者が50万人とされておまして、この点について御回答をさせていただきます。

まず、居住者の18.5万人につきましては6 t h O c t o b e r市の中心部のみの人口ということで、申し訳ございませんが、こちらの案件概要書の記載を訂正させていただきます。エジプト政府の当初計画におきましては、6 t h O c t o b e r市全体の2027年時点での人口規模を600万人ということで想定をされておりましたが、新都市開発を行うエジプト住宅省の関係機関が実施しました2022年の調査によりますと、この年の人口で約250万人となっております。今後の人口及び通勤者数の動向を含めて、詳細につきましては協力準備調査で確認してまいります。

次の御質問ですけれども、竹原委員の2点目の御質問です。エジプト政府による沿線の都市開発に関する御質問をいただいております。

こちらはエジプト開発計画庁が2008年に策定したマスタープランにおいては、今回の沿線であるニューカイロ市並びに新行政首都を中心に沿線の都市開発計画が策定されておまして、居住区画ですとか商業施設、そして、公共施設などが整備され

る計画になっております。

続きまして、田辺委員の御質問でございます。エジプトの債務危機、あるいは経済債務状況を踏まえた円借款供与の判断についてでございます。円借款供与の判断に際しましては、協力準備調査を通じ、事業内容調査の上、エジプト政府の債務持続可能性に関する今後の状況も踏まえ、審査において供与の可否を慎重に判断する予定となっております。また、開発効果や外交上の意義の観点も十分に考慮しつつ、事業スコープの一部のみを円借款として切り出すオプションも検討いたします。

続きまして、道傳委員の御質問の1点目でございます。地下の埋設物に関し、日本の建設技術に寄せられている期待について御質問をいただいております。

現時点では、具体的なこれに関する日本の建設技術の要望などは寄せられておりませんが、地下埋設物や古代遺跡の保全に関しては協力準備調査を通じ、支障物件調査、もしくは埋没物件調査という名前の調査を行いまして、対応を検討してまいります。

続きまして、道傳委員の2点目の御質問、料金設定についてお答えいたします。

料金設定につきましては、既往のカイロ地下鉄四号線の完工予定である2030年の数年前をめどにエジプト側で検討を開始する見込みです。ただし、既に開通している一号線から三号線においては、運営・維持管理会社を問わず、区間ごとの運賃設定が共通でなされております。こちらは9駅で1区間としているのですが、1区間9駅で6エジプトポンド、約30円です。2区間16駅で8エジプトポンド、約40円という設定になっておりまして、四号線についても、これらの一号線から三号線と同様の料金設定となる想定でございます。

- 説明者2（国際協力局国別開発協力第三課長） 続きまして、西田委員の御質問、対エジプト外交を考える上での要点、さらには人間の安全保障の観点を含めた日本のエジプトへの関わりといった点について御回答を申し上げます。

エジプトはアジア・アフリカ・欧州の結節点にございまして、国際海運の要所でありますスエズ運河を擁する地政学的な要衝に位置しております。中東・アフリカ地域全体の平和と安定のため、政治・経済・外交面でエジプトは重要な役割を果たしていると考えております。特に昨年10月以降のガザ情勢の悪化を受けまして、エジプトはラファ検問所を通じたガザ地区への人道物資の搬入、ガザ地区からの負傷者・新生児の受け入れ等を実施しております。また、昨年4月のスーダン内戦以降は、スーダンから約143万人の避難民、難民申請希望者及び帰還者を受け入れてきております。

このような最近の国際情勢を受けまして、中東地域の安定におけるエジプトの重要性は一層高まっていると考えておりまして、同国の経済をしっかりと下支えしていくことが求められております。

なお、インフラ整備以外の分野におきましても、エジプトにはこれまで2016年2月の首脳会談で発表された共同声明の下で、日本式教育の特徴を生かした教育・人

材育成分野の協力や、ユニバーサル・ヘルスカバレッジの達成による社会的包摂の促進等、人間の安全保障の実現に向けた開発協力を実施してきております。さらに昨年4月の岸田総理のエジプト訪問時には、エルシーシ大統領との間で日・エジプト関係を戦略的パートナーシップに格上げし、二国間関係を進化させていくことで一致しております。一層の包括的な関係強化を図ってまいりたいと考えております。

- 説明者1 それでは、松本委員からの2点目、環境社会配慮カテゴリーがAとなっている点に関して、どのような影響が想定されるかという御質問に御回答いたします。

本計画はJICAの環境社会配慮ガイドラインで定められた一般に影響を及ぼしやすいセクター（鉄道）に該当することからカテゴリーAに分類されております。本計画で延伸が想定されている西区間、東区間のうち、大部分が地上線となる見込みですが、延伸部分の多くが砂漠地帯のため、移転が必要となる居住者は限定的と認識しております。なお、既存のカイロ地下鉄四号線第一期事業においても案件概要書でカテゴリーAと分類しておりましたが、こちらは協力準備調査の結果、深刻な影響があるとの評価項目はなく、大気汚染や水質汚染等の一部項目で、ある程度影響があるという評価にとどまっております。

続きまして、宮本委員からの1点目の御質問についてお答えいたします。

第一期整備計画の東西延伸計画ということで、第一期整備計画との関係、また、第三期事業、第二期事業の計画についての関係性を御説明させていただきます。

現在実施中のカイロ地下鉄四号線第一期整備計画は、ピラミッドがある地区のエル・アシュガール駅からカイロ中心部のエル・フスタット駅をつなぐ計画となっております。詳細につきましては案件概要書の別添を御覧いただければと思うのですが、お手元の資料の16ページ目に地図がございます。こちらの左側にありますエル・アシュガール駅というところから、カイロ中心部のエル・フスタット駅までが第一期整備計画として現在実施中の計画となります。

一方で、案件概要書に2002年時点でのエジプト政府の構想として記載されている四号線第三期事業というものがあるのですが、こちらはその後、政府内での計画の変更がございまして、現在の第三期事業とされているものは、この地図の上でいきますと、地図の真ん中の辺りのニューカイロ市から一番東側の新行政首都区間の整備を指して、第三期事業と現在は呼んでおります。

また、第二期の事業としては、カイロ市内のエル・フスタット駅、現行案件の終点駅となりますが、こちらのエル・フスタット駅からニューカイロ市の区間の整備に当たります。よって、第二期と第三期の事業を合わせたものが本計画の東側の延伸区間ということになります。なお、西側の延伸区間については、2002年時点でのエジプト政府の構想には言及がなかったのですが、2015年頃からエジプト側の開発ニーズが高まってきている区間となります。



続いて、宮本委員の2点目の御質問につきまして、再び運営・維持の話でございますが、運営会社が第一号線、二号線と四号線で異なることに関するメリット・デメリットについて御回答を申し上げます。

まず、実施機関や最終受益者である乗客へのメリットとしては、他国の民間企業によるノウハウの導入によるサービス向上が挙げられます。一方、実施機関側に起こる可能性のあるデメリットとしては、各路線で異なる国の民間企業が受注した場合、路線ごとに異なる運営方針、サービスも含めてそういったものが適用されるため、将来的にエジプト側へ技術移転を行う際に、統一的な運営が難しくなるおそれがあると考えております。

宮本委員の3点目の御質問につきまして、本計画と並行して、ほかの交通モードの全体像及びほかの交通モードとのすみ分けに関しての御質問をいただいております。

カイロ市の交通モードにつきましては、人口条件と用地取得の柔軟性により、主にすみ分けがされていると見られます。例えば人口密集地で用地取得が困難なエリア、具体的にはカイロ市の中心部では地下鉄が採用されております。地下鉄は比較的車両数が多く大量輸送が可能な点、また、相対的に移動コストが安いという点もメリットと挙げられます。

また、人口が一定程度で多い市街地で用地取得に課題があるエリア、こちらは今回の計画の中で言いますと、ニューカイロ市、あるいは6th October市に当たりますが、こちらではモノレールが採用されております。モノレールは構造的に線路設計の自由度が高いことから用地取得が容易な点で優れ、また、騒音が小さいという点もメリットとなります。

一方で、人口密集地ではなく、用地取得が比較的容易な都市圏の近郊エリア、カイロ市北東部では移動時間の短縮が重要視され、運行スピードの速いLRTが現在採用されたものと見られます。なお、本計画でエジプト政府から地下鉄を東西延伸するという要請があったのは、スピードや移動コスト、大量輸送の観点のほか、乗り換えなしに一気通貫でカイロ市内の移動を実現するという利便性の向上及び既往案件に引き続き、日本の高度なシステムや車両の導入への期待と考えられております。

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、お願いします。

○ 田辺委員 御説明ありがとうございます。

エジプトに円借款を貸し出しできるかどうかという判断を、この協力準備調査の前

に何らかの分析をしていないのかどうかというのが気になったのです。協力準備調査で、こういった財務状況を調べるといのはもちろん重要なのですが、そもそも貸せない状況であれば、協力準備調査をやったことで、そのお金が無駄になってしまうので、本来であれば、協力準備調査を始める前の段階で、貸せる状況なのかというはある程度判断する必要があるかなと思っています。

IMFの支援ももちろんのこと、この意見を提出した後にフーシ派の問題が起こって、現在スエズ運河が半減状態と聞いています。貸し出し可能性が、いろいろ要素が危ない状況になってきているなど、ニュースを見る限り、そういう実感なのですが、この段階で何らかの判断をしないのかどうかというのをお聞きしたいです。

以上です。

- 弓削座長 ありがとうございます。

竹原委員、どうぞ。

- 竹原委員 御説明ありがとうございます。

エジプト政府は沿線の都市開発計画を持っておられるということで、2008年のマスタープランが存在しているのですが、それから15年ほどたつわけなのです。もしお分かりになれば結構なのですが、現在の進捗とか、あるいは本案件との関係性といましようか、時系列的にいうと、マスタープランのほうが先んじてつくられたのでしょうか。そうすると、これが新規案件として本件が出てきたということだと思えるのですけれども、その辺りの連関がお分かりになれば教えてください。

以上です。

- 弓削座長 ありがとうございます。

宮本委員、どうぞ。

- 宮本委員 2つ質問があります。

本件はプロジェクトの背景として、衛星都市と都市圏をつなぐところがすごく交通渋滞の影響を受けている、地下鉄が必要ですというロジックがある中、この6th October市は1979年、要は45年前に建設され600万人規模の都市の計画が、今、250万人に留まっています。一方で、ニューカイロ市は2000年に500万人規模ということで建設されたと書かれていますが、四半世紀かけて、どれぐらいの人たちが現在お住まいなのでしょう。案件概要書には、10年間でエジプトは2000万人人口が増えてきたとあり、この文脈では現在は6th October市に600万人、ニューカイロ市にも500万人がお住まいになっているとも読み取れます。もし、建設時点の想定と現時点の人口とが乖離があるのであれば、概要書での

記述の仕方は工夫した方が誤解は避けられるのではないかなと思いました。

もう一つの質問は、6th October市で、現在居住者が18万5000人います。一方で、通勤者が50万人とありますが、通勤者の計算の仕方をどのようにやられているのか。詳しくは協力準備調査のほうで事業採算も含めて検証されると思いますが、その辺を教えてくださいと思って質問させていただきました。

以上です。

○ 弓削座長 ありがとうございます。

西田委員、御発言をお願いします。

○ 西田委員 御回答ありがとうございます。

私の1点目の質問ですけれども、伺い方がよくなかった。私が伺いたかったのは、現エルシーシ政権が強権な傾向にあります。このことを踏まえて、我が国は人間安全保障の観点を含めてどのように関わるべきでしょうか。現政権の評価を踏まえて、私たち日本としてはどう関わるべきでしょうかということでありまして、UHCだとか日本史教育で人間の安全保障をやっていますという話ではなくて、もう少し大きなコンテキストで、どのように報道、人権、言動の自由等々も含めて、我が国が関わっていくのかという話を伺えればと思います。お願いします。

○ 弓削座長 ありがとうございます。

それでは、御回答をお願いします。

○ 説明者1 1点目の田辺委員からの御質問につきましてお答えいたします。現時点でのエジプトの債務持続性についてどう考えていくかという御質問をいただいたと認識しております。

現時点でエジプト向けの円借款の供与を止めるという状況にはなっていないと認識しておりますが、一方で、IMFのプログラムの進捗などもございますので、そちらを注視していく必要があるという点は御指摘のとおりですし、スエズ運河の外貨収入が半減しているという点も御指摘のとおりかと思えます。今後のほかのドナーも含めた動きを、こちらとしてもしっかりとモニタリングをしていく必要があると考えております。

○ 説明者2 外交的観点から申し上げますと、様々な情報が大使館などから入ってきますけれども、現下の中東情勢等に鑑みれば、エジプトを下支えするというニーズ、それに関しましては世界銀行、さらには主要ドナーの中でもかなり広範なコンセンサスがあると思われます。IMFによる分析結果をしっかりと見て考えていくというのは我

が国の借款を出していく上で当然でございますが、そういった他ドナーの動向を合わせて検討しましても、このタイミングで協力準備調査を打っておくことが適切ではないかという判断に至ったという経緯でございます。

- 説明者1 続きます、竹原委員からの御質問で、沿線の都市開発がどのように進んでいるのかという点をお答えいたします。

こちらは当初のマスタープランに沿って、特にニューカイロについては既に多くの住宅ですとか、商業施設や公共施設の整備が進んでおります。一方で、新行政首都のほうにつきましても、ここ数年で非常に急速に整備が進んでおりまして、現在は住居や商業施設の建設が進められておりますが、既に多くの政府機関、省庁についてはカイロ市内から新行政首都に移転がなされておりますので、こちらの通勤者は既に増えているという状況でございます。

それから、宮本委員から御質問を2点いただいております。

まず、1点目の衛星都市と都市圏をつなぐということで、現在のニューカイロの都市の規模ということをお質問いただいたかと思っております。足下では約150万人という規模感でして、当初の想定していた500万人には至らないという状況でございますので、こちらの記載ぶりにつきましては、今後の資料におきまして少し工夫して、当初の計画と現在の数字が分かるような形で、もう少し調査を進めた上で書いていこうにしたいと思っております。ありがとうございます。

2点目の通勤者の計算方法につきまして、こちらは主にモノレールの建設計画のときにつくった調査を基にしておりますが、主要な各駅においてどの程度の通勤者が想定されるかという乗り降りの人数を推計しまして、そちらを基に計算をした数字となっております。こちらも詳細につきましては今後の調査において確認してまいります。

- 説明者2 エジプトの強権化の中で、報道や人権の自由等を含めてどのように考えていくかという話でございますけれども、エジプト政府の動向については当然ながら地域担当部局、あるいは大使館等々から得られる情報を基に、どのような対応の仕方が適切かということを都度判断していくことになっております。

その上で、今回の地下鉄の整備のようなインフラの事業、さらには先ほども御説明を申し上げた教育等、民生の力、あるいは個々の国民一人一人の力を伸ばしていくという支援、そのようなものをバランスよく組み合わせていくということで、エジプトの均衡の取れた国家開発をサポートしていきたいというのが我々の立場になっております。

以上です。

- 弓削座長 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

それでは、この案件については、エジプト政府の現在の債務状況に加えて、現在の債務持続可能性についてもしっかりと審査した上で、円借款の供与についての可否を慎重に検討する必要があるということ。また、運営・維持管理が十分な技術と経験のある会社に委託されるように、選定プロセスも含めて確認するということが大事です。

エジプト政府について、それから、対象地域の状況について、また、都市開発計画の進捗についての御質問もあり、御説明をいただきました。これらの点を含めて、また、委員の方々が御指摘されたほかの点も含めて、協力準備調査で調べていただくということによろしいでしょうか。

では、そのようにお願いいたします。

この案件の議論はこれで終了いたします。どうもありがとうございました。

#### (4) ルワンダ（有償）「マサカ上水道整備計画」

○ 弓削座長 次が最後の案件ですけれども、時間が押しております。次はルワンダ「マサカ上水道整備計画」です。外交的意義の説明、委員のコメントに関する回答をお願いいたします。

○ 説明者 1（JICA アフリカ部 アフリカ第一課長） JICA アフリカ部 アフリカ第一課長の樫田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、竹原委員の御質問から回答させていただきます。1つ目、地下水についての御質問をいただきました。

水源につきましては御理解のとおり、井戸群からの地下水の予定になっております。

続きまして、枯渇するリスクにつきましては、帯水層の枯渇を回避しまして、揚水による影響を明確にするために、協力準備調査の中で水位モニタリング用の井戸を建設しまして、地下水位を定期的・継続的に観測する予定になっております。

2つ目の御質問、環境や農業等への影響につきまして御質問をいただいております。

こちらにつきましては協力準備調査の中で確認させていただきたいと思っております。

続きまして、田辺委員の御質問の1つ目になりますが、水需要の上方修正と浄水場のキャパシティの点につきまして御質問をいただきました。

需要予測を上方修正した理由なのですが、キガリ市が目標としています水需要の目安、これが1日1人当たり120リットルとなっておりますが、これを単位としまして同地区の予測人口と掛けました数字を需要予測値としたためになります。マスタープラン時は同地区の一部を地方部として単位を80リットルで計算していたのですが、キガリ市の目標ということで、今回120リットルを単位としました。

関係で上方修正のような形になっております。

また、対象地の人口増加の状況と水需要につきましては不確定で、2021年時の人口予測から変更がある可能性がございますので、この点につきましては協力準備調査で確認いたしたいと思っております。それもありまして、現時点では浄水場の給水キャパシティーにつきましては2万立米のままとさせていただいております。

続きまして、道傳委員の御質問ですが、1つ目、想定される環境への影響につきまして御回答させていただきます。

取水候補地に湿地が存在しておりまして、これがJICAの環境社会配慮ガイドライン上の影響を受けやすい地域に該当する可能性があるため、現在カテゴリAと分類しております。環境への影響につきましては、協力準備調査の中で具体的に確認いたしたいと思っております。

続きまして、2つ目の御質問ですけれども、こちらにつきましては同様の質問を宮本委員からも頂戴しております。水道料金の料金体系についてと、資金の返済計画について御回答させていただきます。

まず、水道料金につきましては従量制になっております。その中で、4つの用途分類、産業用、公共水栓、一般家庭、その他非家庭用途に単価が設定されておりまして、さらに一般家庭向けの料金につきましては、使用量に応じまして段階的に単価が増加する逡増方式になってございます。

返済計画につきましては、WASACは維持管理費に関しましては水道料金で賄っております。一方で、施設の整備の資金につきましては政府からの補助を受けておりまして、本事業につきましても現時点でルワンダ財務省が借入先となっております、よって、返済もWASACではなく、同政府の一般予算から支出される予定になっております。

3つ目の御質問ですけれども、無償資金協力ではなく円借款となっている理由です。

これまでルワンダの水セクターにおきましては、管路のリハビリ等の比較的小規模な施設整備を無償資金協力で整備してまいりました。今回、より規模の大きい浄水場の整備・建設及び配水の整備に係る支援ということで、円借款として今回要請が上がってきたものでございます。

- 説明者2（国際協力局国別開発協力第三課長） 続きまして、西田委員の御質問、先ほどのエジプトのものと類似するかと存じますけれども、ルワンダ外交を考える上で、また、人間の安全保障の観点を含めた日本のルワンダへの関わり等について御説明を申し上げます。

ルワンダはウガンダやタンザニア等の隣国を結ぶ内陸路の結節点というアフリカ大湖地域におけます非常に重要な位置を占める国でございます、年率7～8%の高いGDP成長率、さらには安定した政権運営を図っていること、隣国からの難民受け入

れにも積極的であること、これらを踏まえて地域の発展や平和と安定の観点から、非常に重要な国であると考えております。加えまして、成長著しいアフリカの成長を我が国に取り込むという観点からは、ICT立国でありビジネスランキング指標においても高い順位を占めておるルワンダという国は、日本企業のアフリカ進出の足がかりとなっている面がございます。

近隣諸国の情勢につきましては非常に複雑な状況にあると承知しておりまして、我が国といたしましても現地における情報収集、さらには国連等での議論を注視することによりまして、情報をよく把握した上で、地域及びアフリカ全体の安定への貢献といったルワンダの役割にも着目しながら、同国への支援を含む関係構築を進めていくことが重要と考えております。

ルワンダに対しましては、子供の学びの質の改善を目指した基礎教育分野、あるいは食料及び栄養改善等に向けた支援といったものを実施してきておりまして、今回、上水道の整備によりルワンダの生活改善に寄与するこの案件も、人間の安全保障に資する一分野の支援であると考えております。

- 説明者1 続きまして、松本委員からの御質問の1つ目ですが、リードドナーとアクティブドナーの違いにつきまして御説明いたします。

日本は2013年から2020年まで、水・衛生分野の分野別作業部会がございまして、そのドナー側の共同議長として支援を主導しておりまして、2019年から2021年には2050年までのキガリ市の上水道整備のマスタープランの策定支援を行っておりました。この背景から、日本は水・衛生分野のリードドナーであったと記載しております。一方、現在、共同議長はAfDBに交代しまして、リードドナーという位置づけではなくなったのですけれども、ルワンダの水・衛生分野での支援を積極的に継続しているということで、アクティブ・パートナーと表現させていただきました。

2点目ですけれども、エリア地図の見方について御説明させていただきます。この地図の西側でございますオレンジの点線の箇所が取水井戸を設置する候補地となります。そのすぐ右側にマサカWTPと書かれているのがマサカ浄水場の建設予定地になりまして、そこから赤い線が伸びてございますが、これが送水管を示しております。この送水管の先に青い円柱がありますが、これがメーンの配水池になりまして、そこから白色の丸のブロック配水池に配水します。そこから家庭に水が届けられる予定になっております。

続きまして、宮本委員からの1つ目の御質問ですけれども、給水率は100%になるかという点です。

今回、マスタープランで記述されている給水量の現単位を120リットルとしまして計算しましたので、必要となる給水量は2万280立米/日のうち、少なくとも2

万立米／日、これは約98.6%となりますが、確保できる想定になっております。この点につきましては、協力準備調査の中で改めて人口ですとか水需要予測を確認しまして、給水量、給水率について確認させていただく予定です。

2点目、マスタープランの進捗につきましてです。

マスタープランでは15年の投資計画ということで、優先事業について優先度順にステージ1～5に分けまして、最も緊急度・優先度の高い案件群5件をステージ1と呼んでおります。ステージ1の優先事業のうち4件は他ドナーによる支援や過去のJICAの無償資金協力を通じまして実施中、あるいは実施予定となっております、残る1件であったのがマサカ浄水場の整備となります。今後はステージ1の後に15年間かけてステージ2～5で提案されている管路更新等につきまして、優先地域から対応が検討されていくこととなっております。

宮本委員からの3つ目の御質問は、先ほど回答させていただいたとおりです。

4つ目、ブロック化とデジタル技術の利用やデータ利活用についてです。

配水エリアのブロック化ですけれども、これは管路を一定の高低差で区域分けします。これによって圧力を適正管理しまして、漏水ですとか、給水制限などが起きないようにすることができる。漏水につきましてもブロック化されていますので、早期発見ができるようになります。

一方、デジタル技術の利用やデータ利活用につきましては、ブロック化とは別にWASACの水道事業のオペレーションの効率性の向上、あるいはそれによるWASACの財務健全性の向上といった開発効果を目指して導入を検討させていただきたいと思っているものです。

続きまして、弓削座長からの御質問の1つ目です。実施機関の名称につきまして、本事業の実施機関はWASAC水衛生公社となりますが、2023年の9月に同公社の組織改編がありまして、施設整備を行う水衛生開発公社(WASAC Development)と維持管理を担う水衛生運用公社(WASAC Utility)に分かれております。これを受けまして、本事業では両組織が関与するということから両組織名を記載しておりましたが、記載が分かりにくかったため、資料では水衛生公社に記載を統一させていただきたいと思っております。

2点目、デジタル技術の利用の調査項目の内容についてということです。

協力準備調査の中で、WASACのデジタル化に関する現状、また、他ドナーのDX分野の支援状況、また、WASACの財源や実施体制等のキャパシティー及び維持管理能力、そして、WASACのDX戦略等を調査しまして、その上で、日本や他国で導入済みのデジタル技術等とも比較しまして、導入できるデジタル技術があるかについて分析したいと考えております。

以上になります。



○ 弓削座長 ありがとうございます。

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。

それでは、西田委員、どうぞ。

○ 西田委員 コメントです。先ほどのエジプトと同じで、類似の質問をさせていただきました。その回答をいただいたのですけれども、こちらの強権化部分を取り上げられないままでした。このことをちょっと思っていたのですけれども、二国間関係は非常に大事ですし、地域の安定は非常に大事ではあるものの、我が国の援助の理念の中にある人間の安全保障の観点ですとか、あるいは将来的にこういった強権下にあるとされる国々の支援を継続した後の地域の状況をどのように評価をするのだろうか、どのようにヘッジしていくのかといったことは考えていかななくてはいけないのではないかなと思う次第です。ではないと、昔の開発独裁みたいな形で、私たちの独善的な形で相手国を支援し、その結果、その国の人たちの生活そのものが脅かされるといったことがあるようであれば、いけないのではないかなと思っています。

当然相手国のこともありますし、現実的にできるところは制限があるのは理解しておりますけれども、例えばEUがインド太平洋戦略の中で、原則に基づく現実主義といったような表現で自分たちの行動・考え方を表現しているのと同じように、日本が人間の安全保障という、築き上げてきた資産をどのように生かしていくのか、そして、将来、どのように我々の理念を息づかせていけるかというのは、非常に大きな課題なのかなと思った次第です。

この理念のところについてはいろいろな御意見があると思うのですけれども、例えば私も今シンガポールで国際会議に出てきたところですが、同じ価値観を共有するといいながら実は違うという見方を今、日本はされています。価値観を共有しているのは法の支配について、あるいは現行の国際社会の枠組みに対してであって、日本の民主主義ですとか、人権に対する関わり方というのはかなり後れていると見られていると私は理解しております。

私たちのODAはそのままいいのかどうかということも含めて、戦略性というものを考えなくてはいけないのではないかなと思っている次第です。これはコメントなので回答は必要ないのですけれども、そのように、この2つの案件を見ながら外交的意義について考えた次第です。

以上です。

○ 弓削座長 どうもありがとうございます。

コメントということなのですけれども、もし何かこちらからコメントがあれば、よろしいですか。

それでは、この案件に関しては、今の非常に重要なコメント、ルワンダ政府の状況、それから、日本との関係についても外交的・戦略的観点からしっかりと考える必要性について、また、案件自身については環境や農業への影響を確認すること、また、人口、水需要予測などの確認のほか、委員の皆様から御指摘のあったポイントがたくさんありましたので、それらを踏まえて協力準備調査で確認していただくというように進めるということでよろしいでしょうか。

それでは、そのようにお願いいたします。

これでこの案件の議論を終了いたします。

## 2 事務局からの連絡

- 弓削座長 次は、事務局より前回会議で扱いました案件選定に関する提案について発言をお願いいたします。

- 原田国際協力局開発協力総括課長 まず、本題に入る前に、本日は音声をめぐりまして多大なる御迷惑お掛けいたしましたことを事務局としてお詫び申し上げます。

引き続きまして、前回12月の適正会議で御議論いただきましたスコア順位が同率になった場合の選定プロセスということで、12月の会議の際に松本委員からの御提案もございましたので、以下のとおりとすることを御提案いたします。

議題候補の件数が10件未満の場合、通例ですと、議題件数は原則3件となります。この場合でスコアの順位が例えば1位、2位、3位、3位となるなど、スコアが同率になるような案件が発生した場合には、この案件はともに議題案件として、合計の議題件数を4件とする。10点以上の点数をつけた委員数が同数の場合には、委員の多数決で決定する。委員の多数決でも同数の場合には、多数決の際に座長が投票した案件を決定する。この場合でも合計の議題件数が4件となるようにする。

一方で、案件の数が5件以上になる場合の扱いにつきましては、こちらの会議の時間的制約等も踏まえまして別途検討させていただきまして、また改めて御相談申し上げたいと考えております。

事務局から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す。

今の御発言に対して何かコメント・御質問はありますでしょうか。よろしいでしょうか。

どうもありがとうございました。では、そのように進めていただくということで御了承いただきました。

その他、事務局から連絡事項につき、発言をお願いいたします。

- 原田課長 それでは、次回第74回会合の日程について申し上げます。次回の会議は申し合わせどおり、4月23日の火曜日に開催予定でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。
  
- 弓削座長 ありがとうございました。  
以上をもって第73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。

(了)

1 バングラデシュ(無償)「海上保安能力向上計画」

<松本委員>

- (1) 巡視船と警備艇 (patrol boat) の違いを教えてください。
- (2) 外務省は 2023 年 11 月に OSA を使って同国海軍に警備艇を供与すると発表したが、その目的には警戒監視と災害対処能力の向上を掲げている。他方、本案件では沿岸警備隊の同様の能力向上を挙げ、所得水準が相対的に高い同国に無償援助を供与する理由としている(「3. (2)」3つ目の「・」)。それに関連して2点ご教示頂きたい。①海軍と沿岸警備隊では警戒や災害の範囲は異なるのか。具体的には、「軍事」に繋がる可能性がある警戒、あるいはそれに関連する海難救助は海軍のみが担う等の役割分担はあるのか。②沿岸警備隊が警戒もしくは救助活動中に凶らずも他国の艦船等と緊張関係に陥る可能性はないのか。もしあるとすれば、そのような際にはどのような行動をとることを想定しているのか。

<宮本委員>

- (1) 交換公文において「軍事目的の使用禁止」「適正な使用の確保」を明記することだが、(定期的)適切に使用されていることを確認する手段、方法等についてどのような計画になっているのかご説明いただきたい。
- (2) 現在、同国が保有する 30~40m 級巡視船数および老朽化の状況、また 20m 級巡視船数をご説明いただきたい。また、本計画の 35m 級巡視船 1 隻導入により退役させる巡視船はあるのか、今回の1隻で十分な開発効果が期待できるのか、35m 級巡視船 1 隻とした理由をご説明いただきたい。
- (3) 本計画の 35m 級巡視船は数日間の連日走行が可能とのことだが、所要船員は何人か。また、船員の教育・訓練についてもご説明いただきたい。

<弓削座長>

- (1) バングラデシュ沿岸警備隊(BCG)は全土に海上保安部 36 カ所、海上保安署 8カ所設置しているとのことだが、この2つの役割の違いについて教えてください。
- (2) 35メートル級巡視船 1 隻によって期待される開発効果は、治安・安全の確保の観点から、現在と比べて、どの程度の改善が見込めるのかを、もう少し具体的にご説明下さい(総航距離や活動日数ではなく)。

<竹原委員>

- (1) バングラデシュ沿岸警備隊(BCG)の現有船舶数と種類についてお聞かせください。

- (2) 本案件で35メートル級巡視船1隻が供与された場合、BCGは全体の海上治安・安全確保において、どのような計画をもって臨むのでしょうか。

<田辺委員>

- (1) 現在、BCGが保有する30～40メートル級巡視船の保有数、最大航行距離、使用年数を教えて頂きたい。
- (2) インドとミャンマーに挟まれベンガル湾の極めて限定的なエリアしかEEZを持っていないバングラデシュにとって、750海里という最大航行距離を持つ巡視船の必要性を具体的事例を含めて教えて頂きたい。
- (3) 期待される効果として、「BCGが保有する沿岸航行を目的とした30～40メートル級の巡視船の航行あたりの最大航行距離(海里)の向上(協力準備調査で確認される基準値→750(目標値))」との記載があるが、メンテナンスや訓練の必要から単船だけでは常時就航は不可能な中で、単船の最大航行距離のスペックを開発効果とする意義は何か。

<道傳委員>

- (1) バングラデシュでは1月の選挙では野党指導者の拘束が相次ぎ、ハシナ政権の強権への抗議から野党がボイコットするなど、独裁色が強まっているとの批判もある。「国際法および全ての人々が共有する繁栄に基づく、自由で開かれた、包摂的、平和的かつ安全なインド太平洋に関するバングラデシュの原則的立場」として、ハシナ首相およびバングラデシュ政府が表明する立場とはどのような立場なのか。
- (2) チョットグラム周辺海域での海賊、武装強盗などの横行やベンガル湾海域での違法組織による密入国の幫助などが発生する中で、機材が軍事目的に利用されないために、「軍事目的の使用禁止」を明記することはもちろんですが、適正な使用の確保はどのように担保されるのか。
- (3) これまでの内陸水域での活動を中心とする救助船24隻の供与に比して、35メートル級巡視船1隻を整備することの費用対効果について、ご教示ください。

<西田委員>

- (1) ベンガル湾奥に位置する同国にとって海上保安能力の向上は喫緊の課題であり、重要な案件だと認識します。案件概要書では、その必要性としてミャンマーに近い南部地域の課題を特に取り上げていますが、違法漁業などインド側に起因する問題やバングラデシュ内の治安問題もあるのではないかとと思うところ、状況をお知らせいただけますか。また近隣国との海洋の利用や問題解決のための枠組みなどありましたら、併せてご教示願います。
- (2) 同国が現有する30-40mクラスの海上保安用船舶につき、多くが老朽化していると理解しました。それらの総数、稼働率および今後入替を要する船舶数をお知らせください。そ

のうえで、今般の計画で同国に供与する同クラス船舶が1隻に留まる妥当性をご教示ください。また、無償供与とする理由として「人道上のニーズ」「広域性」が挙げられていますが、即応性がないことに加え1隻のみの供与ではそれらに足る効果が得られないのではないのでしょうか。むしろ、バングラデシュの所得水準も鑑みて数隻を有償資金協力にて提供し、その運用保守に必要となる関連設備や部品（スペアパーツ）、コンサルティングサービスを無償資金協力にて手当てするといった方策の方がより同国の開発ニーズに沿った支援となる気がいたします。いかがでしょうか。

- (3) 2023年12月に行われた装備移転三原則・同運用指針の見直しにおいて、5類型（救難・輸送・警戒・監視・掃海）に関する協力案件について、①本来業務を実施する上で必要とする武器の搭載、②自己防衛のための武器の搭載、は5類型に係る協力の範囲内として移転を認め得るとされました。また完成品を構成する「部品」についても移転が可能となりました。これら以外の変更も含め、本案件および今後の海上保安能力向上にむけた装備品移転を伴う協力において発生し得る影響についてご教示ください。
- (4) 2023年に創設された政府安全保障能力強化支援（OSA）では「軍等が裨益者」となっていることから、OSAでも同様に他国の海上保安執行機関に対して支援を行うことができると理解しております。本案件は同国の開発ニーズへの対応が主たる目的であるため趣旨が異なるものと承知していますが、より相手国の安全保障上のニーズに応えることを主眼に置いた場合にはOSAでも対応可能との理解にてよろしいでしょうか。

## 2 パキスタン（無償）「インダス川南部における洪水防御堤防強化計画」

<宮本委員>

- (1) 本計画は、同国での防災分野を日本のフラッグシップとして確立するのに戦略的に有効とのことだが、「フラッグシップ」案件とは何か、防災分野以外にも「フラッグシップ」案件は想定されているのか、日本および同国においてどのようなものなのかご説明いただきたい。
- (2) 第四期国家洪水計画（NFPP-IV）は2010年の洪水後に策定されたものと読めるが、河川構造物の改修・補強を優先的に行うとしているものの、応急的な措置にとどまっている。NFPP-IVと本計画との関係についてご説明いただきたい。
- (3) 現時点での同国政府の既存の堤防の定期的な点検、緊急時の対応など堤防の（機能・性能の）維持管理体制は十分に整えられているのかご説明いただきたい。

<弓削座長>

- (1) アジア開発銀行（ADB）が類似協力を実施しているとのことだが、実施状況および参考になる課題や教訓があれば教えて下さい。

<竹原委員>

- (1) これまで我が国は、パキスタンのほぼ全土をカバーする気象レーダー網を設置してきました。本案件において、当該レーダー網で得られたデータ等を活用し、洪水防御堤防強化を実施するお考えはありますでしょうか。
- (2) 関連して、水位や降水量などの河川情報を定期的に獲得、蓄積するシステムは、存在しているのでしょうか。こうした情報があれば、防災対策を一層効果的に推進できるのではと考える次第です。

<田辺委員>

- (1) 本事業の堤防改修区間は約 3km となっているが、回収区間の地点とその地点を選定した根拠を教えてください。
- (2) 堤防の一部をかさ上げ・強化した場合、改修区間以外の洪水リスクが相対的に高まることから、堤防の一部かさ上げは政治的にセンシティブな問題になり得る。本事業では、周辺の改修区間以外の住民に対しても住民協議を実施される予定か。

<道傳委員>

- (1) 中国・パキスタン経済回廊インフラ案件とは、本案件はどのような差別化がはかられているのか。
- (2) 環境社会配慮カテゴリが B である理由をご教示ください。

<西田委員>

- (1) 案件概要書からは、堤防強化にかかわる技術面・資金面の課題(本案件が対応)に加え、同国政府の堤防機能評価そのものに関する能力の不足も読み取れます。同国の主体的な対応を促していくには堤防機能評価にかかわる能力強化支援も必要なのではないかと思いますが、いかがでしょうか。
- (2) 他機関との連携・役割分担について、ADB との「重複」が無いようにする旨が記載されています。実際の施工区分については棲み分けも重要だと思いますが、本案件のように河川管理や洪水対策のように広域にわたる開発課題については、効果が適切に発揮されるよう政策面や人材育成、防災を念頭においた地域開発など他ドナーとの補完性を積極的に模索したほうが良いのではないのでしょうか。

<松本委員>

- (1) 「2. (2) 2 頁」3-4 行目では、2022 年の洪水の被災者を 3,300 万人以上、死者数 1,700 名以上で、損害額を約 152 億ドルと記載している。一方、同じページの 15-16 行目では、同年の洪水でシンド州の被害を約 950 万人、被害額を全国の損害額とほぼ同じ

とみられる約 150 億米ドルと記載している。これらの数字の記載に誤りがないか確認をお願いしたい。

- (2) 「3. (1)②」の開発効果では比較対象を「本計画で建設する堤防で破堤が防げた場合」とあるが、通常は破堤する規模の洪水の発生が〇〇年に 1 度などという記載になるのではないか。絶対に破堤しない堤防を建設する計画なのか確認したい。仮に、絶対に破堤しないわけではないとするならば、堤防の強化で洪水のリスクが低くなった地域に人々が移動し、建造物が増えることによって、破堤時の被害額は大幅に増加することが考えられる。この点をどのように踏まえた計画になっているのかご教示頂きたい。

### 3 エジプト(有償)「カイロ地下鉄四号線第一期東西延伸計画」

<弓削座長>

- (1) 「操業開始後の運営・維持管理は、カイロ地下鉄一号線及び二号線の運営・維持管理会社(国営)とは別の委託先に実施される予定」とのことだが、効果的・効率的な運営・維持管理を行うことのできる委託先は、どのような組織がいくつくらいあり、選定はどのように行うのでしょうか。

<竹原委員>

- (1) 「計画の背景と必要性」において、6th October 市は 600 万人規模とある一方で、現在居住者は 18.5 万人、通勤者が 50 万人とされております。これらの数字は大きく乖離しているように思えるのですが、いかがでしょうか。当初計画通りには都市開発が進んでいない、あるいは将来的な目標値ということなのでしょうか。実際の人口はどれくらいなのでしょう。
- (2) 東区間は約 60km に及ぶとありますが、エジプト政府は、沿線の都市開発を実施し、住居や商業施設、学校、病院などを整備する計画を有しているのでしょうか。

<田辺委員>

- (1) エジプトは債務危機が指摘されており、2022 年に IMF から約 30 億ドルの支援を受けているが、今般、円借款を供与できると判断した根拠を教えてください。

<道傳委員>

- (1) 地下に既存の水道管や電線網が埋設され、古代の遺跡の保全も課題となる工事では、日本の建設技術にどのような期待が寄せられているのか。
- (2) 料金設定についてご教示ください。
- (3) 地下鉄の運営についてはこれまでの国営の運営・維持管理会社とは別の委託先に実施される予定とありますが、どのような委託先が想定され、国営の運営・維持管理会社に委託しない理由についてもご教示ください。



<西田委員>

- (1) 対エジプト外交を考える上での要点をお知らせいただけますか。同国の安定および二カ国間関係の強化が重要なことはよく理解できますが、現政権が強権化の傾向にあることを踏まえ、人間の安全保障の観点を含め、日本のエジプトへの関わりをどのように包括的に捉えるべきかご教示ください。
- (2) 本案件の運営・維持管理はこれまでとは異なる委託先となることが想定されているとのことですが、その理由をお知らせいただけますか。

<松本委員>

- (1) 「2. (2) 2頁」の7行目では6th October市の人口を600万人規模としているが、同じ項目の後段では、現在居住者が18.5万人となっている。この違いは何か。
- (2) 環境社会配慮カテゴリがAとなっているが、現時点でどのような影響が想定されるかご教示頂きたい。

<宮本委員>

- (1) 本計画はカイロ地下鉄四号線第一期整備計画の東西延伸計画とのことだが、同第一期整備計画との関係についてご説明いただきたい。また、同第三期事業は、同第一期計画の最東端からニューカイロ市までの整備とのことだが、同第二期計画についてもご説明いただきたい。
- (2) 地下鉄の運営会社は、第1号線・2号線と4号線は真に競争力を確保するために異なるものにするものと了解するが、異なることによるメリット、デメリットについてご説明いただきたい。
- (3) 本計画と平行して他の交通モードの開発計画も実施・検討中とあるが、もう少し全体像が把握できるものがあれば(モノレール、LRT、地下鉄の棲み分けも含めて)ご説明いただきたい。

#### 4 ルワンダ(有償)「マサカ上水道整備計画」

<竹原委員>

- (1) 取水井戸を最大20本設置することですので、水源は地下水でしょうか。中長期的に、地下水が減少あるいは枯渇するリスクはありますか。
- (2) 環境や農業等への影響を事前に評価する予定はおありでしょうか。

<田辺委員>

- (1) キガリ市上水道改善整備マスタープランプロジェクトのJICAプロジェクトブリーフノート(2021年11月)によれば、2035年のマサカセクターの水需要は18,700 m<sup>3</sup>/日とのこと

ある。案件概要書では同地域の水需要は 20,280m<sup>3</sup>/日と記載されているが、需要予測が上方修正された理由と、浄水場の供給キャパシティが 20,000m<sup>3</sup>/日に維持された理由を教えてください。

<道傳委員>

- (1) 環境社会配慮カテゴリが A とあるが、どのような環境への影響が想定されるのかご教示ください。
- (2) 受益者が負担する水道料金の料金体系はどのように設定されているのか。
- (3) 本案件が無償資金協力ではなく円借款として実施される背景は何か。

<西田委員>

- (1) 対ルワンダ外交を考える上での要点をお知らせいただけますか。同国が地域の安定に非常に重要であることはよく理解できますが、欧米先進国に寄り添いながらも現政権が強権化の傾向にあり、かつ隣国コンゴ東部の不安定化にも関係していると指摘されていることを踏まえ、人間の安全保障の観点を含め、日本のルワンダへの関わりをどのように包括的に捉えるべきかご教示ください。

<松本委員>

- (1) 「2. (1)」に日本は水・衛生分野の「リード・ドナー」だったが、現在は「アクティブ・パートナー」だと書かれている。この 2 つはどう違うのか。変更の理由や背景を含めてご教示頂きたい。
- (2) 「マカサ上水道整備計画エリアー図」の見方がわからないので、案件概要書のどのポイントと関連しているかを含めて簡単にご説明頂きたい。

<宮本委員>

- (1) 現在のマサカセクターの水需要量をご説明いただきたい。本地区の人口は 2035 年に 16.9 万人、水需要は 20,280 m<sup>3</sup>の見込みとのことだが、本計画により(開発効果)、給水率は(2021 年約 33%→)100%となるとの理解でよいかが説明いただきたい。
- (2) 「キガリ市上水道改善整備マスタープランプロジェクト(2019~2021 年)」の進捗状況についてご説明いただきたい。
- (3) 同国における上水道の一般世帯への課金レベル・システムおよび、供与した資金の返済計画についてご説明いただきたい。
- (4) 配水エリアのブロック化とは何か。浄水におけるデジタル技術の利用やデータ利活用によりどのような開発効果が見込まれるのかご説明いただきたい。

<弓削座長>

- (1) 計画概要の④計画実施機関/実施体制には「水衛生開発公社(事業実施)、水衛生運用公社(事業実施機関運営・維持管理)」と書かれており、⑥運営/維持管理体制には「WASAC(水衛生公社)が運営・維持管理を行う」とあるが、これら組織の関係と役割分担について説明して下さい。
- (2) セクション3.(2)で、配水エリアのブロック化を検討する他、浄水に係わるデジタル技術の利用やデータ利活用等について協力準備調査で確認する、とあるが、これら項目の内容についてご説明下さい。

(了)