

開発協力適正会議

第80回会議録

令和7年4月22日（火）

《議題》

1 新規採択調査案件

- (1) カンボジア（有償）「国道1号線・メコン架橋整備計画」
- (2) インド（有償）「シッキム州山岳道路連結性改善計画」
- (3) ボツワナ（有償）「中小企業振興ツーステップローン計画」
- (4) ケニア（無償）「ナイロビ通勤鉄道改良計画」

2 報告事項

- (1) 軍関係者がかかわった事業の報告
- (2) 令和6年度（2024年度）ODA 評価（第三者評価）評価結果の概要及び令和7年度（2025年度）ODA 評価（第三者評価）対象の報告

3 事務局からの連絡

別添 委員からのコメント一覧

午前10時開会

- 弓削座長 皆様、おはようございます。第80回「開発協力適正会議」を開始します。
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。
本日は、道傳委員がオンライン参加です。また、森田委員が別件対応のため、会議途中で退席されますので、あらかじめ周知いたします。

1 新規採択調査案件

(1) カンボジア（有償）「国道1号線・メコン架橋整備計画」

- 弓削座長 それでは、本日の議題の新規採択調査案件について議論を始めます。
本日は、カンボジア、インド、ボツワナ、ケニアの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。
最初の案件は、カンボジア「国道1号線・メコン架橋整備計画」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（国際協力局国別開発協力第一課長） 委員の皆様、おはようございます。今日も朝から御出席ありがとうございます。外務省国別一課長の榎下と申します。
まず、外交的意義につきましては案件概要書に記載のとおりですので、この場での再度の説明は割愛させていただきます。
- 説明者2（JICA東南アジア・大洋州部東南アジア第二課長） おはようございます。JICA東南アジア大洋州部東南アジア第二課の課長、三戸森と申します。よろしく願いいたします。
それでは、各委員からいただきました御質問について回答を差し上げます。
まず、田辺委員から1つ目でいただきました御質問について回答いたします。
2024年に実施しました調査によりますと、こちらの事業を実施しない場合には、2050年時点において一部区間で道路容量を大きく超える混雑が発生して、混雑度が1.5倍、つまり、この混雑時間が急増する箇所、さらには2倍、慢性的な渋滞が生じる箇所が予想されているものでございます。
この事業を実施しますと、車線を6車線に拡幅するもので、その区間では、これも非常に細かい数字でございますが、パッセンジャー・カー・ユニット（PCU）とい

う単位でして、大型車とか、オートバイとかを係数で換算したものでございますが、こちらが2035年には1日当たり最大で9万5500PCU、そして、2050年には1日当たり最大11万7600PCUになると見られています。さらに橋梁を事業で含めておりますが、これは2035年に1日当たり10万400PCU、2050年には1日当たり11万3500PCUの交通量が予想されております。こちらは将来の交通量を社会経済指標、人口、GDPなどの推移とか、道路交通網計画を基に算出をしているというものでございます。

続いて、田辺委員の2つ目の御質問と道傳委員から2つ目にいただいた用地取得などの御質問でございます。

こちらは無償資金協力、過去にやりました国道1号線の改修計画の要請当時は、2010年4月の環境社会配慮ガイドラインの適用前でございます。そして、このガイドラインとは異なる基準にのっとっていたことから、用地取得、住民移転に関する様々な課題が確認されております。その是正に当たりましては、JICAでは技術協力の住民移転のための環境社会配慮能力強化プロジェクトを実施しておりまして、標準住民移転手順書の作成に協力しまして、さらに当該計画においても追加補償を含め、再取得価格に基づく補償が行われました。また、住民説明会の開催、苦情処理システムの構築なども行っております。

続きまして、道傳委員の1つ目、そして、弓削座長からいただいた御質問、宮本委員の3つ目の御質問、環境カテゴリーAの背景というところが主な御質問と理解しておりますが、それについて回答いたします。

こちらは2024年の調査に基づきまして、メコン架橋の建設は約80棟の建物、そして、40世帯の住民が移転の対象となりまして、約16ヘクタールの用地取得が予想されております。また、道路の改良・拡幅においては、立体交差部分を除きましては大きな用地取得は不要となります。既存の道路用地内に越境している箇所建物撤去が必要となる可能性は一部ございます。

また、自然環境の面では、架橋の接続道路が生物多様性の重要地域に近接しております。ただ、絶滅危惧種の生息は確認されておりませんが、こちらの事業の環境影響については今後の調査で詳細を検討してまいります。

次に、国道1号線のメンテナンスにつきまして、こちらは過去の改修計画においても複数機関による役割分担が明確化されたことで、管理が円滑に進んだということが分かっております。こちらの計画でも関連機関の役割分担を協力準備調査において確認をしてまいります。

続いて、道傳委員の3つ目の御質問に回答いたします。

過去に実施してきた国道1号線に対する舗装などの道路インフラ整備は2017年に完了しております。他方で、こちらの事業は主に道路の拡幅を通じて対象区間の交通容量を拡大することに重点を置いているものでございまして、国道1号線の新規区

間の舗装整備というのは基本的には行わないものでございます。

- 説明者1 続きまして、西田委員から御質問いただきましたカンボジアが2020年代後半に後発開発途上国（LDC）からの卒業が見込まれる中で、これまでの日本の開発途上国支援の経験から、支援対象国がLDC卒業を迎えるに当たって、移行期においてはどのような点に留意が必要かという御質問・問題提起、及びカンボジアではどのようなアプローチが求められるのかということに関してでございます。

カンボジアがLDCとして受けてきました優遇措置が終了した後も、持続的に高い経済成長を維持して同国政府が目標としている2030年までの高中所得国入りを達成するためには、産業振興とともに都市化に伴う諸問題、地方との格差拡大、気候変動、環境問題やデジタル化など、新たな課題に取り組んでいく必要があります。

我が国としましては、これまでの支援の成果を踏まえつつ、経済成長をもたらす産業の変革と発展、持続可能で公平な成長の実現、安心安全な社会の実現を3つの柱として、ASEAN域内の連結性強化や、日本とカンボジアがともに新たな優先分野と位置づけるデジタル分野などに重点を置きながら、カンボジアの経済社会基盤のさらなる強化に取り組んでいく方針です。

- 説明者2 続きまして、西田委員からの2つ目の御質問でございます。質の高いインフラ投資というところで御指摘をいただいたものでございます。

こちらは令和6年度、外務省のODA評価において「日ASEAN連結性イニシアチブ」を中心としたASEAN連結性支援の地域別評価報告書がございます。そちらの中で、現地調査において、カンボジア政府関係者から連結性における日本の長年にわたる協力自体が評価されたという報告がございました。その中でも、ハードとソフトを組み合わせた包括的支援、インフラの質の高さ、透明性が高く持続可能、また、上流のマスタープランに基づいた案件実施、多層なレベルにおける人材育成において比較優位があると特筆されています。

また、カンボジア政府が策定している「包括的インターモーダル運輸・物流マスタープラン2023-2033」においても、品質の高いインフラ整備の必要性が明言されておりまして、こちらは日本のインフラの支援と方向性が合致していると考えております。

続いて、西田委員からの3つ目の御質問に対して回答いたします。

JICAで継続的な整備事業を行っている国道5号線では、タイのバンコク、カンボジアのプノンペン、ベトナムのホーチミンをつなぐ南部経済回廊の連結性の強化に大きな成果を出しています。例えば令和6年の外務省ODA評価においても実施機関、さらには国道5号線の利用者が、国道5号線の整備による経済効果を肉眼でも町の変化などから確認できるようになったという評価がされています。

また、陸路の輸送は国内輸送の中心でございます。国内道路網の拡充、高速道路の整備が進む一方で、カンボジア国内全体の道路舗装率は依然として低水準で、主要国道であっても4車線以上の路線は10%以下にとどまっています。道路網のさらなる拡充が必要でございます。また、近年整備された道路橋梁インフラを持続的かつ安全に活用し続けるため、アセットマネジメントの重要性が今後一層増すと考えられます。また、モータリゼーションの進展によって交通事故の多発につながっておりますので、交通安全の強化にも課題がございます。

続いて、松本委員からの御質問の1つ目です。

道路のROW（道路用地取得）は道路の中心から両側に30メートルの幅が指定されております。カンボジア政府の通達では、実際の沿道の状況に応じて柔軟に対応するとされておまして、国道1号線における本事業対象のROWの片側が20～30メートルの範囲で指定されてございます。

松本委員の2つ目の御質問、こちらは2つに分けて回答します。

1点目は本事業の目的ですが、本事業は増大する交通量に対応するため、道路を拡幅し、交通容量を拡大させるものでございます。交通量については、こちらの無償資金協力の事業完了後の2018年、19年の交通量調査では、計測6地点で計画時の目標を大きく上回ってございました。

2つ目ですが、カンボジア政府の自国の予算で実施されている道路橋梁整備事業も実際にはございますが、こちらは先ほども申しました包括的インターモーダル運輸・物流システムマスタープランでは、道路分野の優先事項として約2兆円の規模が計上されております。こちらは自国予算では賅いきれない事業規模であると承知しております。ですので、本事業は我が国が重視する南部経済回廊の強化という方針に合致するものであり、今後、改めてカンボジア政府が実施する事業に円借款を供与するというものでございます。

続きまして、宮本委員からの1点目の御質問でございます。こちら再度になりますが、包括的インターモーダル運輸・物流システムマスタープランのことについてでございます。

こちらは短中期の計画としては2023年から2027年まで、そして、長期計画は2033年までに実施することが想定されております。国道1号線の対象地域に関しては、プノンペン港までが短中期、これは中心部になります。そして、プノンペン港からかつて日本が支援しましたつばさ橋までが長期計画に位置づけられてございます。このマスタープランでは運輸・物流に関して174件の優先事業がございまして、道路事業が最も多く94件あります。プノンペンバベットの高速道路、あとは韓国が支援する橋梁事業なども優先事業として進捗しております。また、昨年2024年の時点では、このうち13件が完了済みでございます。

宮本委員の2つ目の御質問に御回答いたします。

メコン橋梁の有料化という点につきましては、架橋の通行料を徴収する予定はございません。

また、既存道路の工事の通行止めによる影響については、協力準備調査を通じて本事業の道路工事による既存道路への影響を評価しまして、代替ルートへの迂回、工事中の車線の規制など、交通への影響を最小限にする方策を検討してまいります。なお、環状2号線、3号線等の迂回路は存在しているところでございます。

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、お願いします。

○ 松本委員 御説明ありがとうございました。

20年前に、この件についてはJICAともかなり議論いたしましたので、非常に感慨深く伺っておりました。

御説明はよく分かったのですが、1点、これは日本政府が今考えているところではないのですが、メコン架橋よりもさらにベトナム寄りといえますか、当時でいけばADBもかなり力を入れていた場所なわけですが、これは国境まで、つまり、国を超えた連結ということからいけばネアックルンまでではなく、そこから先、ベトナムまでとつなぐことですが、こちらについては日本として何か考えていらっしゃるのか。もしくは、そちらは当時もADBがやっていたわけで、私の所見ではADB区間のほうの道路状況がよくないということも聞いておりましたけれども、そちらについてどのように計画になっているか、もし、お分かりでしたら教えていただければと思います。

○ 弓削座長 続けて、田辺委員、お願いします。

○ 田辺委員 国道5号線の改修事業の住民移転の影響について質問させていただいたのは、JICAのガイドライン上の環境社会モニタリングレポートの公開について、カンボジア政府から同意をいただけていないという現状があると理解していて、この実施状況は対外的には分からないので、もちろん2010年ガイドラインで求めている苦情処理メカニズムとか、それから、再取得価格での補償というのは融資決定時において確認されていることだと、それが確認できないと、そもそも融資できないということだと思います。その後のパフォーマンスについてお聞きしたかったということです。今回の国道1号線の改修・拡幅においても、ぜひ社会モニタリングレポートの公開を働きかけていただきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

○ 弓削座長 西田委員、お願いします。

○ 西田委員 御説明ありがとうございました。

質の高いインフラ投資に関連してコメントです。質問ではございません。日本の長年にわたる協力が評価されてきたということ、また、同国においてのインターモーダル計画でも質高インフラに言及され、カンボジアでの開発協力においてこの質の高い、インフラの考え方、開放性、透明性の確保、社会への影響、環境への影響への配慮、そういったものが必要と認識されていることは非常に重要だと認識しております。特に日本のこれまでの努力、特にG20で質高インフラの原則にのっとり、今後途上国との協力、あるいはグローバルサウスとの協力というのは、ますます重要になってくるかと思うところです。

1点、インターモーダルの計画に関して気になっているところで、最近話題になっている中国によるプノンペンとタイランド湾をつなぐ180キロのフナン・テチョ運河計画、これは非常に透明性が低いという話が出ています。また、住民及び環境への影響はかなりある。また、それがどのように、先ほどおっしゃられたとおり、道路、ほかの交通との連結性が出てくるのかも分かりませんし、かつ、安全保障面、外交面での配慮も必要と言われている中で、引き続き日本が提唱してきて国際スタンダードとなったインフラ原則、質高インフラ原則を同国に対してもまたアピールをしていただければと思う次第です。以上です。

○ 弓削座長 それでは、3人の委員の方たちの質問の御回答をお願いします。

○ 説明者1 まず、松本委員の御質問からお答えします。1号線の関連で、カンボジアから周辺への連結性ということで御指摘をいただきました。カンボジアは海に面しているところがあるとはいっても陸の国境を有していますので、特にタイやベトナムに向けた東西方向の連結性が重要なところだと考えております。

一方で、田辺委員も5号線に言及いただきましたけれども、カンボジアにおける道路の支援ということで言いますと、日本は長年5号線、北西部から首都を通過して、そして、1号線で首都から南東方向へというところで相当の距離を伸ばしてまいりましたが、1号線が到達するスヴァイリエン州からさらに東方面に関しましては、現時点では具体的に日本として建設の支援の計画はしておりません。

ただ一方で、国内の連結性自体に相当課題があったということが日本としての認識ですので、円借款のみならず無償資金協力も併用して国内道路交通の改善に努めてきたところでございます。補足がありましたら。

- 説明者2 ありがとうございます。

私たちの現地事務所においても連結性の観点からベトナム側の道路がカンボジア側よりも2車線になっていたり、連結性という意味ではすごく状況がいいということも確認しておりますので、今回も国道1号線を3車線にしてアップグレードするものなのですけれども、そういう事業によって連結性に引き続き貢献してまいりたいと考えてございます。

また、田辺委員からいただいた2点目の御質問についてでございます。こちらについては御説明しましたとおり、私たちは技術協力でもカンボジア側の対応能力をこれまでも長らく支援をしております。その上で、JICAの事業とか、日本の事業以外でもカンボジア政府としての実施能力をつけていただくということも重要な点かと考えておりますので、こちらの点は、この事業においても丁寧に調査をしてまいりたいと思います。

また、御指摘いただいたモニタリングレポートの公開については、カンボジア側とも御相談する点かと思っておりますので、いただいた点に留意して対応したいと思っております。あと、西田委員から御意見を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。松本委員、どうぞ。

- 松本委員 お答えありがとうございます。

最後はコメントなのですが、本質的にはJICAの環境社会配慮ガイドラインの助言委員会で議論されることだと思うのですが、一応外務省とも共有しておきたいのは、20年前というか、この場所は人口がかなり多い地帯でやるので、これまで過去十数年間JICAがやってきた道路で再び人口が過密している場所での事業になると思うので、一つ過去の教訓として注意していただきたいのがセットバックであります。住民移転という形で完全にどこかに移転しなくてはいけない場合はともかく、今回の場合、拡幅をしたときに、住んでいらっしゃるところの一部が削り取られる方たち、これに後ろに土地があればそのままセットバックできるのですが、土地がない場合、前回の20年前はそれに対する住民の不満が大きかったと記憶をしております。

今回20年前にもそうしたことがあった地域に再び入るということで、前回そうした被害なり不利益をこうむった人たちに、もう一度そうした不利益をこうむる可能性があるということを含めて、かなり慎重を要して、ここの環境社会配慮、特に社会配慮の部分についてはやっていっていただきたい。20年前のことも影響を受けると思っていますので、住民にとってはまた来たと思う人もいると思いますので、ぜひその点は十分注意をして協力準備調査を行っていただきたいと希望しているわけでありまして、以上です。

- 弓削座長 今回のコメントに対する返答はありますでしょうか。

- 説明者2 松本委員、ありがとうございます。

繰り返しになりますが、今回は拡幅で住民移転がほとんど発生しない、土地としてはカンボジア政府が確保しているところと理解しておりますが、御指摘のとおり、過去の経緯とか、さらなる影響というところはしっかりと考えて対応していければと思っておりますので、御指摘ありがとうございます。

- 松本委員 今申し上げたのは、セットバックは住民移転ではないというのが20年前の見解だったので、住民移転がないと言われると、20年経って、まだセットバックは住民移転ではないと捉えているのではないだろうかと思って、あえてそのように申し上げたので、要するに完全に移転する場合は住民移転としてカウントしていただけるのですが、居住地の一部分を削り取られる人たちが住民移転としてあまり捉えられないというところがあったので、ぜひ御留意いただきたいということです。くどくどとすみません。そういうことですのでよろしくお願いいたします。

- 弓削座長 よろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、この計画に関しては、環境社会配慮カテゴリー分類がAということ踏まえて、環境と住民に与える影響を過去のことも踏まえて協力準備調査でしっかりと調べて、適切な対応を取っていただきたいと思います。

そのほか、いろいろな御質問・御意見がありましたので、委員の皆様から御指摘のあった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が、よろしいでしょうか。

それでは、この計画については、これで議論を終了いたします。ありがとうございました。

(2) インド（有償）「シッキム州山岳道路連結性改善計画」

- 弓削座長 2件目は、インド「シッキム州山岳道路連結性改善計画」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（国際協力局国別開発協力第二課長） 外務省国別二課の廣瀬です。よろしく申し上げます。

外交的意義については案件概要書に記載のとおりですので、この場では割愛させて

いただきます。

- 説明者 2（JICA南アジア部南アジア第一課長） JICA南アジア部の須之内と申します。

まず、道傳委員の御質問の 1 点目についてです。

案件概要書では、連結性の向上を交通量の増加、気候変動への適応を道路閉鎖回数の減少で定量的に示しております。協力準備調査では、移動時間、旅客数、貨物量などの追加データを収集し、気候変動への適応に関するほかの定量的評価も実施いたします。

道傳委員の御質問の 2 点目についてです。

現地調査においては、外務省や JICA の安全情報の確認遵守、緊急連絡網の整備、カウンターパートへの安全管理情報確認等を行い、安全を確保します。

その上で、事業施行時には実施機関との連絡協議体制の構築、インド国内法や JICA 安全標準仕様書に基づく安全対策の実施、安全衛生専門家の配置等を行うことで安全を確保します。さらに JICA 工事安全担当所員が現場を訪問し、現地関係者へ安全管理セミナーを実施することで、関係者全体の安全意識を高める体制を整備します。

続いて、西田委員の御質問の 1 点目と 2 点目、併せて回答させていただきます。

シッキム州を含むインド北東部は多民族・多言語地域で、自治権拡大等を求める動きや周辺国の影響力抑制のため、国境施設の開発・運用が制限されてきました。これまでの経済協力としてはマルチドナーの活動が主で、二国間協力は極めて限定的でした。

他方、近年、インド政府は周辺国との政治情勢も考慮しつつ、北東部の開発を重視し、特にシッキム州ではネパールとのクロスボーダー交流による経済活性化に期待が高まり、国境における宿泊施設や道路の整備等が進められています。

一方、シッキム州とブータン間については国境部人口が極めて少なくニーズが低いことから、現時点では特段のクロスボーダー開発計画はないとのことでした。

西田委員の御質問 3 点目です。

JICA による山岳道路の建設・運営維持管理に関するガイドラインや点検に関するハンドブックの策定支援、政府関係者への研修等を通じた能力開発を行っており、日本の知見・ノウハウを活用したガイドラインは、インド政府の承認を得て広く活用される見込みです。

また、ADB のシッキム州道路網改良工事には JICA の支援で育成された州職員が担当予定で、JICA の技術協力の成果がほかの国際機関の事業にも活用される見込みであります。

松本委員の御質問の 1 点目への回答です。

インド北東部では円借款である北東州道路網連結性改善計画により、主要国土を整備することで地域内及び国内外との連結性向上を図っております。事業はフェーズ7まで実施され、今年から2028年にかけて各区間が順次完工予定です。これまでこの事業はアッサム州、トリプラ州、ミゾラム州、メガラヤ州で行われましたが、急峻な地形と多雨、氷河湖決壊による甚大な被害も発生しているシッキム州では事業を実施しておりませんでした。既往の事業と本計画を合わせて、ネパールと北東部地域全体の連結性強化につながることをインド政府と確認しております。

続いて、宮本委員の御質問の1点目、弓削座長の御質問の1点目、弓削座長の御質問の2点目を合わせて回答させていただきます。

シッキム州の人口は2011年時点で約61万人です。2024年度のGDPは5255億ルピー、日本円にして約1兆円弱で、前年比約11%の成長が見込まれています。

同州の製薬産業は州GDPの約3割を占めており、観光も年間約170万人が訪れる重要産業ですが、道路渋滞や通行止めにより輸送効率が低下し、産業への機会損失が発生しています。

同州内における観光客の訪問先に係る定量的データの存在は確認できておりませんが、本計画の各対象区間の周辺に居住する、あるいは日常的に利用する住民数は州全人口の61万人に相当すると考えており、強靱で信頼性の高い道路インフラ整備を通して、製薬業や観光業をはじめとする経済活動の円滑化、または住民の職場、学校、医療機関等へのアクセスが改善される等の住民の生活基盤強化を図る予定です。

続いて、宮本委員の御質問の2点目への回答です。

シッキム州では、年間降水量よりも一定期間の降雨量、連続雨量が斜面崩壊の原因であり、100ミリを超えると斜面崩壊し、道路閉鎖となる傾向がございます。既設の道路では適切な斜面对策工事が実施されていないため、本事業では連続雨量を考慮した切土設計等、必要な斜面对策工事を実施し、24時間以上の道路閉鎖をゼロにすることを目指しております。

弓削座長の御質問の3点目への回答です。

シッキム州政府によれば、ネパールからシッキム州への人流がメインである由です。具体的にはネパール国内で採れた農産品のシッキム州での販売や、ネパール在住の人々のシッキム州での食料の購入が主な目的です。

本事業の区間3はシッキム州西部において当該地区の経済を牽引する郡都Sorengを含めた区間であり、ネパール国境につながる道路網の一部でもあることから、本事業を通じ、既設道路の改修・拡幅・斜面对策による信頼性の高い道路整備を行うことで、これまで以上に円滑で安定した物流及び人流の改善が期待されます。

弓削座長の御質問の4番目への回答です。

本計画はJICAの環境社会のガイドラインに基づき、重大な環境・社会影響が見

込まれないことからカテゴリ-Bに分類されております。これは対象道路の面的影響範囲が大規模でなく、国立公園等の保護地域が対象ではないこと、大規模な住民移転を伴わないことが理由です。

また、工事中は大気、水質、廃棄物、騒音、振動等についての懸念はございますが、散水や政府指定での処分場での廃棄物処理、建設重機のメンテナンス、防音壁の設置等の対策を講じる予定です。用地取得・住民移転についてもインド国内手続及びJICA環境社会配慮ガイドラインに基づいて、計画的に対応・補償が適切に行われるよう、モニタリングを行う予定です。

田辺委員の御質問の1点目への回答です。

日本への支援要請の背景には、これまでJICAが実施してきた北東州道路網連結性改善事業（フェーズ1～7）及び山岳道路に係る技術協力を評価されていることに加え、日本が整備したネパールのシンズリ道路を利用した経験等から、災害に強靱で信頼性の高い日本の道路整備に係る知見への高い期待がありました。

当該3区間については連結性向上の観点からの重要性、斜面对策の必要性を鑑みて、シッキム州政府から円借款による支援要請がありました。特に連結性の観点からは、当該3区間以外については、既にADB事業やインド側資金により道路整備が進められることとなっており、本事業と合わせて総合的な州内の連結性改善が達成される見込みです。

最後に、田辺委員の御質問の2点目への回答です。

区間3の西側地点であるSorengから、ネパール国境のChewabhanjyangから23キロ離れたUttarayまでは州道が接続しています。その後のUttarayから国境、Chewabhanjyangまでは未舗装路でございますが、その未舗装路についてはインド政府が整備する計画があり、2028年度をめどに完工予定です。JICAによる本事業とインド政府による道路整備事業が一体となり連結性改善が達成され、シッキム州・ネパール間のクロスボーダー移動の増加が可能となる見込みです。

なお、シッキム州道路局によれば、当該の未舗装区間においては雨季に最大8時間程度の通行止めが一定の頻度で発生する由ですが、正確なデータは協力準備調査で確認予定です。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。
松本委員、どうぞ。

○ 松本委員 御説明ありがとうございました。

インドは早ければ今年中にもGDPで日本を抜くと言われているかと思えます。つまり今後、日本のこうした国際協力において、もちろん1人当たりGDPというわけ

ではなくて、国全体の経済規模としては日本よりも大きい国に対して経済協力していくということが今後どんどん増えていく。中国だけだったものがいろいろと増えてくる時期になってくるかと思えます。

そこについてはインドについて大きな話をするというよりは、そうした中で、過去十数年にわたってインド北東部について集中的に日本は支援をしてきたかと思えます。そういう観点から、こうした事業、北東部のこれまでやってきた全体について、先ほど御説明もいただきましたが、後に今日のお話にもあるODA評価というような形で、この地域全体についてもそろそろ一定の評価をした上で、GDPで日本をインドが上回るような時期において、こうした国際協力の在り方を外務省のほうで評価をしていくというのも重要な時期ではないかなと思うのですが、こうしたODA評価とインド北東部のODAというつながりについて、今後についてどのようにお考えかということ伺いたいのですが、いかがでしょうか。

○ 弓削座長 御回答をお願いいたします。

○ 説明者1 インド北東部につきましては、インドは広大で多様性に富む地域ですので、連結性の向上というのは主要な開発課題の一つであると思えます。中でもインド北東部の開発に関わる協力というのは、日印の首脳間でも累次にわたって必要性が確認されておりまして、そういう観点から、日本としてはこの連結性の強化のみならず、森林保全とか、あるいは上下水道の整備といったいろいろな分野の協力をしてきているところ です。

同時に、戦略的観点からも、今回の件はネパールですけれども、地域を超えた地域横断的な道路、あるいは鉄道網の整備も必要であり、そういうものも継続的にやっていく必要があると考えているところです。

ODA評価の部分については御指摘を踏まえて考えていければと思っているところでございます。

○ 松本委員 ありがとうございます。

こちらはコメントになりますけれども、昨今USAIDをめぐる議論の中で、我々は本当に対岸の火事として見ていていいのかというところもあると思えますし、それだけ巨大になったインドに対して日本が支援を続けるのはどうしてかということについて、納税者に対して、市民に対して説明を続けることはとても重要なことだと思います。

USAIDのこともかなり議論になっているときですので、足下の私たちのほうが、やや強引な不要論に社会が向かないようにするためにも、丁寧にどんな意味があるのか、どんな点では不必要な部分もあるのかということに対して真摯に向き合うことが

大事で、この開発協力適正会議、ディベロップメント・プロジェクト・アカウンタビリティですので、こういう場を通して、そういうことをしっかりと発信していくことが大事だと思います。ぜひ御検討いただければと思います。以上、コメントです。

- 弓削座長 どうもありがとうございます。

よろしいでしょうか。

この計画についての御説明をありがとうございます。今、もう少し大きな観点からインド北東部についての支援・評価について、そして、国際協力の在り方についてもコメントがありましたので、そういうことも踏まえて考えていきたいと思えます。

それでは、委員の皆様が挙げられた様々な点を踏まえて協力準備調査に進むということでも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。

この計画についての議論はこれで終了いたします。

(3) ボツワナ（有償）「中小企業振興ツーステップローン計画」

- 弓削座長 3件目は、ボツワナ「中小企業振興ツーステップローン計画」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アフリカ部アフリカ第三課長） JICAアフリカ三課、松井から御回答させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

お手元に質問がございますので、質問の読み上げは省略いたします。

質問の1点目のご質問に関しては、ボツワナ開発公社は既に幾つかの金融仲介機関への貸付実績を有しているということですので、実施能力については問題ないと想定してございます。ただ、協力準備調査の中で開発公社の審査能力であるとか、債権管理能力については再度評価する予定です。この能力に課題が一定以上あるということであれば、能力強化支援をソフトコンポーネントに含めることを検討いたします。それから、仲介金融機関の審査能力、ガバナンス面の課題というところも確認の上、必要に応じて計画内で支援を行う予定と考えております。

西田委員の2つ目の御質問について、ほかの援助機関が実施する関連事業の中で、政府系の開発金融機関への融資を行っているのはUNDPとアフリカ開発銀行ですが、本案件の実施機関である開発公社には、これまでアフリカ開発銀行のみが融資を行っており、そして、その事業もディスバースがおおむね終了しているということから、受け入れ側での混乱は生じないと考えております。

西田委員の3つ目の御質問、宮本委員の3つ目の御質問、弓削座長の2つ目の御質

問において、USDFCであるとか、ほかのドナーに関する御質問がありました。

まず、USDFCに関しては担保を持たないボツワナの中小企業の資金調達リスクの軽減、資金アクセス改善を目的とした信用保証プログラムを2014年から実施してきたところでございますが、本プログラムはほぼ完了しているということでございますので、今後、米国の支援が停止されても大きな影響は想定しておりません。

そして、UNDPですけれども、中小企業の発展・促進を目的に、金融機関や大企業と連携して、中小企業の資金アクセスを促進する。コンサルタントを通じて技術支援を行うというプログラムを2018年から実施してきています。

こういった米国の中小企業への信用保証と、我が国の譲許性の高い融資を組み合わせると、中小企業の金融アクセス向上を促進することが可能だと考えております。本件事業で大企業と中小企業の連携を促進することができるならば、本案件で大企業に直接融資した際の下請け、それから、裾野の中小企業への資金の流動性を促進することが可能だと考えております。

松本委員の1つ目の御質問について、これはJBICが実施するプロジェクトではないかという御指摘でございます。

ボツワナ新政権は産業多角化・雇用創出を重視していて、本案件はその方針に従って中小企業の成長を目指した支援になっています。具体的には設備投資に必要な中長期的資金へのアクセス向上、それから、ツーステップローン供与、そして、中小企業及び民間資金供給を補完することで高い開発効果が見込めるということから、円借款による支援が妥当だと我々は考えております。

本案件はボツワナ政府の同方針に従って、このツーステップローンを供与することで、商業性が低いということから金融アクセスが十分でない中小企業に民間資金の供給を補完するものであって、中小企業向けの譲許的な中長期的資金貸付を念頭に案件形成をするということでございます。したがって、JBIC等の輸出信用機関による融資が想定されるような性質のものではないということでございます。したがって、円借款による支援は妥当であると我々は考えております。

宮本委員の1つ目の御質問と道傳委員の1つ目の御質問において、日本企業関係の御質問がありました。

ボツワナの自動車用のワイヤーハーネス、電流でシグナルを流すような電線の組み合わせですけれども、ワイヤーハーネスの製造企業は356人の従業員を擁していて、日本企業と提携して技術支援を受けながら、原材料を日本の資材メーカーから仕入れてボツワナで製造して、そして、日本の自動車メーカーが所有する南アフリカの工場に納入しています。このような事例は、日本企業がアフリカでサプライチェーン再編を進める中で、アジアからアフリカの部品メーカーに仕入れ先を移した一例ということで確認しております。本計画はこのような部品メーカー及びその裾野・下請けの中小企業を支援し、もって日本企業のアフリカでのサプライチェーン強化に寄与するこ

とを期待しております。

現在確認できている重要な役割を果たしている同国企業の数に関しては、今、認識できているものは1社ですけれども、ほかにも同じような役割を果たす企業が存在しないかについては、協力準備調査で確認をする予定でございます。

宮本委員の2つ目の御質問で、中小企業の規模や政策に関する御質問がありました。

ボツワナで登録されている企業数、雇用規模、フォーマル、インフォーマル企業を合わせた従業員数ですけれども、卸売・小売業等が約1万社で雇用規模は10万人、製造業は約2,000社で5万人、建設業は3,000社で3万人、金融保険業は1,000社で1万人でございます。

それから、国家企業政策に関しては、スタートアップ活性化とイノベーションの創出を目的として、本政策で優先分野として、グリーン産業、農業、観光、保健というものが掲げられて、政策的に後押しをすることになってございます。

フォーマル企業の定義に関しては、企業・知的財産権機構への登録と銀行口座の所有の2点を満たす企業となっております。

森田委員の1つ目の御質問で、予算規模に関する御質問がありました。

想定される予算規模に関しては、総事業費は非公開のため、回答を差し控えさせていただきますが、協力準備調査の中で確認をしていきたいと考えております。

次に、弓削座長の1つ目の御質問で、期待される開発効果で示されている項目の基準値に関する御質問がありました。

実施機関として想定されているボツワナ開発公社は、既に大企業への貸付や幾つかの仲介機関への貸付実績を有しているということでございますが、従来のこのような貸付と本案件でのサブローンでは融資先への貸付条件が異なると想定してございます。したがって、あえて基準値にはこれまでの類似の実績を含めておりません。そして、ほかに設定している融資対象企業の主要下請け中小企業の売上げですとか、融資対象企業の主要下請け中小企業の従業員数の指標に関しては、案件実施前の数値を基準値とする予定でございますので、こちらも情報を協力準備調査で確認したいと考えております。

それから、田辺委員の1つ目の御質問についてです。

市中銀行から大企業が子会社向けの融資を受けることができない理由でございます。必ずしもボツワナの大企業が市中銀行から必要な融資を受けられない状況とは認識してございません。しかしながら、本件による貸付により、より譲許性の高い融資を通じて金融アクセスが可能な大企業を拡大して、ここからさらに下請け・裾野産業への流動を促進することを想定してございます。そして、本案件における直接貸付とホールセール貸付の割合など、詳細に関しては協力準備調査にて検討する予定でございます。

それから、道傳委員の2つ目の御質問についてです。

産業人材育成等の支援と課題、JICAは中小企業育成等に関する課題別研修であるとか、カイゼン普及のための協力隊の派遣を行ってきました。加えて、スタートアップ企業の振興に向けて、今年度から法制度整備やネットワークの構築促進を通じたスタートアップエコシステム強化プロジェクトを実施予定でございます。このように、企業に対する支援、または中小企業の育成、政策に関する支援をしてきました。

他方で、民間企業の短期の高金利融資や担保不足ということで、金融アクセスに課題があると認識しております。こちらが課題と認識しておりますので、本件を実施したと考えてございます。

それから、道傳委員の3つ目の御質問について、ジェンダー主流化のニーズ調査について今後考慮し、注目する点ということでございます。

こちらに関して、詳細は準備調査で検討予定でございますが、女性が経営する中小企業や、女性の就業促進を進める企業への融資を促進するような仕組み、それから、広報活動を検討してございます。

回答は以上でございます。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 海外投融資を再開する際に、JBICとJICAのデマケーションは、かなり議論されたと理解しています。その中で、商業用のローンがつく場合、基本的にJICAではなくてJBICという理解ですけれども、先ほどの御回答の中で、大企業が必要な融資を受けられないということではないと回答がありました。であれば、基本的にこのスキームの中で大企業を円借款で支援する理由は裾野産業の育成と先ほど伺ったのですが、それは商業ベースの話ではないかと思っていますので、大企業への融資をする理由というのはいまだ分からないところです。

なお今回、JICA法の改正において、JICAが保証とか債券購入ができるようになりましたが、これも同様にJBICとのデマケーションというのがまだクリアにしきれていないという理解ですけれども、今後、JICAが行うべきものとJBICが行うべきものの境の説明をきちんと行う必要が出てくるのではないかと思っていますので、この案件を例に、もう少しきちんと整備していただけたらと思っています。以上です。

○ 弓削座長 ありがとうございます。宮本委員、お願いします。

- 宮本委員 御説明ありがとうございました。

2つ質問があります。担保のところですけども、中小企業は担保になるものを持たないと御説明があり、あと、保証をどなたかがするような御説明もありました。今回は個人の連帯保証だとかを一切取らずに、基本は事業性を中心とした担保を取って融資を実行していくのか、その際、もし、第三者的な保証機関のような、例えば日本の保証協会とかがありますが、そういう保証を使うのであれば、この説明図の中にそういうものも明記されたほうが分かりやすいと思いました。

2つ目は、田辺さんの質問に合致するのですけれども、融資する大企業の現状です。当然という用語弊がありますが、グループ内のファイナンスをグループ内で現状も既にやっているところがあると思うので、その辺がどうなっているのか。もし、これをやる場合は、従来やっているものに加えて新しいものにつながるのかどうか。70億円で10件増やしていきまますというお話が書かれていますけれども、大企業の運転資金等の支援につながるのではなく、本当に10件がプラスの10件になるのかの部分、これをどうお考えなのかという質問です。以上です。

- 弓削座長 森田委員、お願いします。

- 森田委員 御説明ありがとうございました。

ボツワナについて、現在、経団連でもTICAD9に向けて企業がどのような国に関心をもっているのか調査しております。ボツワナは企業から評価が高く、有望な国だという調査結果です。南アフリカに隣接していること、比較的治安がいいこと、教育水準が高いことが挙げられ、このような国で中小企業を含め、裾野産業が育ってくるのは、日本企業にとってもプラスです。その意味でこの案件は高く評価できます。

今回は多くの案件があり、しかも地域も中身もばらばらな中で、どの案件に点数をつければいいのか迷ったのですが、この案件はその中でも光る内容です。ぜひ進めていただければと思います。

予算規模はどの程度でしょうか、という質問をしましたが、その趣旨は、西田委員の質問と同じです。ほかの援助機関も関わっている中で、援助受け入れ能力を超過してしまうのではないのか、という観点から質問をしました。混乱が生じないようにします、ということでしたので、ぜひそのようにお願いできればと思います。

私からは以上です。

- 弓削座長 ありがとうございます。それでは、御回答をお願いいたします。

- 説明者1 皆様、コメントをありがとうございました。

まず、田辺委員、それから、宮本委員のポイントは共通してございまして、商業ベ

一スの資金アクセスが生じている中で本件がどういう付加価値を出すのか、また、それから、譲許性をどうやって開発効果に生かすのか、譲許性をどこまで出せるのかという御質問だと思います。

まず、大企業と裾野産業の企業の活動の実態であるとか、資金の流れ、その辺りの実態についても協力準備調査で確認をした上で、開発支援としての付加価値をどうつけるのかというところを調査の中で検討していきたいと考えております。本件は、大企業と裾野産業が、既に融資アクセスがある中で、譲許的な条件で資金を流すことによって産業の活性化を図るものです。そういったファイナンスに開発効果がどれだけあるのかということも含めて調査をした上で、これは商業ベースのものではない、それから、J B I Cとのデマケはこうであるということをしちんと整理していきたいと考えております。

それから、宮本委員の個人の連帯保証、第三者の保証機関に関するところですが、こちらについてもスキームを検討した上で、最終的に分かりやすいように図示していきたいと考えてございます。ありがとうございます。

それから、森田委員のコメントですけれども、援助の受入能力を超過しないかという御懸念があったということですが、受け入れ側で混乱がないような形で案件を設計していきたいと考えます。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。宮本委員、どうぞ。

○ 宮本委員 御説明ありがとうございます。

保証と融資のところですが、たしか10日ぐらい前の新聞報道にみずほ銀行さん（株式会社みずほ銀行）が日本の国内で事業承継される方を中心に地方創生も兼ねてどんどんお金も出していこうと、その中で、誰と組むのかというところで、オリックスさんと組んで、オリックスさん（オリックス株式会社）がいろいろな知見、保証の知見を積み上げて保証料は取ります。その保証料をベースに個人の連帯保証等は取らずに事業性を判断した上で、みずほさんが低利で融資していく。そういった具体的な事例もございますので、より分かりやすく御説明いただくと、皆さんの納得感も高まってくるのではないかなと思った次第です。以上です。

○ 弓削座長 田辺委員、続けてどうぞ。

○ 田辺委員 大企業が商業ベースで資金調達できるところに譲許性の高いローンをつけるのは利益供与なので、そこは止めていただきたいところです。開発効果については、別に民間銀行でも民間の事業でも開発効果はあるのです。そこをJ I C Aの開発効果と民間の開発効果で大きく切り分けるのは非常に難しく、商業ベースでいくか、い

かないかということなので、この件については、大企業向け融資については、それを許可することには反対させていただいた上で、開発協力準備調査に進むことはやぶさかではないです。

○ 弓削座長 それでは、コメントに対するコメントをお願いします。

○ 説明者 1 ありがとうございます。

まず、国内のみずほ銀行さんとオリックスさんの事例に関しては、こういった形の国内の事例も含めて整理をした上で、そういったものがこの案件にうまく生かせるのかどうかというところを検討させていただきたいと思います。確かに国内にもたくさんいい事例があると思います。

それから、田辺委員の御意見についてでございます。大企業向け融資が大企業と裾野産業への利益供与になってきてしまうのではないかとこのところでございますが、こちらに関して、準備調査の中で譲許性の高い資金を流すことがどういった影響を及ぼすのかということも含めて、慎重に調査の中で確認をしていきたいと考えております。御懸念の点は承りましたので、確認の上で慎重に検討していきたいと考えてございます。

○ 弓削座長 ありがとうございます。

○ 小豆澤 J I C A 企画部長 J I C A 企画部の小豆澤でございます。

田辺委員からの御指摘でございますけれども、一般論ではございますが、途上国におきまして特に不足しているのは長期の資金でございます。その意味で、短期の商業融資はこうした企業さんも借りられることができると考えております。一般的に不足しているのは長期でございます。長期の資金を提供できるのは政府であり、政府に財源がない場合には、それを外国の D F I から借りてくるのが一般的でございます。

これまでも円借款についてはツーステップローンで、対象としてはエンドフォロワーの方々、もちろん農家の方々だったり、中小企業であったり、そういう方が多いですけれども、大企業というか、規模の大きな企業に融資することも排除はしてきていない。それは開発効果が認められるからであるということで、そのように考えてございます。以上でございます。

○ 弓削座長 ありがとうございます。

この計画に関しては、まず、円借款で支援する理由、そして、J I C A と J B I C のそれぞれの支援の区別、また、保証や担保などについての御質問・コメントがあり、説明もありました。その上で、大企業に対する支援には反対だという意見もありまし

た。JICAの役割を踏まえた上で、期待される開発効果についてはしっかりと調査して有効な指標を設定することが重要なポイントです。

それから、実施機関であるボツワナ開発公社（BDC）の審査能力や債権管理能力などを含む実施能力は非常に重要な点なので、これらについて、また、同時に仲介金融機関（PFIs）の審査能力やガバナンス面も大事なので、必要に応じて能力強化支援もソフトコンポーネントに含めていただくことを検討することも大事なポイントだと思います。

これらに加えて、委員の皆様からコメントや質問があった点を踏まえて、協力準備調査でいろいろな点をしっかりと確認していただくということでもよろしいでしょうか
それでは、そのようお願いいたします。どうもありがとうございました。

それでは、この計画についての議論を終了いたします。

(4) ケニア（無償）「ナイロビ通勤鉄道改良計画」

○ 弓削座長 最後の計画は、ケニア「ナイロビ通勤鉄道改良計画」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（国際協力局国別開発協力第三課長）

本件に関して、外交的意義に関しては案件計画書のとおりです。

○ 説明者2（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の縦田と申します。よろしく申し上げます。

初めに、輸送力の増加と目標値の根拠について、松本委員、弓削座長、道傳委員から御質問をいただきましたので御回答をさしあげます。

輸送力に関しましては、現在1号線の機関車は、日中は貨物整理に使用されておりまして、旅客運行が1日1往復のみとなっております。本計画では他路線の機関車を活用して運行計画を改善することで、1号線の既存の機関車を旅客専用にし、1日4往復運行を可能とします。さらに機関車1両と信号システムを整備し、2編成体制にすることで1日8往復まで増便でき、輸送力は8倍になる見込みです。

また、年間利用者数の目標値が285万人となっております、現在の34万人のほぼ8倍ですが、それを少し上回る数値となっております。これは世界銀行の需要予測を参考に、ピーク値の2往復については乗車率100%、オフピーク値の6往復は59%と仮定して算出しております。

続きまして、宮本委員よりケニア鉄道公社の戦略計画について御質問をいただきましたので回答させていただきます。

ケニア鉄道公社の戦略計画では、2027年末までに鉄道ネットワークの拡大と統合を行うとともに、乗客数及び貨物輸送量の増加と路線沿いの不動産開発及び商業利用による収入増加を目指しております。

同計画は2024年5月に発表されましたが、進捗に関する報告は現時点で行われていないため、今後確認してまいりたいと思います。

また、同計画と本計画の関係につきましては、ナイロビ都市圏の通勤鉄道を強化することで乗客数及び不動産収入の増加につながり、計画の達成に貢献できるものと考えております。

続きまして、宮本委員から世界銀行の支援との連携について御質問いただきました。

世界銀行の通勤鉄道全路線の基本設計支援では、世界銀行が直接支援を予定している2号線についての詳細計画を作成するとともに、通勤鉄道全路線における車両、信号等の基本仕様についても提案される予定になっております。

このため本案件が対象とする1号線との関係では、車両、信号等の仕様について調査段階から世界銀行と情報交換を実施し、世界銀行が提案する基本仕様と整合性が取れるように連携してまいりたいと思います。

また、宮本委員からいただきましたアクセス道路についての御質問です。

本計画でアクセス道路が舗装されることにより、ダゴレッティ居住区から駅への乗り合いバスの運行本数及び頻度の増加が見込まれまして、渋滞を回避できる1号線経由での都心への移動のほうが、信頼性、所要時間ともに優位になるため、利用者の増加が見込まれると考えております。

また、現在利用されていない理由としましては、運行頻度が1日1往復と非常に少なく、利便性に欠けることが挙げられます。この課題については本計画により改善が見込まれると考えています。

次に、宮本委員から鉄道の改良とアクセス道路の整備をパッケージで提供する点を評価いただきました。どうもありがとうございます。

また、御質問として予算規模について御質問をいただきました。

本計画は数十億円規模を見込んでおりますが、協力準備調査において詳細を確認する予定でございます。

続きまして、弓削座長から、環境及び住民などへの影響と対応策について御質問をいただきました。

本計画においては大規模な用地取得は想定されず、環境及び住民等への大きな影響は想定されておりません。具体的には、駅舎の改修につきましては、実施機関所有の土地の範囲で行うことを基本としておりますので、大規模な用地取得は必要といたしません。また、アクセス道路の改良については、舗装のみであり、幅員は予定しておりませんので、同じく用地取得の必要はありません。また、既存路線への機関車の供与、信号システム及び踏切警報装置の整備についても住民移転は発生せず、環境に大

きな負荷がかかる事態は想定されておられません。

他方、自然環境面、社会環境面の影響及び環境許認可の要否、工事中の環境への影響緩和策等については協力準備調査の中で詳細を確認していきます。

続きまして、田辺委員からの本計画を有償資金協力ではなく、無償資金協力で行う理由についての御質問です。

本計画の対象である通勤鉄道は、政府としては広く市民に利用されるように補助金を配分し、運賃はあくまでも市民にとって手頃な価格水準に設定する考えであるため、今般のような初期の介入段階では収益性は高くないことが分かっており、無償資金協力での対応が妥当と考えております。なお、鉄道公社としては貨物輸送の増加やナイロビ中央駅周辺の再開発による財務状況改善を目指していることから、中長期的に鉄道事業が黒字で運営される可能性があるとっております。

加えまして、本事業においては日本式の信号システム等の導入を想定しておりますので、日本企業の参画を想定した無償資金協力を検討しているものです。

なお、世界銀行・IMFが低所得国の債務持続性に関する信用リスク評価として、債務持続性分析を定期的に発表しておりますが、現在ケニアはこの評価において4段階中3番目にリスクが高い「ハイ」と評価されておりますので、こちらも勘案して、本計画を円借款で行うことは困難と考えた事情もございました。

- 説明者1 続きまして、道傳委員からいただいた質問で、第三国の動向に関する話なので外務省から回答します。質問は、ケニアは中国との間で包括的協力パートナーシップが結び、中国「一帯一路」構想の一環として鉄道建設がスタートしていることを踏まえ、ケニアにおける交通インフラなどの支援で、中国との比較において日本に期待されている役割は何かといった内容した。

まず、中国はナイロビ・モンバサ間、ナイロビ・ナイバシャ間の準高速鉄道導入の支援を中国のみで行っており、これらは既に開通していると承知しています。

一方で、日本は2014年にケニア政府からの要請に基づいてナイロビ市都市開発マスタープランを策定しています。このマスタープランに基づいて、日本のみならず他のG7や世界銀行等の参画も得て都市交通の改善を推進している状況です。今回のこのナイロビ通勤鉄道改良計画も、このマスタープランにおいて自動車輸送によらない交通手段として提案されていたものです。

このように、日本は中国と比較をして、他のドナーとも連携をしている、さらに全体的な計画に基づいてナイロビの都市交通開発を行っているといった点において優位性があると考えています。

- 説明者2 続きまして、西田委員から、キベラ駅周辺地域からの乗降者の利便性向上についての御質問をいただいております。

御指摘のとおり、将来的にはキベラ駅の利便性も向上することが望ましいですが、ナイロビ都市開発マスタープランでは、都市中心部一極集中からサブセンターシステムとして交通のハブとなる副都心の形成が提案されておりまして、ダゴレッティ副都心開発がその一つとして位置づけられております。また、キベラ駅が都市中心部から比較的近いのに対し、ダゴレッティ駅は離れた場所に位置していることから、本計画ではダゴレッティ駅をより優先度の高い駅と判断して整備することと考えております。

最後に、西田委員から踏切を2か所に絞った理由について御質問をいただいております。

御指摘のとおり、ほかの道路と交差している箇所はほかにもございますが、現在は交通量が非常に限定的で、踏切警報装置の必要性が低いため、本計画では特に交通量が多く、安全確保が求められる2か所の幹線道路交差部に踏切を設置することとしております。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。

宮本委員、よろしく申し上げます。

○ 宮本委員 路線図の中でキベラスラムというところがすごく気になりました。スラムの推定人口が50万、一方で鉄道を利用している人が今2,000人、もちろん1日1便の利便性、あと、アクセス道路が完備されていない等がありますが、こういうスラムを背後に抱える路線としてのバンダリズム（破壊行為）の懸念だとか、あとは無賃乗車ですとか、利用者が敬遠されるようなところはないのか。

もう一つは、ナイロビからどんどん副都心で広げていくという中、このキベラスラムに関する扱いというのは、先方ではどのように考えているのか。以上です。

○ 弓削座長 ありがとうございます。それでは、御回答をお願いいたします。

○ 説明者2 御質問ありがとうございました。

キベラスラムにつきましては御指摘のとおり、非常に大きなスラムになっており、実際に懸念もございます。本事業に関しましては、既に運行されている鉄道の改良ということで、全くの新設ではございませんが、今回導入する信号システム等の盗難対策等について、まずはしっかりとやってまいりたいと考えております。

また、キベラスラムの方々が将来的にこの鉄道を利用する可能性も踏まえ、協力準備調査の中でしっかりと検討してまいりたいと思っております。

さらに、副都心を広げていく中で、ケニア政府がキベラスラムをどう位置づけるかという点につきましても、この路線開発に関連して、準備調査の中で調べてまいりた

いと思っております。

- 宮本委員 キベラ駅の写真を見る限りにおいては、簡単に電車で飛び乗ってしまうのではないかなというような懸念も彷彿とさせましたので、よろしくお願いいたします。
- 弓削座長 ありがとうございます。
それでは、この計画については、委員の皆様が挙げられた点を踏まえて協力準備調査に進むということでしょうか。
それでは、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。

2 報告事項

(1) 軍関係者がかかわった事業の報告

- 弓削座長 それでは、報告事項について議論を始めます。
まずは軍関係者が関わった事業の報告について、外務省の説明者から報告をお願いいたします。
- 原田国際協力局政策課長 国際協力局政策課長の原田でございます。御無沙汰しております。
今回、軍関係者が関わった事業に関する御報告を申し上げます。
まず、1点目でございますけれども、案件形成後に軍等の関与が判明した案件等の事後報告、2点目が開発協力大綱の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モニタリングを行った案件の御報告でございます。
対象となる案件につきましては別紙の報告対象案件一覧表に記載のとおりでございます。
1点目に関しまして、案件形成後に軍等の関与が判明した案件は45件ございます。具体的には案件リストを御覧いただきたいところですが、そのうちの8割弱の案件は研修、人材育成事業です。内容としては防災・減災、地理空間測量、警察や航空当局へのテロ対策などの治安能力向上、海難救助、海洋環境保全等に係る知識・技能の向上・取得を目的とし、国防軍職員や国防軍傘下の組織に所属する職員が参加したものです。
残りの2割強につきましては、資機材の供与を伴うものです。
具体的には、1つ目が、アフリカ、東南アジア、ウクライナの軍機関等を対象としたUNODCへの拠出金による研修事業の中での犯罪防止・捜査に係る機材供与。
2番目が、戦時下のウクライナで軍人の利用が排除されない施設へのリハビリ機材

の供与。

3番目が、ジブチ国軍災害ユニットへの防災機材供与。

4番目が、有事の際に軍指揮下に入るフィジー警察を含む各国への機材供与。

5番目が、モルディブ国防省傘下の沿岸警備隊への警備艇の供与。

6番目が、ラオスで整備する不発弾・地雷除去関連の施設での研修への軍関係者の参加でございます。

45件のいずれの案件におきましても、協力の趣旨・目的、対象主体、内容・効果といった観点から検討を行い、いずれも軍事的用途回避原則には抵触しないものであると判断いたしました。

2点目でございますが、モニタリング結果につきましては、大使館及びJICA事務所を通じて、モニタリングを実施した56件のいずれについても軍事的用途の回避原則が遵守されていることを確認いたしました。

御報告は以上でございます。

○ 弓削座長 ありがとうございます。

説明者からの報告について御意見・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 開発協力大綱の改正の中でも意見が多かった軍関係のことですので、限られた時間ではありますが丁寧に質問をさせていただきたいと思えます。

昨夜深夜2時頃、外務省に送ってしまいました。事前準備をしていたところ、質問事項が多いということに自分でも気づきまして、これを口頭でやっていたら逆に理解されないだろうということで文字にさせていただきました。これを全部読み上げるのも時間がかかると思えますので、一応ざっくりと幾つか、早口になります。御質問させていただきたいと思えます。

まず、事後報告案件についてでありますけれども、左側に番号を振ってあるのは資料上の番号ですが、5番のイエメンはフーシ派との戦闘状態が続いている中で、特に沿岸警備隊の能力研修というのが紛争の助長につながるのかという点について御説明をいただきたいということ。

16番でありますけれども、ソマリアの海賊対策というのは、いろいろと見ていくと、米軍もいますしNATO、もちろん日本の自衛隊とかもいて、軍そのものも入っている部分で共同での訓練とか、海賊対策を共同で行ったりというような、まさに軍と一体化して軍事的な行動とつながらないのかということ懸念していて、この点についての御理解を伺いたいということが2点目です。

3つ目は、結構あるのですが、31番目のフィリピンとか、有事の場合には軍の指揮下に入るとか、有事の場合というのがありますが、そもそもここでいう有事とい

うのは何か御説明をいただきたい。特にフィリピンの沿岸警備隊について言えば、南シナ海での中国海警局との衝突というのは非常によく知られていることであって、こうした衝突は有事と考えるのか。この有事の範囲について伺いたいのが31のところにあるものです。

12番、29番については、日本製海上法執行機材でありますとか、あるいは海洋状況把握及び海上法執行能力強化に係る機材でありますとか、このように書かれている機材は具体的にはどういうものなのか。

また、30番のフィジー、あるいは43番のモルディブにある警備艇ですが、ここに小型武器を搭載する可能性はないのか。これまでの御説明の中では、そういう場合についても一応御説明があったように記憶をしているのですが、この辺りについて伺いたいというのが事後報告案件についてです。

モニタリングについては、今回第1回と第2回というか、1回目と2回目に分けて御説明いただいてありがたいのですが、そもそも何年後かというのが括弧つきで書かれていると大変助かると思います。あと、モニタリング結果ですので、概要の説明のところは何々が新たに分かったというような書き方をしていただけると、どこがモニタリングで分かったのかということが分かるので大変ありがたいと思っております。

原田課長のお話にあった研修には軍関係者が参加したということがかなり書かれているのですが、これはそもそも想定していなかったのか、実際には研修の最初から分かっていたことなのかという点も含めて、短めでもいいのでこの概要書に書いてあるとありがたいと思いました。

個別では、6番目のウクライナの案件のところを見ますと、どの部分が軍関係なのか分からなかった。これはもとの68回の適正会議の資料を読みますと、軍の傘下にあるウクライナ軍情報保障・サイバー防御共同センターとあるのですが、今回そのような書き方になっていなかったということで、この点について確認をさせていただきたいという点です。

それから、7番目のウクライナ、8番目のエジプトで、75回適正会議が参照になっているわけですが、ほぼほぼ同じ文言で書かれていまして、その際には事後報告案件だったわけですが、事後報告案件の報告内容というのは、その後、モニタリングで新たな発見がなくとも同じように記載されるというやり方でこの報告がつけられるという理解でよろしいかということを確認させていただきたいと思っております。

10番目のスリランカ、これらの機材が軍事転用されないことをどのように確保されているかという点、先ほど原田課長はそれを確認したと口頭でおっしゃっているのですけれども、どう確保されているのかということについて、場合によっては国際約束とか、相手とそれを交換公文の中で書いているとかいう説明もこれまでであったとは思いますが、このスリランカの部分にはなかったのを確認させていただきたい。

17番のバングラデシュの件ですが32回適正会議がリファレンスにありましたが、そこでは海軍との関係は書かれていなかったのですが、今回海軍との関係が書かれている。これは今回のモニタリングで、この実施機関の中が海軍と関係があることが分かったということですのでよろしいかどうか。また、救命艇のことも書いてありますが、こちらにも小型武器等の搭載があるかどうかということについて質問させていただきたいということでもあります。

武器の搭載については次の19番のフィリピンの船舶についても同様であります、また、この19番のフィリピンについては供与物の一部が防衛装備に該当すると書かれていて、具体的にこれはどのような防衛装備なのかということについて御教示いただきたいということです。

2回目のモニタリング実施案件についてですが、令和3年度の研修に軍関係の参加があったということがいろいろなところで書かれていますが、これは1回目のモニタリングでは確認できないことなのかということは確認をしておきたいと思いました。

4番目のカンボジア、これは私もよく覚えていますが、カンボジアベトナム友好病院がカンボジア海軍の管轄であるということは既に御説明をいただいたわけですが、ここはそういう場合、軍事的用途及び国際紛争助長への使用の回避をどのようになされているか、あるいはそれを確保できている実態を何か一言書いていただけたほうがモニタリングの結果としてはいいのではないかと思った次第であります。

最後、キルギス、トルクメニスタンですけれども、該当の32回適正会議はトルクメニスタンの国防省が参加機関となるという意味で軍に関係するということは書かれていたのですが、今回のモニタリングの結果を拝読すると、キルギスの非常事態省が準軍事組織であるということが新たに分かったのかなと読み取りました。その場合、準軍事組織とは何で、そうした場合、第32回の場合、実際にキルギスの防災能力の強化であるので、トルクメニスタンの国防省の関与ということは、非軍事であるという説明は一定の理解をできたのですが、今回、キルギスのほうが準軍事組織がカウンターパートであるということは、この説明がそのまま維持できるのかということについて、やや疑問を持ったので質問に入れさせていただきました。

とにかく数が多いので全部にお答えいただくのは難しいかもしれませんが、以上、一読して御質問させていただきます。よろしく願いいたします。

○ 弓削座長 どうもありがとうございました。

それでは、御回答のほうをお願いいたします。

○ 原田国際協力局政策課長 今朝いただいた御質問でございますので、最大限ということで、時間も限られておりますので、番号だけで申し上げていきたいと思っております。

事後報告の5番でございます。こちらは両国の法執行機関を対象としたMDA能力

向上と法律ワークショップの研修でございますので民生目的と考えております。

12番、整備リソースは海上法執行機関が使用している日本製ボートのエンジン、付属品と予備部品でございます。また、セーシェルで使用する研修用の高速ボート1隻でございます。こちらはコーストガードの管理下に置かれてUNODCや研修で利用します。

16番、現時点でそういう計画があるとは承知してございません。いずれにいたしましてもセーシエルの沿岸警備隊に対する機材供与でございますので、法執行機関への供与ということを考えてございます。

29番、こちらは東ティモールの海上保安庁に対するレーダートランスポンダー受信機、GMDSS無線、HF無線等のアンテナ等の監視機器の提供でございます。

30番、こちらはフィジーからそういった可能性の示唆はございません。いずれにいたしましても要望される場合には非軍事原則との関係で検討を行います。

31番、フィリピンの法令では、フィリピン沿岸警備隊は運輸通信省の傘下に位置づけられますが、議会が宣言する戦時、in times of war as declared by congressという場合に、国防省の傘下となるとされております。他国のこういった解釈について、我々の立場で申し上げる立場にはございませんけれども、現時点で、こういう話があるということは承知してございません。

43番、モルディブからこういう可能性の示唆は今のところございません。いずれにしても非軍事原則に対して検討を行います。

次のモニタリング案件のところでございます。

まず、1つ目の全体についてというところですが、1つ目のポイント、1回目が原則事業完了後1年、2回目が3年後ということでございますが、大使館や各国政府の都合等によってずれることもございます。

2つ目のポイントでございますけれども、いずれにせよ非軍事原則の遵守の確認をしているところでございますけれども、御指摘も踏まえて検討してまいります。

研修への軍関係者の参加については、原則として開始前には把握してございます。適正会議でのモニタリングの報告は、軍関係者等が関わった事業等として適正会議で協議報告した案件の、その後についてのモニタリングでございますので、いずれにいたしましても、判明した場合には適切に御報告してまいりたいと思います。

6番、御指摘のとおりでございます。こちらは軍の傘下にある機関の職員参加の研修を行いました。こちらは情報セキュリティの強化対策という機関でございます。軍事活動は想定してございません。

7番及び8番は御認識のとおりです。

10番は、非軍事原則に関する3つの観点からの検証と、EN、また、適正会議での御報告で担保しております。

17番、こちらは新しく何か判明したということではございません。こうした武

器搭載の可能性の示唆もございません。

19番、こちらはフィリピンの自己予算で銃器が搭載されましたが、これらはODAの機材ではなく、被援助国政府が事業完了後に搭載したものでございます。非軍事原則との関係では、事前の連絡を受けまして検討を行いました。既に述べた3つのこうした観点からも法執行活動等の能力強化という目的には矛盾しないということを確認して判断いたしました。また、防衛装備移転三原則との関係でございますけれども、こちらは防衛装備に該当する防弾壁のみでございます。

次に2回目のモニタリング実施案件でございます。

全体につきまして、同様でございますけれども、原則研修の参加前には軍関係者の参加を把握してございます。お答えにつきましては先ほどと同じでございますけれども、モニタリングの報告は軍関係者等が関わった事業として、適正会議で協議報告した案件のその後についてのモニタリングでございまして、判明した場合には報告してまいります。

4番でございますけれども、こちら先ほど述べたとおりでございまして、基本的には幾つかの要件とENでも確認をしていく。こういった場でも報告していくということでございます。

5番目でございますけれども、キルギス、トルクメニスタンで、こちらは新たに判明したものではございません。キルギスでは災害対応を非常事態省が担っております。過去は内務省、国内軍の傘下に置かれていましたけれども、現在は分離されたところでございます。ただ、軍籍保持者を擁する機関ではございます。

早口でございましたけれども、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。

松本委員、どうぞ。

○ 松本委員 今朝お送りしたにもかかわらずお答えいただきましてありがとうございました。一定程度理解をいたしましたので、こういうことの記録が残っていくということが大事だと思いますので非常によく分かりました。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。

ほかにはございませんね。

それでは、多くの質問、それから、御丁寧な御回答をありがとうございました。これでこの議題に関する議論を終了いたします。ありがとうございました。

(2) 令和6年度（2024年度）ODA評価（第三者評価）評価結果の概要及び令和7年度（2025年度）ODA評価（第三者評価）対象の報告

○ 弓削座長 次に「令和6年度ODA評価（第三者評価）評価結果の概要及び令和7年度ODA評価（第三者評価）対象の報告」について、外務省の説明者から報告をお願いいたします。

○ 新井大臣官房ODA評価室長 御報告申し上げます。

お手元に3つの資料をお配りしておりますので御覧ください。

最初に、令和6年度ODA評価の概要です。資料1の中に全体を記載しております。案件ごとに状況ですとか、評価者が異なりますので、レーティングだけで他の案件との比較をすべきではないと考えております。レーティングの根拠に示されました個別の状況も御留意ください。個別状況は資料2のほうに各評価案件の概要を記載してございます。

全体を概観しますと、開発の視点からの評価の多くが「極めて高い」、または「高い」といただきました。例外は「ネパール国別評価」と「新型コロナウイルス感染症対策支援の評価」、こちらのプロセスの適切性についてです。ネパールに関しては援助政策の実施プロセス、それから、ネパール側の援助実施体制に課題を指摘されました。コロナのほうでは、日本側関係者の情報共有、それから、国際機関との手続に関しまして、課題を指摘いただきました。

それから、いただいた提言について御説明いたします。

複数の評価案件で広域的な協力の推進、人材育成の重要性について提言をいただいております。また、対象案件に限らず、対象国に限らず適用することが期待される提言・教訓として2ついただきました。日本の比較優位性が高い分野でのハード面とソフト面の連携、それから、より効果的な広報についてです。

広報につきましては、これまでも繰り返し提言をいただいております。第74回の会議で、弓削座長から広報・情報公開の具体的な改善策について御質問をいただきました。現在の取組につきましては「ODA評価年次報告書2024」のコラムで取りまとめております。引き続き取組が必要な分野と考えております。

また、第56回の会議で、松本委員から、中止、あるいは中断した事業の評価について問題提起をいただいております。今回はネパール国別評価で関係者間での協議を経た上で中止案件も含めて評価をしております。今後も個々の事情を踏まえて対応してまいります。

これらの提言につきましては、外務省内外の関係部署で対応策を検討し、その実施状況を来年度のODA評価年次報告書に掲載いたします。今後もPDCAサイクルを

意識して評価を実施してまいります。

それから、令和7年度、本年度の評価対象案件は資料3を御覧ください。政策レベルの評価を3件、プロジェクトレベルの評価を2件予定しております。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 2点あります。

1点目は、私はやったことがないのですが、評価主任とアドバイザーの役割分担はどのようになっていて、この辺りが評価報告書とどういう関係があるのかは知っておきたいなと思った次第です。というのも、今回プロセスの適切性に一部課題があったのが、実際にそれぞれのネパールの国別や新型コロナウイルスのことがそうなのか。それとも西野先生が主任をしていて、アドバイザーに田中雅子さんとか、山本太郎さんがいらっしゃるからそうなったのか。つまり、その人物を知っている者からすると、評価は人間がやることですので、そういう点でレーティングはさることながら、その辺りも影響しているのかなと思いつつも、主任とアドバイザーはどのように決まっていくのか、役割はどう違うのか伺いたいのが1点です。

2点目は、ネパールの国別評価の中で実現しなかったというか、支援されなかったプロジェクトというか、それについても加えていただいたということで、私はそれは重要なことかなと思います。ただ、かつて円借款評価有識者委員会の中で出てきたように、実施されないとレーティングができないというか、妥当性も議論ができないというようなことですし、中止されるということ自体は実はとてもすごい英断だということもあるので、評価にはなじまないという議論はあったかと思えます。

今回、そういうものを入れていただいたネパール国別評価の中で、そうした実施されなかった案件がどのように扱われたのか、ザッと見た感じは、あまりそれがよく見えなかったもので、簡単に御説明をいただければありがたいと思います。

私からは2点です。

○ 弓削座長 ありがとうございます。

それでは、回答をお願いいたします。

○ 新井大臣官房ODA評価室長 御回答を申し上げます。

まず、評価主任とアドバイザーですけれども、評価主任は、評価全体に対して最終的な責任を負っていただく全部を取りまとめる方です。アドバイザーというのは、評価主任に対して、例えばこの分野は評価主任の知見が薄いとか、そういった観点で、

そこを補強するために入っただき、評価主任に対してアドバイスをさせていただく方です。ですから、その方のアドバイスを評価主任がどうお考えになって、どのように最終的な評価をするかというところには影響はあると思います。

それから、ネパール国別評価に関しましては、今回評価を受ける側から、この案件がどうしてこういうことになったのかということを検証したいという話がありまして、いろいろ調査した上で含めております。その理由に関しては、評価報告書の中でも記載しておりますが、調達の段階で、ネパール側の中で責任分担とか、解釈とかが割れてしましまして、それがなかなかまとまらず、延々とその状態が続いたので、これはやむを得ず中止となっております。

以上です。

- 弓削座長 どうもありがとうございました。
よろしいでしょうか。
それでは、どうもありがとうございました。
この報告については、これで議論を終了いたします。

3 事務局からの連絡

- 弓削座長 最後に、宮本委員が今回で最後の御出席になるということで、一言御挨拶をいただければと思います。宮本委員、どうぞ。
- 宮本委員 着座したままで失礼しますけれども、4年間あっという間で、目の上のたんこぶ的なコメント・質問を連発しておりまして御容赦いただければと存じます。常に案件の良質化という観点で発言しておりました。ある人から宮本さんのコメント・質問は、商社出身というよりはNGO出身みたいですねという指摘をいただいたのですけれども、私の視座としては2つございまして、一つは納税者目線、2つ目は消費者の事業目線です。ビジネス自体、昔はフロム・ジャパン、トウ・ジャパンのモノの動き中心だったのが、昨今は商社のビジネスも事業投資に軸足が移りつつあります。例えばインサイド／イン・アメリカズ、インサイド／イン・アジアズ、要はその国々でしっかりと事業経営をやるためには、生身のお客さんを常に想像しながら、現場にも通ってということいろいろやらないと、なかなか利益にも結びつかないということで、常にそのサービスを受ける、モノを買っていただく方々の目線がどうなのかということでコメント・質問をさせていただいてきました。

それで、私の後任ですけれども、貿易会の常務理事、5月末の理事会総会で選任される予定になっておりまして、もし、御指名いただけるのであれば、後任候補からは

しっかりお受けしますということでは言われております。私のほうは常勤の仕事は41年間勤めましたので、若く見えるのですが、もっと若く見えるこちらの方がいらっしゃるのでもないのですけれども、ジェトロの非常勤の監事はもう数年やる予定です。年に2～3回は監事監査ということで、海外の事務所に行くときに、在外の大使館の方々、JICAの方々を訪問させていただいて、ジェトロはちゃんとやっていますかということをお聞きするようになっていきますので、ぜひその際には温かく迎えていただければと思っております。

最後に、長くなったのですけれども、JICAの原さんのほうから、つながりをつくるJICAの仕事、国際協力とは何だという本をいただいて、対象は大学生のようでも、還暦過ぎの私が読んでも非常に感銘を受けました。JICAの若い方々が中心につくった本で、目線だとか、志だとかが高く、本当に国際協力の現場を非常に肌実感で理解させていただきました。この本を読んでいると、日本の若い人は内向き志向でなかなか外に出ていけないというような話もあるのですけれども、JICAの方、外務省の方を含めて、大谷翔平や藤井聡太に次ぐ若い人がいるから日本は大丈夫と安心感を覚えた次第でございます。

今後とも後任を含めてぜひ御指導・御鞭撻をよろしくお願い申し上げます。4年間どうもありがとうございました。

○ 弓削座長 御挨拶、どうもありがとうございます。

今までも毎回の会議で鋭い質問を発信されて、加えて追加質問もぐっと踏み込んでされているので感心して聞かせていただけていました。大変大きな貢献をしていただきましてありがとうございます。また、今後の御多幸・御成功をお祈りいたします。若い人への思いは私も同じでございますし、JICAの原さんからいただいた本についても、私もいろいろなことを学ばせていただいております。本当にどうもありがとうございました。お疲れさまでした。

それでは、事務局から連絡事項について発言をお願いいたします。

○ 井土国際協力局開発協力総括官 事務局でございます。

次回第81回会議は申し合わせのとおり、6月24日の火曜日に開催予定でございますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

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、以上をもって第80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。

1 カンボジア(有償)「国道1号線・メコン橋梁整備計画」

＜田辺委員＞

- (1) 「現在の道路容量では国道1号線が南部回廊のボトルネックとなることが予測されている」
とのことだが、国道1号線の拡幅と橋梁建設に至った具体的な交通状況の定量的なデータを教えて頂きたい。
- (2) 過去の類似案件の教訓で示された無償資金協力の国道1号線改修事業以降、JICAは国道5号線の改修事業を支援してきたが、同事業において無償資金協力の国道1号線改修事業の教訓は適切に反映されているか。

＜道傳委員＞

- (1) 環境カテゴリー分類がAとありますが、どのような環境への影響が懸念されるのか。
- (2) 用地取得、住民移転の補償方針について過去の事例から得られた教訓について、環境社会配慮も含め、具体的にご教示ください。
- (3) 国道1号線は、長くベトナムとカンボジアを結ぶ幹線道路であり、率直に申し上げて道路の舗装など道路インフラ整備に時間を要してきた背景にはどのような事情があるのでしょうか。

＜西田委員＞

- (1) カンボジアは2020年代後半に後発開発途上国(LDC)の卒業が見込まれています。対カンボジア国別開発協力方針にも示されている通り、これはLDCとしての優遇措置も終了することにもなります。一般論となりますが、これまでの日本の途上国支援の経験から、支援対象国がLDC卒業を迎えるにあたり、その移行期においてはどのような点に留意が必要とされるのでしょうか。またカンボジアではどのようなアプローチが求められるのか、お知らせいただけますか。
- (2) カンボジアでは日本のほかに中国など様々なドナーがインフラ整備支援を行っていると承知します。異なる考え方やアプローチによるインフラ整備が行われるなか、日本の提唱する「質の高いインフラ投資」はどのようにカンボジア政府に受け止められているのでしょうか。日本の支援するプロジェクトを超えた範囲において、たとえば国家開発計画やマスタープランなどで言及されるなど、日本関連プロジェクト以外でも標準的な考え方として採用されることはあるのでしょうか。
- (3) 案件概要書では国道1号線が南部経済回廊のボトルネックとなることが見込まれている旨が指摘されていますが、隣接するタイとベトナムとの比較においてカンボジア内での道路容量も全般的に低いものと理解します。隣接国との連結性における現状の評価、また日本を含む国際社会による公的支援を要すると思われる今後の課題について、ご教示

いただけますか。

<松本委員>

- (1) ROW はどのくらいになるのか教えて頂きたい。
- (2) この区間の道路は、2005 年から 3 期に分けて 75 億円を超える無償資金協力で改修したと理解している。それからわずか 20 年で再び多額の ODA を使って改良することについて、2 点伺いたい。第一に想定上の交通量で道路が劣化したのか、それともほぼ想定通りなのか、第二にカンボジアはまだ自前の資金と技術で幹線国道の改良と橋梁の整備をできないという判断なのか。

<宮本委員>

- (1) 「包括的インターモーダル運輸・物流システムマスタープラン 2023-2033」では、本計画はどのような時間軸(完成時期等含めて)で策定されているのか、現時点におけるマスタープラン全体の進捗状況と併せてご説明いただきたい。
- (2) メコン橋梁は有料か。通行料についてご説明いただきたい。また、既存道路工事期間中に通行止め等による影響はないのか。
- (3) 本計画における用地取得による被影響住民は何人規模になるのか。またカンボジア「国道一号線改修計画(第一期～第四期)」(評価年度 2020 年度)における用地取得・住民移転の補償方針に加えて、例えばメンテナンス資金確保、交通量見込み等今回の計画実行に際してヒントとなる教訓はないのか、ご説明いただきたい。

<森田委員>

特になし。

<弓削座長>

- (1) 環境社会配慮カテゴリー分類が「A」だが、環境や住民に与える影響と対応策について教えてください。

2 インド(有償)「シッキム州山岳道路連結性改善計画」

<道傳委員>

- (1) 現場の写真からも物流・人流の妨げになっていることがうかがえる。連結性の向上や気候変動への適応についてどの程度、貢献することが期待されるのか、数量的な評価は可能でしょうか。
- (2) 雨季・乾季など時期の考慮に加え、現地調査や事業施行における安全確保についてはどのような配慮が必要と想定されるでしょうか。

<西田委員>

- (1) 北部および東西を外国に接するシッキム州における国境施設の運用が抑制的であった政治的理由および政策転換の背景について、補足いただけますか。また、今後はブータンとも同様にクロスボーダー物流・人流の促進を図っていくことが目されているのでしょうか。
- (2) 他の北東州と同様に、シッキム州においては諸外国からの経済協力についても抑制的であったのでしょうか。
- (3) ADB との連携について、技術協力プロジェクトの成果拡大とはどのようなことでしょうか。

<松本委員>

- (1) 日本がインド北東部の道路整備に集中して ODA を投じていると理解している。インド北東部への ODA 全体の進捗状況やすでに表れている効果と本事業との関連を伺いたい。

<宮本委員>

- (1) 本道路連結性改善計画の対象となるシッキム州の人口、経済規模の概要をご説明いただきたい。また、製薬および観光産業による経済振興についても言及があるが、両産業分野で期待される具体的経済効果、開発効果についてもご説明いただきたい。
- (2) 本計画の開発効果として、全対象区間の 24 時間以上道路閉鎖回数をゼロにしているが、どの程度の年間降水量まで耐えられるのか、これまでの道路閉鎖がどのような要因で生じているのかも含めて、ご説明いただきたい。

<森田委員>

特になし。

<弓削座長>

- (1) 本案件は「経済振興及び生活基盤の強化に寄与する」とあるが、どのような経済活動がどの程度振興されるのか。それによって、約何人の住民の生活が、どのように改善されるのかを、わかる範囲で教えてください。
- (2) 区間3での改善が地域の観光・農業振興につながるとのことだが、現在の観光状況について教えて下さい。具体的に、どのような観光客が何人くらい、どのような場所を訪れているのでしょうか。そして、本案件の道路改善により、観光セクターは具体的に、どのように改善されるのかを教えてください。
- (3) シッキム・ネパール間のクロスボーダー物流・人流の促進に関する現在の状況を教えてください(どのような物流がどれだけ、どの方向に流通しているのか。人流は、どのような人たちがどのような目的でどの方向に動いているのか等)。そして、本案件により、どのように物流および人流の改善が期待されるのかについても具体的に教えてください。

- (4) 環境社会配慮カテゴリー分類が「B」の理由を教えてください。環境と社会への影響はどのようなことが想定されており、どのような対応策が考えられているのでしょうか。

<田辺委員>

- (1) 3 区間が地理的に離れており、連結性は生じないように見えるが、それぞれの区間の選定理由を教えてください。
- (2) シッキム州・ネパール国境付近の道路は Google の衛星写真上は極めて過酷な山岳道路に見えるが、この区間の年間閉鎖日数はどの程度か。本事業ではこの区間は支援の対象になっていないようだが、この区間を未整備のままシッキム州・ネパール間のクロスボーダー移動の増加は可能なのか。

3 ポツワナ(有償)「中小企業振興ツーステップローン計画」

<西田委員>

- (1) 本計画では、実施機関を予定する DFI は大手企業への直接貸し付けの他に PFIs へのホールセール貸付もするとのことでした。DFI は幅広い融資運営をすることになりますが、PFIs による再貸付の評価能力など課題をお知らせください。
- (2) UNDP/USDFC/AfDB/PROPARCO など複数の機関が実施する関連事業との関係で DFI の援助受入能力が超過してしまうことはないのでしょうか。中小企業の金融アクセス向上という点で各機関が支援を行う中、受入側での混乱が生じないか気になった次第です。
- (3) 他機関との連携において、米国 USDFC との相乗効果が挙げられていますが、米国の現政権による対外援助停止の影響はないのでしょうか。

<松本委員>

- (1) JBIC がやるプロジェクトではないと考えるが、なぜ円借款なのかご説明頂きたい。「他機関との連携・役割分担」でも米国開発金融公社(旧 OPIC)が実施しており、日本も輸出信用機関が関わる案件ではないのか。

<宮本委員>

- (1) 日本企業のアフリカにおけるサプライチェーンの中で重要な役割を果たしている同国企業とは具体的にどのような業種なのか、企業数、雇用規模含めてご説明いただきたい。
- (2) 同国中小企業の分野別の企業数、雇用規模はどうなっているのか。「国家起業政策」(2019年策定)におけるグリーン産業、農業、観光、保健業振興策との関係をご説明いただきたい。「フォーマル企業」の定義についてもご説明いただきたい。
- (3) 国連開発計画(UNDP)、米国国際開発金融公社(USDFC)の中小企業の資金アクセス向上を目的とした事業はすでに開始済みと読み取れるが、現時点での事業概要、および、本計画とどのような具体的な相乗効果が期待されるのかをご説明いただきたい。

<森田委員>

- (1) 想定される予算規模はどの程度でしょうか？

<弓削座長>

- (1) 期待される開発効果で示されている項目の基準値が、どれも「0」になっているが、このようなサブローンは現在は全くないということでしょうか。もし類似のものがあれば、それぞれの項目の基準値は何になるのでしょうか。
- (2) UNDP や米国国際開発金融公社(USDFC)が中小企業の資金アクセス向上を目的とした事業を実施しているとのことだが、具体的にはどのような事業であり、進捗状況と参考になる教訓があれば教えて下さい。

<田辺委員>

- (1) 市中銀行から大企業が子会社向けの必要な融資を受けることができない理由及び大企業向けのツーステップローンを円借款で行う理由は何か。

<道傳委員>

- (1) 日本企業のアフリカにおけるサプライチェーンの中で、ボツワナ企業はどのような役割を果たしているのか、ご教示ください。
- (2) 産業人材育成や企業の経営能力向上については、これまでどのような支援が行われ、いま課題となっていることは何か。
- (3) ジェンダー主流化のニーズ調査について今後考慮し、注目する点は何か。

4 ケニア(無償)「ナイロビ通勤鉄道改良計画」

<松本委員>

- (1) 機関車 1 両だけで、1 日に輸送できる乗客数が約 8 倍に増えるのか。輸送力の増加の根拠を教えてください。

<宮本委員>

- (1) ケニア鉄道公社(KRC)の戦略計画(2023/2024~2027/2028年)の概要および進捗状況、また本計画との関係についてご説明いただきたい。
- (2) 世界銀行の1号線含む通勤鉄道全路線の基本設計支援との本計画との連携についてご説明いただきたい。
- (3) ダゴレッティ駅についてはアクセス道路が未舗装であるため、自家用車やマトツを使用しているとのことだが、アクセス道路(1.4km)が舗装されれば鉄道利用が増えるのか。また、鉄道1号線の現行(基準値)の輸送力は2,064人/日に対し利用者は932人/人(34万人/365日)と5割以下と考えられるが、上記以外で利用されていない理由があればご説

明いただきたい。

<森田委員>

- (1) 鉄道の改良のみならずアクセス道路の整備をパッケージで提供する点を評価。
- (2) 想定される予算規模はどの程度でしょうか？

<弓削座長>

- (1) 期待される開発効果として:
 - ① 1日に輸送できる乗客数(輸送力)の増加が 2,064 人から 16,512 人とあるが、この計算の根拠をご説明ください。
 - ② これらの数字と「年間利用者数(人)の増加(基準値:約 34 万→目標値:285 万)」との関係をご説明下さい。
- (2) 環境社会配慮カテゴリーが「B」とあるが、環境および住民などへの影響と対応策について教えて下さい。

<田辺委員>

- (1) 本事業対象はケニアの首都ナイロビの鉄道関連設備であり、運賃収入が十分に期待できる路線の整備だと思われるが、本事業を有償資金協力ではなく無償資金協力で行う理由は何か。

<道傳委員>

- (1) ケニアでは中国との間で、包括的協力パートナーシップが結ばれ、一帯一路構想の一環として鉄道建設がスタートしている。ケニアにおける交通インフラなどの支援で、中国との比較において日本に期待されている役割は何か。
- (2) 駅舎の改修、アクセス道路の改良、機材の供与によって期待される開発効果として、輸送力や年間利用者について、それぞれ8倍程度の増加が見込まれているが、その算出の根拠をご教示ください。

<西田委員>

- (1) ダゴレッティ駅のアクセスロード整備の他に、キベラ駅周辺地域からの乗降者の利便性向上は検討しなくて良いのでしょうか。
- (2) 計 20 キロ弱の線路において 2 か所の踏切設置を計画されていますが、地図上では多くの道路が交差している様子が窺えます。安全運行確保という観点からは他の箇所も視野に含めた方が良いのではないかとも思いますが、この 2 か所に絞った理由をお知らせください。

松本委員からの追加質問・コメント: 軍関係者が関わった事業の報告

■事後報告案件

5. イエメン、エジプト

・イエメンはフーシ派と戦闘状態が続いているが、こうした国の沿岸警備隊の能力研修は、紛争の助長に繋がらないのか見解をお伺いしたい。

12. コモロ、セーシェル、タンザニア、マダガスカル

・「日本製海上法執行機材」とは具体的に何を指しているのか。軍事転用の可能性はないのかお伺いしたい。29も類似の質問。

16. セーシェル

・ソマリアの海賊対策には日本の自衛隊、米軍、NATO なども関わっていると理解する。本能力研修を受けた軍人・軍関係者が、こうした各国の軍と共同で訓練や海賊対策を実施する可能性はないのか伺いたい。

29. 東ティモール、フィリピン、マレーシア

・「海洋状況把握(MDA)及び海上法執行(MLE)能力強化にかかる機材」とは具体的に何を指すのかご教示頂きたい。

30. フィジー

・警備艇には小型武器などを搭載する可能性はないのかご教示頂きたい。43も同様の質問。

31. フィリピンほか

・「有事」とは何を指すのかご説明頂きたい。フィリピンの沿岸警備隊は、南シナ海で中国海警局の船と衝突しているが、これは有事なのか伺いたい。

43. モルディブ

・警備艇には小型武器などを搭載する可能性はないのかご教示頂きたい。

■1回目のモニタリング実施案件

全体について

・1回目と2回目に分けて書いて頂きありがとうございます。できましたら、それが何年目のモニタリングなのかが括弧つきで書かれているとありがたいです。

・モニタリングの結果なので、「～が新たにわかった」という書き方をして頂けるとポイントがつかみやすいと思いました。具体的には研修等に軍関係者等が参加したことが書かれていますが、当初想定していなかったのか、そもそも研修等の場合は終わってから確認するものなのか、この点ご教示下さい。

6. ウクライナ

・どの部分が軍関係なのか不明。第68回適正会議の案件概要には「、軍の傘下にあるウクライナ軍情報保障・サイバー防御共同センター」とあるが、今回はそれが書かれていないのはなぜか。

7. ウクライナや8. エジプトなど

・第 75 回適正会議でも同じ文言が書かれている。確認したいのは、事後報告案件での報告内容は、その後の新たな発見がなくとも、1 回目、2 回目のモニタリングで記載されるという理解でいいか確認をお願いしたい。

10. スリランカ

・これらの機材が軍事転用されないことをどのように確保しているのか、ご教示頂きたい。この点は第 50 回適正会議資料にも書かれていなかった。

17. バングラデシュ

・第 32 回適正会議資料では海軍との関係は書かれていなかった。今次モニタリングでそれがわかったということかご説明頂きたい。また、救助艇に小型武器等は搭載されるのかも合わせてご教示頂きたい。

19. フィリピン

・船舶に武器は搭載されたのかご教示頂きたい。また、供与物の一部が「防衛装備」に該当するとあるが、具体的に何かをご説明頂きたい。

■2回目のモニタリング実施案件

全体について

・令和 3 年度の研修に軍関係者の参加があったことは、1 回目のモニタリングでは確認できないことなのか、ご説明頂きたい。

4. カンボジア

・カンボジアベトナム友好病院がカンボジア海軍の管轄下にあることはすでに第 54 回適正会議で説明されていた。モニタリング結果としては、本案件が「軍事的用途及び国際紛争助長の使用の回避」を確保できているかを報告するべきではないかと考えるが、外務省の見解はいかがか。

5. キルギス、トルクメニスタン

・第 32 回適正会議では「トルクメニスタンの国防省が参加機関となるが、本件はキルギスの防災対応能力の強化、及び中央アジア地域の防災協力の推進を図ることで、同地域の災害リスク削減に寄与することを目的としており、本件協力の目的は非軍事である。」とあるが、今回のモニタリングの結果、キルギスの非常事態省が準軍事組織であることがわかったと理解する。準軍事組織とは何で、そうした場合に、第 32 回適正会議の説明は、そのまま適用できるのか確認したい。

(了)