

開発協力適正会議

第 8 8 回会議録

令和 8 年 8 月 2 5 日（火）

《議題》

1 新規採択調査案件

- (1) バングラデシュ（無償）「チョットグラム市における廃棄物管理機材整備計画」
- (2) エチオピア（無償）「エチオピア航空管制アカデミー機材整備計画」
- (3) コンゴ民主共和国（有償）「キンシャサ市幹線道路ネットワーク強化計画」

2 事務局からの連絡

別添 委員からのコメント一覧

午前 9 時 5 9 分開会

- 弓削座長 皆様、おはようございます。第 8 8 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、道傳委員が欠席です。あらかじめ周知いたします。

1 新規採択調査案件

(1) バングラデシュ（無償）「チョットグラム市における廃棄物管理機材整備計画」

- 弓削座長 それでは、新規採択調査案件について議論を始めます。
本日は、バングラデシュ、エチオピア、コンゴ民主共和国の 3 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、バングラデシュ「チョットグラム市における廃棄物管理機材整備計画」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二課長） おはようございます。外務省国別開発協力第二課長の阪口でございます。よろしくお願い申し上げます。
バングラデシュの案件でございますけれども、その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ございます。
委員の皆様への御質問について回答申し上げます。
- 説明者 2（JICA 南アジア部南アジア第四課長） それでは、案件に対してのコメント、御質問への御回答を JICA 南アジア第四課の大浦からさせていただきます。どうぞよろしくお願い致します。
まず最初、弓削座長の 1 番目の非効率な運用に関する御質問についてです。
特に車両の積載率の低下、走行距離の増加、車両間の稼働率のばらつき、そういったところが課題として指摘されているという状況でございます。これは、実際の廃棄物の発生量や収集実績等に基づく業務計画や収集・運搬管理が不十分なところがあるというところで、こういったことが原因で収集ルートや頻度、車両配置の最適化が図

られていないことが原因となっております。これにプラスしまして、運搬車両はほとんど屋根の開いているトラックが多いという状況でして、日本だと圧縮機能がついているコンパクター車両が多いですけれども、圧縮化されていないところで積載効率も低いということもあって、全体的な収集・運搬作業の効率の低下につながっているという状況でございます。

弓削座長の２番目の廃棄物管理体制強化に係る御質問についてです。

課題解決に必要な対応策としまして、廃棄物の収集・運搬から最終処分までを一体的に管理する体制構築が必要な状況というふうに認識しております。その中で、本計画は、廃棄物収集車両及び埋立作業用の機材を整備することで廃棄物管理の土台となる収集・運搬能力の向上を目的としております。これに並行しまして、技術協力プロジェクトもやっておりまして、先ほど申し上げた車両配置の最適化、そのために必要なマスタープラン、具体的に何をどのタイミングでやっていくのかといった全体的な計画づくり、ごみの減量化、既存処分場の延命化、そういったところを支援していくという予定になっております。バングラデシュの廃棄物処理に関心を示しておられる民間企業さんもおられますので、民間企業の力も借りながら、廃棄物管理体制の抜本的強化に貢献していきたいと考えております。

次に、弓削座長の３番目の御質問と、下坂委員の１番目及び徳田委員の２番目の機材台数５０台に関連する御質問でございます。

２０１５年に実施しました無償資金協力での導入台数や現在の車両単価などを参考にしまして、本計画では、廃棄物収集車５０台及びブルドーザー２台を想定しているところでございます。具体的な機材の種類、台数については、協力準備調査にて既存の車両の状態なども勘案しつつ、将来の廃棄物の発生量の見通しといったところも精査して最終的な台数を固めていきたいと考えております。

徳田委員の２番目の廃棄物発生量に関連する御質問でございます。

将来の廃棄物の発生量については、なかなかプロジェクションが難しいところではございますけれども、都市化に伴う人口増加、生活様式や経済活動の変化などもございますので、こういったところも踏まえて推計したいと考えております。この辺りは時間のかかるところでもございますので、協力準備調査で必要な分析をしてまいりたいと考えております。

次に、田辺委員の１番目、道傳委員の３番目及び西田委員の６番目の環境カテゴリ及び最終廃棄物処理場の環境への影響などに関する御質問を頂いております。

現段階では、機材供与の案件でもございますので、環境や社会への望ましくない影響は最小限と考えてＣとしておりますけれども、この辺りは、具体的な内容を詰めていく段階で協力準備調査を通じて必要な確認をしていきたいと考えております。その上で、環境カテゴリについては最終決定ということを考えております。処分場についてですけれども、処分容量の逼迫がございますし、不適切な埋立てによるのり面の崩

壊、悪臭、加えて、どうしても水が出てきますので、周辺環境の悪化などが懸念されますけれども、こういったことをどういうふうに対処していくのかというところと、安全対策を伴う運営改善、中間処理の導入を通じた埋立量の削減等々、そういったところの支援を行いまして、既存の処理場の延命化もできる範囲でサポートしていきたいと考えております。

次に、田辺委員の２番目の火災事故に関する御質問です。

不適切に排出された電池が一般廃棄物に混入することによって発生することがございますので、発生源分別や適切な回収ルートの整備が必要となってくるというところでは、この辺りは、分別、それに応じた収集・運搬・処理までの廃棄物管理体制の構築、あと、やはり出すところの分別の意識が大事になるかと思っておりますので、住民啓発の支援もやっていくということでございます。これらの取組を通じて火災リスク低減に寄与していきたいと考えております。

道傳委員の２番目、徳田委員の１番目の機材整備以外の方策や廃棄物処理全体の実態に関する御質問です。

チョットグラム市、南北ダッカ市では、各家庭から中間処理場への収集・運搬の一次収集と、中間処理場から最終処分場への収集・運搬といった二次収集を組み合わせた廃棄物管理体制が運用されている状況です。一部有価物や有機廃棄物については、民間事業者などによる回収・リサイクル・コンポスト化が一定程度行われているところでございます。ただ、住民の方々の分別意識はゼロというわけではないのですけれども、まだまだ低いところですので、こういったところは、先ほど申し上げましたとおり、技術協力などを通じて啓発活動をやりたいと考えております。

次に、道傳委員の１番目及び西田委員の３番目のダッカ市での協力実績に関連する御質問についてです。

南北ダッカ市では、廃棄物の収集率は２００４年の４４％から２０２０年の８２％と大幅に改善している状況です。収集車両の巡回による日本の協力の高いビジビリティー、これはトラックの横に日本の国旗が貼ってあるとか、そういったこともございます。そういった意味でのビジビリティーもございます。「クリーンダッカ・プロジェクト」というのは、特にバングラデシュ政府内で高く認知されているところで、多くの成果が上げられています。我が国の廃棄物管理技術の評価が高まって、本邦企業、先ほど参入も申し上げましたけれども、裾野拡大にもつながっているところでございます。

西田委員の１番目の本案件の位置づけに関する御質問です。

２０１５年に実施した無償資金協力においてもチョットグラム市は対象都市の１つとなっております。前案件では、既存の廃棄物収集車両増強による収集能力の向上と、初のコンパクター導入による効率的・衛生的な収集・運搬能力の向上を目指しまして、結果的に収集量の増加や町なかのごみの散乱が減少したこともございまして、都市の

衛生・生活環境の改善が見られたところでございます。その後、チョットグラム市においても中間処理施設の整備などが進んで、収集・運搬システムの改善といったところは引き続き取り組まれたのですが、人口増加が激しいこともございまして、廃棄物発生量が引き続き増加していった車両が不足してしまっている状況でございます。ですので、今回、チョットグラム市を対象を絞りまして、収集・運搬機材の整備などを通じて廃棄物管理体制を技術協力と併せて強化していきたいと考えているところです。

西田委員の3番目の先行案件で得られた知見に関する御質問です。

チョットグラム市において収集・運搬機材の整備が収集能力の向上に寄与したところはあるのですが、その効果を持続的に発現させていくということと、廃棄物管理計画の策定や車両の予防保全、住民啓発といったところも重要になってきますので、そういった全体を捉える形で技術協力と併せて協力を考えている次第です。

徳田委員の3番目の2015年に実施した無償資金協力に関する御質問です。

当初想定は、事業完了3年後、2019年になりますけれども、1,862トン/日で考えておりました。非純正部品についてですけれども、この辺り、非純正部品の使用が耐用年数の低下にどれぐらいのインパクトがあったのかというところは事後評価では確認できていない状況でございます。

次に、西田委員の2番目の先行案件の課題に関する御質問です。

本計画においても先行案件と同様の課題が生じる可能性はございますので、そういったことを防ぐために何をやっていくかというところは協力準備調査にてしっかりと分析していきたいと考えております。基本的に本計画で供与される収集車両は二次収集に使用されますので、一次収集を対象にしたものではないのですけれども、おっしゃるとおり、一次収集の方々の労働環境の話もございますので、こういったことができるかというところは技術協力の中でも考えていきたいと思っております。

西田委員の5番目の予算・人事体制に関する御質問についてです。

2015年に実施した無償資金協力において、その中では組織・体制面において大きな支障はなかったと思っておりますけれども、一方で、車両や人口が増えるにつれて予算規模や人員規模といったところは調整が必要になってくると考えておりますので、この辺りはこういった人員体制、その他体制が必要なのか、しっかりと分析して必要なインプットをしてまいりたいと考えております。

次に、松本委員の1番目の廃棄物の収集率に関する御質問についてです。

割合の算出としては御理解のとおりとなっております。

松本委員の2番目及び西田委員の4番目の期待される開発効果に関する御質問についてです。

一応、今のところは事業3年後の2034年を想定される目標年としております。こういった目標を置いていくかというところですが、機材整備に加えて、運用

改善、維持管理体制の強化、一次収集体制の整備もございますので、今の段階で設定が難しいというところはございます。この辺り、協力準備調査の中である程度状況が見えてくると思いますので、こういったところで設定していきたいと考えております。

最後になります。松本委員の２番目のごみ減量化に関する御質問です。

こちらについては、先ほど申し上げましたとおり、技術協力の中で啓発活動などをやっていきますし、興味を示しておられる民間企業の方々がございまして、こちらは J I C A B i z を通じてサポートを行っていきたいと考えておりますけれども、こういった民間企業などとの連携を通じてごみ発生量の削減にもアドレスしていきたいと考えております。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。どなたかいらっしゃいますか。

では、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。

最後にお答えいただいたところが私としては一番関心のあったところです。今日、最後でもいいのですが、つい最近、外務省の予算要求の中で、これは各社の書き方にもよるのですが、経済安保であるとか重点的な柱が書かれている中で、例えば今日の議論を踏まえると、廃棄物というのは恐らくそういう重点的なものではないのだろうと感じるわけです。しかし、現地の社会を考えると、衛生面を考えれば、ごみの問題はすごく重要だと思うのです。

そこで御質問させていただきたいのは、ごみは増えます。廃棄物は増えます。一方、実は処理量も増えるのだけれども、パーセンテージからいくと処理率が下がるというのは、よく O D A でやられる道路案件などでも、渋滞対応のために道路を造るとかあるのですが、経験上よくあるのは、道路を造ることで渋滞が悪化することもある。つまり、そこに車両が集中してくるわけです。O D A が呼び水になって、そこに、いわゆる財で言うところの b a d s も流れてくる。g o o d s だけではなくて b a d s も流れてくるということがあり、実務的にはそこまで考えていたら結構大変だと思いますが、こういう案件のときに最適解として、経済発展とともにごみが増えてくる一方で処理率も上げるという方法をどういうふうにするのかということが結構大事なのではないかと思っています。

改めてなのですが、啓発活動と言ってしまうとお答えにはなっているのですが、その意識が高まりませんでしたという 10 年後のお答えも想像できるような気がして、そうなったときに、本当にその部分、10 年後のバングラデシュの人口増加とかを踏まえて、最終的には衛生環境も整えるという目標があるので、何かもう少し踏み込

んで、その辺りや、日本としては力を入れるというお声を伺いたいというのが1つです。

新聞等で見られる重点分野ではないような、こういう途上国の人たちの生活に密着したものについて今回のODAの今の予算要求の中ではあまり見えないのですが、実は報道はされていないけれども、外務省としてはこういうものは無視していないというようなことを、よろしければ、特にお名前は申し上げないのですが、お声を伺いたいと思っている次第です。以上です。

○ 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。

○ 説明者2 まず、廃棄物、今後の10年後の話を見据えてというところですかね。なかなかこの案件単発でということは難しいところがあるのだろうと思っていて、あと、技術協力の中で啓発活動をやっていくというところでも、チョットグラム市全体をやるとするのはやはり難しいと思います。その辺り、どう定着させていくかというのは非常に重要だと思っていて、そういった方策をどういうふうにやっていくのか、我々もよく考えていかなければいけないと思っています。

ただ、一つ追い風になっているのは、新しい政権が立ち上がって、新しい首相が着任されていますけれども、都市部での廃棄物処理にかなり関心を寄せられているところがございます。ダッカも含めてですけれども、町に用水路があるのですけれども、そこにゴミが詰まって、雨が降ると洪水が起きます。今年も起きています。ダッカ市内も水浸しになっていて、それでかなり批判の声が上がっているというところもございます。そういったモメンタムを使いながら、啓発活動をしっかりとやっていけるようなバングラデシュ政府内での予算のつけ方とか、そういったところも我々としてやっていきたいと思いますし、この車両の案件のみに限らず、さらに必要な、今、マスタープランをやっていますけれども、その先に必要な協力があるのであれば、啓発活動も含めて、できる限りの支援を我々としてもやっていきたいと考えております。

以上です。予算関係は外務省さんから。

○ 弓削座長 ありがとうございます。

では、局長、どうぞ

○ 今福国際協力局長 予算という観点から、私が所管でございますので。

今回の予算要求は、安全保障、経済安全保障関連、成長戦略といったところは報道で出ていますが、来週31日に概算要求を提出した暁には概算要求の概要という資料を外務省のほうから提出させていただきます。その中では、人道危機や地球規模課題

へのODAによる対処といった人間の安全保障を推進していくということは引き続きやってまいります。報道で出ているのは、今年の新しいところ、新しい話は何でしょうというのがクローズアップされて流れているのですが、御指摘のとおり、保健、衛生とか、まさにそれにつながる廃棄物処理というところは途上国には常にあるニーズでございますので、そういったところをないがしろにするつもりは全くありません。そこは引き続きやっていきます。

特に人間の安全保障は日本のODAの一丁目一番地ですので、それはしっかりやっていこうと思っています。特に廃棄物処理は、私も10数年前、国別三課長をやっていたときにジブチの廃棄物処理を見に行きましたけれども、そのときジブチの廃棄物処理センターの所長さんも言っていたのは、機材（ゴミ収集車）はたくさんODAでもらえて良かったのだけれども、やはり人々の意識を変えなければいけないと。ちゃんと分別する、ごみはごみ捨て場に捨てる、こういった意識を植え付けることが非常に重要だということを彼も繰り返し言っていましたので、そういった意味で、今、JICAがやっていますように、啓蒙活動を含めた技術協力と組み合わせてしっかりやっていくことが大事かなと考えております。

○ 弓削座長 どうもありがとうございました。

ほかに、では、徳田委員、どうぞ。

○ 徳田委員 局長から御説明いただきました分別管理とか啓発活動、JICAが今までやっているというのは、具体的にはどのようなことを途上国でやっているのか。成功事例とか、こんなふうにうまくいきましたというのがありましたら、ぜひ御紹介いただければと思います。

○ 弓削座長 どうぞ。

○ 説明者2 ありがとうございます。

具体的には、日本でもかつて3Rと言われて、リデュース・リユース・リサイクルという考え方が定着していて、自治体によって分別の程度はいろいろ変わるとは思いますけれども、ごみを捨てる段階でしっかりと、缶はここ、ペットボトルはここと、分別するような形になっていると思います。それと似たような考え方を途上国でもやっていくというところで、国によっては技術協力や資金協力のみだけではなくて、環境教育という、協力隊員の方々にもコミュニティに入っていて、そういった啓蒙活動をやっていく。特に協力隊員の方々は住民に近いところで活動しますので、そういった草の根レベルでの活動をワンショットだけではなく継続的に住民に対して訴えていく。あと、一緒に手を動かして作業していくことを通じて彼らの意識を変えて

いくというところだと思います。特に途上国の地方だと、長老の方々がかなりの権力というか、パワーというか、影響力がございます。そういった方々をハブにして知識の普及を図っていくというところだと思いますので、そういったところは、人々の意識変革をするのに必要なセクターに対する日本の強みなのではないかと考えております。具体例でどの国でというところは、今、思いつかないのですけれども、そういった取組はJICAとして廃棄物分野でやっているというところでもあります。以上です。

- 今福国際協力局長 補足させていただいてよろしいでしょうか。具体例の1つとして、さっきちらっと申し上げましたジブチの例なのですが、収集車を供与したのですけれども、収集車が来るということを住民が知らないとかみは集まらないので、それでどうしたかという、収集車が来るときに音楽が流れるようにしたのです。その音楽も日本らしい音楽がいいだろうということで「夕焼け小焼けの赤とんぼ」を流しながら、朝、ごみ収集に来るとい、なかなか不思議な絵なのですけれども、それが実ってというか、効果があって、その音楽が流れると、住民の人たちがみんな、ごみを出さなければと、ごみ捨て場に来るのです。そうすると、そこに収集車が来て、そのごみを集めて埋立地に持っていく、そういうのがありました。

あと、廃棄物処理センターの所長が言っていてすごく印象的だったのは、学校で廃棄物処理教育をやりたいのだと、なぜかという、子供のうちは素直にそれが身についていく。その子供が家に帰って、お父さん、お母さんとかに「そんなところにごみを捨てたら駄目なんだよ。学校で習ったよ」と言うと、大人も感化されていく。そういう地道な、特にリサイクルをやろうと思ったら最初の分別がすごく大事なので、そういった意識をしっかりとつけていくということかなと思っています。

- 徳田委員 ありがとうございます。

ぜひそういった成功事例を横展開いただければと思いますし、私、感動したのは、JICAさんが始めた母子手帳、ああいう日本のソフトパワーをうまく伝えていくというのは非常に大事だと思っていますので、ごみ処理に関しても同じような形で何かできればと思っています。よろしくお願いいたします。

- 弓削座長 では、西田委員、どうぞ。

- 西田委員 ありがとうございます。

今の皆さんの関連のお話ですけれども、今、徳田委員がおっしゃったソフトパワーの観点ですが、ODAのレバレッジというか、過去ほど政治的になくなって認識されていると思いますが、この中で、基礎的な領域、医療、介護、衛生、廃棄物、教育、福祉、こういったところのソリューションプロバイダーとしての日本の位置づけをきち

んとつくっていくことはすごく大事だと最近思っております。この点において、先ほど道傳委員の質問への御回答で、日の丸シールを貼られたり、あるいはクリーンダッカ・プロジェクトを通じて、これはＪＩＣＡ研究所で報告書が出ていると思います。そういった日本ブランドというのは既に、特にバングラデシュでは確立されていると思うのですが、改めて今後の、特に都市化が進んでいくような途上国のニーズに対して日本が優先されるべきパートナーだと位置づけていく必要があるのではないかと思っております。先ほどおっしゃられたような日の丸シール、クリーンダッカ・プロジェクトのほかに、今、このようなアピール、取組をされているような現地の例があったら教えていただければと思いました。

○ 弓削座長 ありがとうございます。

コメントはありますでしょうか。

○ 説明者２ どうもありがとうございます。

今、足元で動いているところが技術協力ですので、この中ではフィジカルなものを入れるということが非常に限られていますので、そういう意味では見えづらいところがあるのかなと思っています。ただ、これから住民の啓蒙活動などもございますし、まさに今、技術協力がやられている中で、その横で無償資金協力もやろうと思っておりますので、先ほどの「赤とんぼ」の音楽の例もございますけれども、そういったところも参考にしながら、日本のノウハウをうまく共有しながら、日本の顔がパッケージとして見える支援を考えていきたいと思っております。

○ 弓削座長 ありがとうございます

ほかには、では、下坂委員、どうぞ。

○ 下坂委員 ありがとうございます。

私からは感想になるのですが、バングラデシュは今年の２月に日本とＥＰＡを署名しております。本件は、今、かなり重視されている経済安保や成長戦略といった文脈よりは、生活密着型というところが強調されるプロジェクトであるかと思います。他方、バングラデシュは、ＥＰＡを通じて経済関係の強化に日本が取り組んでいる国ですし、例えばＯＳＡの対象国でもあるということで、外交・安全保障ならびに経済安保上も非常に重要な国であることは確かですので、そういう国と生活密着型の支援を含めて多層的に関係強化するということで非常に優れた案件ではないかと感じました。

○ 弓削座長 ありがとうございます。

今のコメントに対して何かコメントがあれば、どうぞ。

- 説明者 1 一言だけ。どうもありがとうございます。御指摘のとおりで、EPAの署名も無事果たされたところであります。外交的意義に記載したとおり、2023年に戦略的パートナーシップということで格上げされている中で、今年の5月、高市総理のほうからFOIP10周年に絡めて、進化発展したFOIPという話をする中で、当然バングラデシュもそのスコープに入ってくるわけですので、そういう意味で非常に大事な国であるということで、御指摘のとおり、我々は経済協力のお話をやっておりますけれども、バングラデシュとの関係では多層的に関わりを深めていきたいと思っております。どうもありがとうございます。

- 弓削座長 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

この案件については、いろいろなコメントがあり、説明を頂きました。もう少し大きな観点からは、ODAの支援の *goods* と *bads* の両方を踏まえた上で、最適な支援というものはどのように考えるのかという重要な点もありました。

それから、廃棄物についての啓蒙活動の重要性、また、日本のソフトパワーの重要性についての御指摘と説明もありました。

また、この案件では、先ほどのことと関係するのですが、将来の廃棄物発生量については人口増加や都市化に加えて、生活様式と、住民によるごみの分別、経済活動の変化を踏まえて推計する必要があること、それから環境と社会への影響を確認して適切な対応策を計画に含めること、また、以前実施した無償資金協力事業の成果と教訓を生かすこと、現在実施中の技術協力プロジェクトと連携して、それを活用すること、そして、本計画に必要な予算と人員配置などの詳細を確認して確保することなどが挙げられました。これだけではないですけれども、これらの点と委員の皆様が御指摘された点を踏まえて協力準備調査に進む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。どうもありがとうございました。この案件についての議論をこれで終了いたします。

(2) エチオピア（無償）「エチオピア航空管制アカデミー機材整備計画」

- 弓削座長 次の案件は「エチオピア航空管制アカデミー機材整備計画」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三課長） おはようございます。国別三課長の松浦です。「エチオピア航空管制アカデミー機材整備計画」につきまして、御説明さ

させていただきます。外交的意義につきましては、案件概要書に記載のとおりとなっております。

- 説明者２（ＪＩＣＡアフリカ部東部アフリカ課長） それでは、続きまして、委員から頂きました御質問、コメントへの回答をＪＩＣＡアフリカ部東部アフリカ課、浅野より説明させていただきます。

まず、下坂委員より頂きました航空管制指導者の確保に関する御質問でございます。

エチオピア航空管制アカデミー（ＥＣＡＴＡ）の指導者は導入機材を運用するために必要な基本的能力を有しておりますが、本事業でもソフトコンポーネントにより当該機材の操作方法や維持管理に係る技術指導を行う予定となっております。また、エチオピア民間航空局（ＥＣＡＡ）及びＥＣＡＴＡを対象とした航空管制業務実施能力の強化に係る技術協力も実施を検討しておりまして、人材育成に係るマネジメント能力の向上を図る予定となっております。これらの取組を通じて、導入機材を継続的に運用・維持管理する体制を構築し、必要な指導者を確保・育成できる見込みとなっております。

続いて田辺委員よりボレ国際空港の運航状況に関する御質問を頂いております。

２０２６年２月以降のボレ国際空港の利用者数に関する公式統計は現時点では公表されておられません。そのため、具体的な増減については確認できていない状況となっております。中東情勢における軍事的緊張の高まりを受けまして、一部航空会社の航空便の運休や運航経路の見直し等の影響が生じておりますけれども、同空港は、アフリカと中東及び欧州やアジアを結ぶ主要なハブとしての機能を有しております。引き続き、地域航空ネットワーク上の重要拠点となっているという認識でおります。

続いて、徳田委員より頂きました運輸分野マスタープランにおける本計画の位置づけに関する御質問について説明させていただきます。

同マスタープランにおいて航空分野は、道路、鉄道と役割分担しながら、長距離及び高速旅客輸送を担う主要交通手段と位置づけられております。国内航空旅客需要は２０２０年からの３０年間に約９倍に増加すると見込まれております。こうした航空需要の増加に対応するため、同マスタープランでは、航空インフラ機能の強化及び航空分野人材の能力向上を優先分野としておりまして、航空管制官及び管制技術官等の航空人材育成の訓練基盤を強化する本プロジェクトは、同プランの目標に整合するものと考えております。

続きまして、道傳委員の１番目の地域の公共財としての評価、地域への波及効果に関する御質問について説明させていただきます。

ＥＣＡＴＡは、ジブチ、コモロ等の周辺国から研修生を受け入れる東アフリカの中核的な訓練拠点となっております。本計画により、航空管制官及び管制技術官の養成能力が強化されることで周辺国を含む航空人材の育成が促進され、東アフリカ地域に

おける航空管制能力の向上に貢献いたします。ボレ国際空港は、アフリカ域内及びアジア・欧州を結ぶ主要ハブ空港であり、その安全かつ効率的な運用を支えることは、地域の連結性強化及び人・物の移動の円滑化を通じてアフリカ地域全体の経済・社会的発展への波及が期待され、地域の公共財としての意義を有するものと評価しております。

道傳委員の2番目の訓練の質や安全性向上の評価に関する御質問につきましては、航空安全性や訓練の質の向上については現時点では定性的効果として整理しております。協力準備調査において定量的効果として適切に評価できる指標があるか、検討してまいります。

続きまして、西田委員より頂きました1番目のE C A T Aの教育水準に関する御質問について説明させていただきます。

E C A T Aは、国際民間航空機関（I C A O）において加盟機関のランクを示すT R A I N A I R P L U S P r o g r a m m eのシルバーメンバーに認定されておりまして、国際基準に準拠した高品質な訓練を提供する機関としてアフリカ域内で高い評価を得ております。そのため、E C A T Aを卒業した訓練生は国際基準に準拠した教育・訓練を受けております。

御質問いただきました重大インシデントの発生状況の一例といたしまして、2014年10月12日、ボレ国際空港においてエチオピア航空805便が離陸滑走中、鳥追い払い車両が滑走路内に進入していることを確認したため、機長が高速離陸中止を実施し、衝突を回避したインシデントが発生しております。なお、乗客152名、乗員8名に負傷者はありませんでした。その後に出された調査報告書では、タワー管制官による滑走路目視確認の未実施、地上管制官による車両移動管理の不徹底、週末で監督責任者が不在であったこと、こういったものが寄与要因として指摘されております。報告書では、滑走路進入許可手続の厳格化、地上管制官と飛行場管制官間の情報共有強化、週末を含む航空管制監督体制の改善を主な再発防止策として記載しております。なお、本件以降現在に至るまで航空管制ミスによる重大インシデントは発生していません。

続きまして、西田委員より頂きました2番目の卒業生の身分及び進路に関する御質問についてです。

E C A T A卒業後の進路といたしましては、主にエチオピア民間航空局（E C A A）に雇用・任用され、航空管制官や管制技術官としてエチオピア国内の空港に配属されております。その他の進路といたしましては、周辺国の民間航空当局、空港運営機関及び国際機関等にも採用されておりまして、航空管制、航空保安施設の運用、航空安全監督等の業務に従事しております。

西田委員より頂きました3番目の日本の貢献の発信に関する御質問についてです。

E C A T Aは、周辺国から研修生を受ける東アフリカの中核的な訓練拠点となって

おりまして、本事業により整備される機材は、エチオピアのみならず周辺国の航空当局関係者に広く認知されることが期待されております。また、供与機材の日章旗マーク及びJICAマークの貼付や引渡し時の広報活動等を通じて、エチオピア国民に対しても日本の貢献を発信していく予定となっております。加えて、今後予定される技術協力を通じてECATAの地域拠点機能の強化を図ることで、日本のプレゼンス向上及びアフリカ域内の航空安全向上に貢献してまいります。

西田委員の4番目の日本製航空管制シミュレーターに関する御質問についてです。

現時点で航空管制シミュレーターの国際市場は欧米メーカーが大きなシェアを占めておりまして、日本製航空管制シミュレーターの海外展開は限定的となっております。一方で、日本製シミュレーターは主に日本国内の航空管制機関等で活用されておりまして、高い品質と信頼性に加えて、機材構成や画面レイアウトなどの利用者のニーズに応じて柔軟にカスタマイズできる点が他国製品と比較しての強みとなっております。現時点で海外展開に向けた具体的な課題は明確になっておりませんが、ODAを通じて日本製航空管制シミュレーターを導入することで、今後のさらなる海外展開に向けた課題や改善点を明確化することにつながると考えております。

続きまして、松本委員より頂きました軍関係者との関係に関する御質問についてです。

支援対象のECATAは、文民組織であるECA傘下の訓練機関でございまして、民間航空分野の人材育成を目的としておりまして、その運営に軍関係者が関わっていないことを確認しております。その上で、ECATAによれば、通常の訓練プログラムには含まれないものの、要請に応じてエチオピア空軍要員に航空管制訓練を提供する場合がありますとのことでした。ただし、その趣旨は、災害対応や患者搬送等で軍用機が民間空域を飛行する場面を想定しておりまして、その際でもICAOの基準に基づいた訓練を行うものでございまして、戦術運用、指揮統制、武器運用といった軍事能力の要素は訓練に含まれず、目的、内容とも軍事とは切り離されております。他国の研修生の中にも軍関係者はいないとのことでした。

続きまして、弓削座長の1番目の研修生の国籍別内訳に関する御質問についてです。

近年の周辺国からの航空管制分野の研修生の受入れ実績として、2022年から2024年の間にジブチから24名、コモロから12名以上を受け入れていることを確認しております。同期間中はジブチ、コモロ以外の国からの受入れ実績は確認できておりません。また、2025年はエチオピア国内の研修生を優先するため、ECATAは近隣諸国からの研修生を受け入れておりませんでした。管制技術官の国別受入れ実績につきましては、協力準備調査で確認いたします。

弓削座長より頂きました2番目の①ECATAで養成されている航空管制官と管制技術官の男女の内訳に関する御質問についてです。

現状で女性研修生は10%未満でございまして、内訳の詳細は協力準備調査で確認

いたします。なお、本計画はジェンダー主流化ニーズ調査・分析案件として位置づけておりますので、航空分野における女性参画の状況についても確認する予定となっております。

弓削座長の2番目の②ジェンダーバランスに関する御質問についてです。

E C A T Aは、男女平等の推進、航空分野における女性の参画拡大に取り組んでおります。研修生の受入れは、所属組織からの推薦及び個人応募に基づいて行われますが、全ての訓練プログラムにおいて男女のバランスの取れた参画を促進するよう努めております。また、訓練参加の機会は資格要件を満たす全ての候補者に対して平等に提供されております。

弓削座長の2番目の③ジェンダーバランス改善に関する御質問についてです。

並行して実施予定の技術協力において、E C A A及びE C A T Aの女性職員等へのヒアリングを通じまして、女性参画に係る課題分析を行う予定となっております。その上で、女性のロールモデル不足やキャリア形成上の課題が認識された場合には、女性教官、指導者の育成等の取組を検討いたします。キルギスでの類似協力では女性指導者の育成を支援した実績もございまして、こうした経験も活用しながら女性航空人材の育成を促進してまいります。御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、それから西田委員、続けてお願いします。

○ 松本委員 御説明ありがとうございます。

私の質問した軍関係者のところについてですが、まずお話を伺って、訓練の内容とも御説明いただいたので、実感としてどういうことなのかというのがよく分かりました。なぜこの質問をさせていただいたかといいますと、年に一度、軍関係が関わった案件についてここで御説明いただいて、集中的なやり取りをしているのですが、案件も多いですので、そこではあまり突っ込んだ議論は、もしかしただしているかもしれませんが、本人としてはしづらいと思っているところがあります。やはり一番多いのは技術協力で、研修に来た人たちが軍関係者であるというところでの追加説明が数としては非常に多いのです。つまり、事前の段階では軍関係者が来るかどうか分からなかったけれども、実際には来たということで、改めて後日、軍関係者が参加したことが分かったということで報告をこの場でしていただいているという経緯があります。そういう経緯があるので、比較的そういうケースが多い場合、事前の案件概要書が出た段階で伺ったほうがいいのかと私自身は思いまして、今回このような質問をさせていただき、そのこともあって、比較的この訓練ではこうだということが分かったので、理解が非常に深まったと思っている次第です。これは委員側の姿勢の問題かもし

れませんが、私もなるべく、これまでのケースからいくと軍関係が後にあり得るのではないかというケースについては、もしかしたら質問に組み込まれる可能性がありますので、あらかじめ予告させていただきたいと思った次第であります。お礼とともに、そういうやり方が分かりやすいかなと思ったことです。

それはコメントですが、一つそこで質問です。今回は無償資金協力であって、機材供与に加わったところの訓練の話を伺ったのですが、一方で、研修生のこともお答えいただいた。これは確認したかったのですが、技協とセットになるような場合、つまりこの後、技術協力で研修生を受け入れる場合は、やはり再び技協案件として研修生の育成プログラムというような形で出てきて、その都度また参加者についてチェックされるかどうか、今回の場合は訓練が伴っている無償資金協力だったので、ここは我々としてどう理解したらいいのか、つまり、このシミュレーターを使って行われる訓練は一括してそういうようなものであると理解していいのか、一個一個のこれを使った技術協力案件についてチェックしたほうがいいのかということについて御質問したいということです。もし質問の意図が分からなければもう一度説明いたしますので。

長くなりましたが、私から以上です。

○ 弓削座長 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。

私が質問させていただきました日本製の航空管制シミュレーターの海外市場の展開課題というところですけども、現状、欧米がメインで、日本製はカスタマイズできるという特性があってというような話でしたが、これまでも恐らく、類似案件の教訓のところに書いてあるように、日本製の案件を無償資金で出されていることがあるかと思いますが、そういった際に現地からのフィードバック、ないしはこうしたらもっと日本のシミュレーターが使われるのではないかというマーケティングの観点からのインプット、ないしメーカーとの連携はどのように取られているのかということをお教えいただければと思います。欧米がメインというのはこれまでの現状だとは思いますが、日本製が優れているのであれば、ぜひODAだけではなくて実際の市場でも展開できるようになっていくのが望ましいと思います。その辺りのメーカーとの連携あるいは現地からのフィードバック、ひょっとしたら日本製は高いという、よくある話になってしまうのかもしれないのですが、もし何かあれば教えていただければと思います。お願いします。

○ 弓削座長 ありがとうございます。

それでは、回答のほう、よろしくお願いします。

- 説明者2 ありがとうございます。JICAアフリカ部東部アフリカ課、浅野から回答させていただきます。

まず、最初の松本委員から御質問いただきましたことへの御説明ですが、今回、無償資金協力及び技術協力の対象としているエチオピア航空管制アカデミーですが、こちらのほうは基本的にICAOの基準に基づいた研修プログラムを提供します。ICAOは、民間の空域で運航する航空機に対する航空管制サービスを提供するための研修プログラムを組んでおりまして、そういったものを本無償資金協力及び技術協力においても人材育成のマネジメントの部分も含めて研修を行うということを想定しております。よって、主には軍関係者が入らないことを想定しているのですが、もし万が一、入る場合は、事前に確認して関係の皆様と御相談させていただくという形になると想定しております。

続きまして、西田委員より御質問いただきました供与後の現地のフォローアップ体制のことですが、本プロジェクトにつきましては、技術協力プロジェクトで、日本の専門家が供与後も入って技術指導を行うということでございますので、そういった技術協力を通じて、エチオピアの航空関係者がどのような反応を示しているのかといったところをしっかりとフォローアップしていきまして、そのことを適宜、日本のメーカーにもお伝えすることで、将来の日本製品の海外展開に資するようなフォローアップを行っていきたいと考えています。御説明は以上です。

- 弓削座長 ありがとうございます。

よろしいでしょうか。

この案件に関してのいろんなコメントがありました。ODA案件と軍関係者との関わりについて、無償資金協力と技術協力案件との関係について、また、日本製の機材の供与についての現地からのフィードバックなどについてのコメントと説明がありました。

ほかにも重要な点は、提供する機材を継続的に運用・維持管理できる体制が構築されて、必要な指導者を確保して育成できることが大事だということ、また、ジェンダー主流化ニーズ調査・分析を通じて航空分野における女性参画の状況を確認いただき、訓練プログラムにおいてもジェンダーバランス確保に向けて取り組むこと、そして日本の貢献について発信することも重要です。これらの点と委員の皆様が挙げられたほかの点も含めて、協力準備調査に進む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。どうもありがとうございました。

これでこの案件についての議論を終了いたします。

(3) コンゴ民主共和国（有償）「キンシャサ市幹線道路ネットワーク強化計画」

- 弓削座長 次の案件が最後ですが、コンゴ民主共和国「キンシャサ市幹線道路ネットワーク強化計画」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） 引き続きまして、コンゴ民主共和国「キンシャサ市幹線道路ネットワーク強化計画（有償資金協力）」について御説明させていただきます。

外交的意義につきましては、エチオピアと共通で恐縮なのですが、読み上げることはいたしません。案件概要書の 2 の（1）に書かれているとおりの外交的意義があると考えております。

- 説明者 2（JICA アフリカ部中南部アフリカ課長） それでは、JICA アフリカ部中南部アフリカ課の高野から、委員の皆様からの御質問に回答させていただきたいと思っております。

まず、田辺委員から頂いております 1 番目の円借款供与は何年以來かという御質問です。

本計画については、1988 年から 1990 年にかけて実施されました有償資金協力「構造調整計画」以来の円借款事業となっております。コンゴ民主共和国に対する有償資金協力の検討に至りました経緯としては、2014 年に世界銀行・IMF の債務持続可能性分析が High から Moderate に引き下げられたことに加えまして、同国政府から日本の質の高いインフラ協力に対する要請があったことを踏まえまして、有償資金協力再開の検討を進めてきたものでございます。

また、田辺委員の債務危機の再発防止策に関する御質問でございます。

コンゴ民主共和国政府として、債務の持続可能性確保に向けた取組を進めるものと承知しておりますが、具体的な制度や運用状況については、今後の協力準備調査等を通じてしっかり確認してまいりたいと考えております。また、IMF、世界銀行、アフリカ開発銀行等の国際機関、他ドナーとも情報共有を行いながら、同国の財政、債務状況及び債務管理体制を継続的に確認していく考えでおります。なお、JICA は、有償資金協力再開に向けた取組の一環としまして、2023 年にマクロ経済の調査・分析を図るための審査ミッションを派遣しております。

続きまして、徳田委員の 1 番目の御質問、鉱物資源のサプライチェーンや輸送ルートの中での本計画の役割といった御質問です。

本計画については、鉱物資源の輸送ルートを直接整備するものではありませんが、キンシャサ市内の主要な交通ボトルネックを解消することで、同国最大かつ主要な貿易港であるマタディ港と国際空港や工業特区を接続する国道 1 号線及び国道 1 号線の

バイパスの円滑な物流機能の確保に貢献するものとなっております。特に資機材、消費財や燃料など輸入品の多くが同港を経由することから、本計画は、首都圏における交通・物流ネットワークの強化を通じて、鉱業セクターも含む同国の経済活動を支える物流基盤改善に寄与すると考えております。

続いて、徳田委員の２番目の「キンシャサ市ポワ・ルー通り補修及び改修計画」の開発効果に係る御質問でございます。

当該計画においては、開発効果を測る指標としまして、平均交通量とピーク時の車両平均速度を設定しておりました。平均交通量は、事業実施前の１時間当たり１，１００台から２０２１年の時点では６，０８０台に増加しております。こちらは、目標値が６，８４０台であったものに対し、おおむね達成していると言えるかと存じます。ピーク時の車両平均速度に関しましては、事業実施前の時速８キロから２０２１年時点では時速１７キロまで上昇しております。ただ、目標値の時速３０キロに対して５７％程度の達成率となっております。こちらは、ピーク時の交通需要が予測以上に増加したこと、また、駐車スペースの不足による路上駐車増加等が原因と分析されています。同様の課題は本計画でも想定されますため、十分に留意したいと考えております。

続きまして、道傳委員からの１番目の都市インフラ整備が国家の安定や平和の定着、より包摂的な経済発展にどのように貢献するかという御質問です。

本計画は、首都キンシャサにおける深刻な交通渋滞の解消を通じて、人や物の移動の円滑化、物流効率の向上、経済活動の活性化を図るものです。また、通勤や医療施設・教育機関等へのアクセスの改善、女性を含む市民生活の向上や経済機会の拡大も期待されます。社会・経済基盤の強化を通じて、開発の恩恵をより多くの人々が享受できる環境を整え、同国の安定的かつ包摂的な発展に寄与するものと考えております。

- 説明者１　続きまして、西田委員の１番目の１、東部地域の安定に資する支援・協力に関する御質問につきまして、お答えいたします。

地域の平和と安定に向けた国際社会の関心も高い中、我が国としても相応の貢献を行うとの考えから、国際移住機関（ＩＯＭ）と連携して、警察官の研修等を通じた治安維持能力強化や、元戦闘員や避難民等の脆弱層の社会的再統合支援を行う「タンガニーカ州における社会的結束及び治安強化を通じた平和構築支援」などの平和構築分野の支援を継続しております。治安の関係上、邦人関係者の立入りに制限がある中ではありますが、国際機関との連携の下、長年にわたるＪＩＣＡの協力のアセットも活かしつつ、今後も、人間の安全保障の観点から、基礎的な行政機能や公共サービスの強化を通じまして、同国の安定的な発展に貢献してまいります。

経済安全保障と開発協力の関係につきましては、一般論として、資源の多くを海外に依存する我が国は、ＯＤＡを通じて資源調達の多角化や安定供給の確保のための環

境整備に取り組むことも重要です。開発協力を通じて相手国の経済成長を促すことが、相手国が経済的強靱性を高め、我が国のエネルギー、重要鉱物といったサプライチェーンを強靱化する役割を担うことも期待できると考えております。

西田委員の1番目の2、東部地域における紛争鉱物問題に関する御質問です。

JOGMECのマテリアルフロー2021年版によれば、コルタンからの主要産物であるタンタルの原材料及び派生品につきましては、コンゴ民主共和国から我が国への直接の輸入は確認しておりません。実際、日本が輸入する際の輸入先も比較的多角化している状況にあります。他方で、同地域も含め、タンタルに限らず鉱物資源をめぐる紛争や不法取引は、人権・治安といったガバナンスの側面及び鉱物資源サプライチェーンの安定性・信頼性といった経済安全保障の側面の双方から、我が国を含む国際社会の課題であると認識しております。鉱物の大宗を輸入に依存する我が国としても、JICAが「資源の絆プログラム」を通じて公平で透明性の高い行政官の育成に努めているほか、JOGMECも探査協力や環境モニタリングの技術支援等を行うなど、コンゴ民主共和国におけるこうした課題への取組の支援にも努めております。

- 説明者2 続きまして、松本委員から頂いております1番目、東部地域での紛争が本計画に与える影響に関する御質問でございます。

本計画の対象地である首都キンシャサは東部紛争地域から地理的に離れており、人や物の往来も限定的であることから、現時点で事業の実施に直接的な影響が生じる可能性は高くないと考えております。また、債務状況への影響についても、2025年は東部での紛争激化と、それに伴うコバルトの輸出制限など、財政悪化や歳入不安定化の要素がありましたが、最終的には5%以上の堅調な成長を維持しておりまして、債務状況の悪化は見られておりません。他方で、治安情勢の変化については引き続き注視する必要があると認識しておりますので、必要に応じて事業実施上の対応を検討してまいりたいと考えております。

続きまして、道傳委員から、また、弓削座長からの環境社会配慮カテゴリ分類がAである理由に関する御質問についてです。

本計画は「環境社会配慮ガイドライン」に掲げる「影響を及ぼしやすい特性」に該当する可能性がございますため、環境社会配慮カテゴリAに分類しております。今後の協力準備調査におきまして、用地取得や住民移転の規模、影響を可能な限り緩和するための方策、被影響住民への補償方針等、環境・社会面への影響及びその緩和策についてしっかり確認したいと考えております。

また、松本委員の2番目、環境社会配慮に関する御質問です。

コンゴ民主共和国の環境社会配慮制度や関係機関の体制、環境許認可手続や用地取得に係る役割分担等については、今後の調査を通じて確認してまいりたいと考えております。その上で、JICAの「環境社会配慮ガイドライン」に基づきまして、必要

な調査及び関係者との協議を適切に実施していく考えであります。また、本計画は「構造調整計画」以来の円借款事業であることから、実施機関及び関係当局の実施体制や対応能力についても十分に確認し、必要に応じまして、助言や能力強化支援を行いたいと考えております。加えて、世界銀行やアフリカ開発銀行の関連事業における実績、関係機関の体制の確認をしながら、関係機関との連携の上で適切に対応したいと考えております。

続きまして、弓削座長からの１番目の車線数に関する御質問です。

御認識のとおり、片側１車線を２車線にする計画ということで回答させていただきます。

続きまして、西田委員からの２番目、また、下坂委員の１番目、他ドナーとの連携に関する御質問でございます。

JICAは、現地におきまして、他の開発パートナーとの情報共有や意見交換を継続的に実施しております。本計画についても、アフリカ開発銀行、フランス開発庁等の開発パートナーによる道路分野の支援状況を確認しながら、重複や競合の回避に努めてまいりたいと考えております。また、中国を含む他国が実施するインフラ事業についても、必要に応じて情報収集を行い、本事業の円滑な実施に向けて関係機関との調整を進めてまいりたいと考えております。

松本委員からの３番目、関係機関間の合意形成不足に関する御質問です。

コンゴ民主共和国向けの無償資金協力「キンシャサ市ポワ・ルー通り補修及び改修計画」では、実施機関である省庁と大統領府との間で事業内容や実施に関する合意形成が十分でなかったということがございまして、事業期間の延長が生じておりました。また「マタディ港コンテナターミナル整備計画」においては、実施機関と民間セッション事業関係者との間で権限や責任の整理が十分ではなかったということがありましたので、関係機関の役割分担が不明確となり、事業実施における支障が生じたということがございます。本計画では、これらの経験を生かしまして、意思決定に関与する関係機関を早期に特定して、役割分担や責任範囲を十分に確認した上で、関係者間の合意形成を進めたいと考えております。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。
田辺委員、どうぞ。その次に松本委員。

○ 田辺委員 御回答いただき、ありがとうございます。

私の質問のコンゴ民主共和国への円借款供与が何年以來かというのは、１９８８年以來、コンゴ民主共和国への円借款が約３８年ぶりというか、来年、供与を決定するとなると約３９年ぶりになるという理解でよいのかどうかというのが１点目です。

2点目は、円借款供与の再開に至った理由としてIMFのカテゴリの変更を挙げられていましたが、ナラティブにどう理解すればよいか、教えていただけるとありがたいです。いずれにしても、大分久しぶりになるというところではあるので、債務管理や環境社会配慮の体制の審査というか、その辺りが非常に重要かと思った次第です。以上です。

○ 弓削座長 ありがとうございます。

それでは、松本委員、どうぞ。

○ 松本委員 御説明ありがとうございます。

外交上の意義、あるいはコンゴ民主共和国の人々への支援が必要であるということに対して否定するつもりは全くありませんが、今の田辺委員のデット（debt）サステナビリティの話もちょっと含みますけれども、円借款を久しぶりに出すにしても、カテゴリA、すなわち住民移転が発生するとか、そうしたガバナンス上、どこの国でもそれなりに大変な配慮が必要なものを円借款の再開の最初の案件にすることが適切かどうかというのは、もう少し大所高所からも考えていただきたいと思っている次第です。やはり田辺委員の御指摘の中にもありましたけれども、現地でしっかりとガイドラインを一緒に守っていけるような体制にあるのか、住民参加が可能なのか、あるいはフリー・プレイヤー・インフォームド・コンセントに相当するような参加のスタイルが可能なのか、そういうようなところも含めて、ぜひ協力準備調査では丁寧に見ていただきたく思っています。その上で、最初はスケールを小さくして住民移転が発生しないような形で始めようとか、もう少し最初の段階として今のコンゴ民主共和国のガバナンスの体制に沿った形で先方政府とも話し合いをしながらモディファイできれば、そのほうがいいのではないかと、この段階では感じた次第であります。

過去にも省庁間との調整によってうまくいかなかったという御経験もあるようですので、コンゴ民主共和国に対しての日本の関与が重要であることは否定しませんが、いきなりこうしたカテゴリA案件で円借款を始めるよりは、円借款でも別のタイプで始められたほうがいいのではないかとというのがこの案件概要書のやり取りの中から私自身が考えたことではあります。その辺りを踏まえて協力準備調査をされてはいいかがかというのが私からのコメントです。以上です。

○ 弓削座長 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す。

私が御質問させていただきました経済安全保障と開発協力の関連性についてですが、御回答は理解したのですけれども、恐らく今後、現政権だけではなくて日本の全体的

な安全保障政策の中で経済安全保障の重要性が高まってくる中、そしてサプライチェーンの強靱性を高めていくという方向にある中、こういった鉱物資源の扱いに関わるエシカルな部分というのは非常に重要になってくるのではないかと考えています。政策としては、より強靱なサプライチェーンの体制を構築していくということで、各国へのアプローチを強めていくことになるのだと思いますが、その中には、例えばコンゴ民主共和国のような、非常にセンシティブな紛争、しかも国内戦争でありながら国際的な紛争の様相を持っていて、紛争鉱物というだけではなくて、環境への負荷ですとか、日本が重視する人間の安全保障の観点から、現地の産業に関わっていらっしゃる方々の健康と安全、大きくは中国をはじめとした多方面の国の関与というのがこういったところに集中してくる中で、より注意を払っていく必要があるのではないかと考えています。日本は、今、国家安全保障戦略をはじめ戦略三文書を策定し、この後で恐らく、これまでの形を踏襲すると、開発協力大綱の改定につながってくると思いますので、ぜひ意識していただきたいと思いますところですので。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、回答のほうをよろしくお願いします。

○ 説明者 2 ありがとうございます。

まず、田辺委員から頂きました最初の御質問は、構造調整計画から３９年ぶりぐらいということで間違いございません。

次の御質問が、どのようなナラティブにおいてコンゴ民主共和国への有償資金協力を再開するかという点ですけれども、まず大変急速な経済発展があるというのが一つ背景として御理解いただけるかと思っています。特にキンシャサ特別市においては、人口が約１，８００万人という巨大な町となっておりますので、このような道路開発や、社会・経済インフラ開発のニーズというのは喫緊の課題となっております。先ほど廃棄物などの議論もございましたが、このような人口増加の中で、道路ネットワーク、そういったインフラの開発が遅れば、人々がより劣悪な環境に置かれるという状況もございますので、コンゴ民主共和国政府としてもこのような道路開発を重要視しているという点は、我々日本政府のほうもラブコールが届いたということと理解しております。

続きまして、コンゴ民主共和国側の体制の重要性というふうなところがございました。その後の松本委員からの御指摘も似ている部分かと思いますが、まず、キンシャサ市におきましては、我々のほうで、かつてマスタープランを策定した経緯がございます。その中で、計画づくりや交通網の発展に係る人材育成を行ってきたというプロセスがございますが、さらに、現在、世銀などと共同して事業を行っているユニットがあるということを確認しております。こちらは、キンシャサ市のほうにイン

フラユニットという形でこういった道路開発を行う部隊が存在しておりますので、まずはこの辺りの方々の体制をしっかりと確認するというのが最初のプロセスになると考えております。また、こういったユニットの方々、さらには、より上位の政府関係の方々がこの環境に関するガイドラインをしっかりと遵守できるか、また、住民参加を担保するようなプロセスを踏めるかという点については、大変重要な点を御助言いただいたと理解しております。こちらの点は松本委員からの御助言のところでお答えしておりますけれども、まさにこの点については我々も非常に重視しておりますので、協力準備調査の中で、先方のキャパシティや考え方をしっかりと解き明かしながら、我々としてどのような選択肢を取るべきかという点については冷静に見極めたいと考えております。

- 説明者 1 私からは西田委員から頂きました追加のコメントにつきまして、少しだけ補足させていただきます。

私からは、基本的には2国間関係でコンゴ民主共和国に対してどのような協力ができるかという観点から御説明させていただきましたけれども、実際、日本政府も責任ある鉱物イニシアチブ、古くは採取産業透明性イニシアチブとか、そういった多国間の鉱物資源の責任あるサプライチェーンに関する枠組みにもしっかりと参加してきておりますし、OECDのほうでも、「紛争地域及び高リスク地域からの鉱物の責任あるサプライチェーンのためのデュー・ディリジェンス・ガイダンス」というものですが、こちらを日本企業に周知するような取組も、経産省やJOGMECなどとも連携してやってきております。

私の説明の中で申し上げましたように、日本企業が非常に多様な調達元、輸入先から輸入しており、米国や欧州の企業から購入しているというようなことも多く見られます。米国は、米国金融規制改革法、通称ドッド＝フランク法の1502条で、スズ、タングステン、タンタル、金、そういった4鉱物を紛争鉱物として指定した上で、これらの鉱物を調達する企業に対してしっかりと報告書を求めるとか、EUでは、紛争鉱物規則というものを定めてデュー・ディリジェンスの実施を求めているということです。欧米企業から購入する日本企業については、紛争鉱物ではないことをしっかりと確保していくことの報告といった取組もされています。日本国内でもJEITAという民間団体で企業向けに説明会や報告に向けたフォーマットの共有等も行われていると承知しております。

こういったマルチの取組、民間の取組も横目で見つつ、コンゴ民主共和国に対してもいろいろと、先ほど言及いたしました「資源の絆」以外でも、課題別研修等でも様々な国際的な透明性、エシカルな部分に関する観点、持続可能な鉱物開発に関する日本のこれまでの知見等もしっかり普及していきたいと考えております。

○ 弓削座長 ほかによろしいでしょうか。

それでは、この案件については、コンゴ民主共和国への円借款供与が久しぶりだということを考慮して、財政・債務状況及び債務管理体制を継続的に確認すること、それから、相手政府のガバナンス状況を踏まえることも重要であり、特に環境社会配慮カテゴリ分類がAであることを踏まえて、住民移転に関する様々な影響を調査して関係者と協議した上で緩和策を含めて適切な対応をすること、また、鉱物資源に関する現地の人々の状況、ほかの国との関係を踏まえることの重要性、そして東部地域の治安状況を引き続き注視して事業実施に関しての対応を検討すること、また、この案件に関与する関係機関の役割分担と責任範囲を確認して関係者間の合意形成を進めること、そして、ほかのドナーとの調査を進めること。これらと委員の皆様から御指摘があったほかの点を考慮して協力準備調査に進むということによろしいでしょうか。

○ 松本委員 通常、ここは「はい」で終わるところですが、大変恐縮です。今、まとめていただいた中で、住民の移転とかがあったときに適切な対応というふうにおっしゃったのですが、それはJICAの助言委員会ですることではあると思っていまして、この開発協力適正会議はその一步前の段階なので、環境社会配慮ガイドラインを適用してカテゴリA案件が実施可能かどうかというところがやはり一番最初の見極めかなと思っている次第です。そうでないと、助言委員会に行ってしまうと、それは所与のものとして実施を前提にしてカテゴリAとしていろんな対応を考えるということですので、この段階ではそれが本当に実現可能かどうかの見極めを最初の協力準備調査ではしていただきたいということを先ほど申し上げました。ということでぜひお願いしたいと思った次第です。

小豆澤さん、何か疑念がありますか。

○ 小豆澤 JICA 企画部長 いいえ、ございません。

○ 弓削座長 コメントがこちら側からあれば、よろしいですか。ありがとうございます。

この案件を進めるということによろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、この案件についての議論をこれで終了いたします。

2 事務局からの連絡

○ 弓削座長 次は、事務局から連絡事項についての発言をお願いいたします。

- 中島国際協力局開発協力総括官 開発協力総括官室の中島でございます。
次回の会議でございますが、申合せどおり、１０月２７日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いたします。
- 弓削座長 ありがとうございます。
- 松本委員 「戦略的な開発協力の実施体制についての有識者会議」が終わりに近づいていて、ホームページを拝見すると、最後のまとめの文書を作る段階かなと思っていました。これは夏頃がめどだったと思いますので、今後のスケジュール的にはいつぐらいまでに茂木大臣のほうに出されて、それを踏まえた上で、ここで何かお話しただけかどうかというところを御確認させていただければと思った次第です。
- 弓削座長 では、局長、お願いします。
- 今福国際協力局長 松本委員御指摘のとおりで、スケジュールとしては、３月から議論してきましたけれども、今月もう一回議論して、９月ぐらいには提言の形でまとめていただくことを想定しています。というのは、来年度、２０２７年４月からＪＩＣＡの新しい中期計画、中期目標が始まりますので、それに間に合うように提言をいただいて、それを中身的によく反すうして、どう反映させるか考えるには半年ぐらい時間が要るだろうということで、今、私どもとして想定しているのは、９月中には御提言いただく、提言をいただきましたら、また次回の適正会議のときに、こういう提言を頂いておりますといったことを私どものほうから御説明させていただければと考えております。
- 松本委員 分かりました。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、これで８８回「開発協力適正会議」を終了いたします。ありがとうございました。

別添 委員からのコメント一覧

1 バングラデシュ(無償)「チョットグラム市における廃棄物管理機材整備計画」

<弓削座長>

- (1) チョットグラム市の廃棄物収集率が低い理由として、収集・運搬機材の不足・老朽化の他に、非効率な運用が挙げられているが、非効率な運用の具体的な内容をご説明いただけますか。
- (2) ①廃棄物管理体制の抜本的な強化が喫緊の課題である、とありますが、課題解決のために必要な対応策について教えてください。
- ② その対応策の中での、本案件の位置付けを教えてください。
- ③ 対応策の、この案件以外の部分については、どのような取組がされるのでしょうか。
- (3) 計画内容に「廃棄物収集・運搬車両と埋立作業用機材(ブルドーザ等)50台」とありますが：
 - ① それぞれの機材の台数の内訳を教えてください。
 - ② それぞれの台数の根拠は何でしょうか。

<下坂委員>

- (1) 導入機材「約50台」で、3,000トン/日の廃棄物を適正処理することができる見込みは十分立っているのか？

<田辺委員>

- (1) 本事業のカテゴリ分類はCとされているが、既存処分場の環境対策が不十分な場合、増加した廃棄物により、処分場の周辺環境悪化が想定される。したがって、既存処分場の現況値および基準超過有無を確認した上で、必要に応じて処分場の改善を図るべきであると考えているがいかがか。
- (2) 日本ではリチウムイオン電池の発火とみられるごみ収集車の火災事故が多発しているが、本事業で供与した収集車の火災リスクを低下させるために、どのような対策を講じる予定か。

<徳田委員>

- (1) 廃棄物管理については、単にごみを収集・運搬するだけでなく、住民による分別の実施から、運搬後の処理方法(再利用・リサイクル・焼却・埋立て等)までを含めた一連の仕組みが重要であると思う。そのため、分別が適切に行われているのか、また最終処分場で単純に埋立てているのか、それともリサイクルや焼却処理が行われているのかといった、同国における廃棄物処理全体の実態を把握したい。
- (2) バングラデシュでは今後も人口増加と都市化の進展により廃棄物量の増加が見込まれる

ため、廃棄物管理機材を導入しても改善効果が相対的に薄れる可能性がある。本報告書では人口増加により廃棄物発生量も 2014 年の約 1,600 トン／日から 2021 年の約 3,000 トン／日に増加しているというが、例えば 10 年後の人口増加を想定した廃棄物発生量はどの程度を見込んでいるのか。また今回の無償資金機材 50 台は将来の廃棄物増加をどの程度織り込んだ台数なのか。

- (3) 平成 27 年に実施された無償資金協力「廃棄物管理機材整備計画」等により廃棄物収集量は 2014 年の約 1,200 トン／日から 2021 年の約 2,200 トン／日と改善したとのことだが、当初想定した開発効果はどのくらいを見込んでいたのか。また非純正部品の使用により耐用年数がどの程度短縮されてしまったのか。

<道傳委員>

- (1) 本案件はダッカ市での協力実績について言及があるが、収集率は 71 %にとどまるなど課題も指摘されている。ダッカ市での協力実績はどのように総括できるのか。
- (2) 廃棄物の収集車両や機材の整備にとどまらず、廃棄物管理は分別、排出ルールの徹底、地域コミュニティや住民の参加なども重要と理解しています。機材の整備にとどまらない方策については、「ごみ減量化及び持続可能な社会構築支援プロジェクト」や「マスタープラン」との連関で実現されるのか、ご教示下さい。
- (3) 環境社会配慮カテゴリは C となっているのはなぜでしょうか。本案件では機材整備を対象としています、最終処分場の運営や周辺地域の環境への影響について懸念される点はなにか。

<西田委員>

- (1) 平成 27 年対バングラデシュ無償資金協力「廃棄物管理機材整備計画」(事後評価：令和 5 年度)では、チョットグラム市も廃棄物収集車両の供与対象となっていたものと理解します。このことは本計画書の記述からは伺いにくいので案件概要書に明記したうえで、後続の本計画を位置づけたほうが良いのではないのでしょうか。あるいは、別事業として位置づけるべき理由があるのでしょうか。質的・量的・面的に先行事業とは何がどのように異なるのでしょうか？
- (2) 先行事業は衛生・生活環境の問題の大幅な改善につながったと評価されているところ本事業への期待も高まりますが、車両の維持管理に非純正部品が用いられたとの教訓のほか、先方行政機関の手続の遅延による事業期間の延長、コンパクターの油圧系統・電気系統修理の整備知見不足(技術支援でカバーされていなかった)、特殊車両のメンテナンスには特に留意を要する点(今回でいうと、低環境負荷車両の導入もある見込み)、運営維持管理に予算確保が十分ではない点(必要とされる 7 割程度)、廃棄物管理に係るデータ管理の向上、一次収集人の労働環境の改善といった点も指摘されています。これらの課題はどのように認識され、本計画で対応される予定でしょうか。

- (3) 先行するダッカ市の知見共有に基づく取組について、どのような内容だったのかをお知らせいただけますか。また、上記のとおりチョットグラムでも先行となる事業があった模様ですが、こちらの経験からはどのような知見が得られたのでしょうか。
- (4) 期待される開発効果について、大まかで構いませんので目標値をお知らせください。先行するダッカの例、あるいはチョットグラムでの先行例から目安は立てられないのでしょうか。
- (5) 地方行政農村開発組合省地方行政総局がチョットグラム市を監督するとのことですが、現時点で予算・人事体制等の詳細が明らかになっていない理由をお知らせください。
- (6) 本計画の実施にて増加が見込まれる廃棄物について、現在の廃棄物処理場の受入能力には問題はないのでしょうか。

<松本委員>

- (1) 「2 計画の背景と必要性」の(2)の内容は、「2014 年は 1 日の廃棄物発生量が 1600 トンに対して収集量が 1200 トン(収集率 75%)、2021 年は 3000 トンに対して 2200 トン(71%)」という理解でよろしいか確認したい。
- (2) 期待される開発効果が収集量、収集率ともに協力準備調査での確認となっているが、現時点で想定される目標年がいつで、発生量の増加、収集率、収集量をどの程度と考えて協力準備調査に入ろうとしているのかご教示頂きたい。そのうえで、本事業では「ごみの減量化」には取り組まない予定かどうか、理由と共にご説明頂きたい。

2 エチオピア(無償)「エチオピア航空管制アカデミー機材整備計画」

<下坂委員>

- (1) ECATA において、導入した最新機材を使いこなすことのできる指導者確保の見込みは立っているのか？

<田辺委員>

- (1) 2026 年 2 月の米イスラエルによるイラン軍事攻撃以降、同空港の運航状況や利用者数にどのような変化が生じたか。

<徳田委員>

- (1) エチオピア政府が策定した 2022 年から 2052 年を計画期間とする運輸分野のマスタープランにおいて、本整備計画はどのような位置付けなのか。

<道傳委員>

- (1) 本案件では ECATA を東アフリカ地域のハブとして航空人材育成の拠点と位置付けています。エチオピア一国への支援としてではなく、地域の公共財への投資としてどのように評価しているのか、また地域への波及効果についてご教示ください。

- (2) 航空管制官および技術官の育成人数が倍増することが主要な成果目標とされています。人数のほかに、航空安全性や訓練の質の向上などの成果についてはどのような指標で評価することが想定されていますか。

<西田委員>

- (1) ECATA は国際民間航空機関(ICA0)が認めた訓練を通じて長期にわたり人材育成を行ってきていることから技術面での問題はないとの評価ですが、教育水準はいかがでしょうか。国際比較での ECATA 卒業生の知識・技能がわかるようであれば、お知らせください。また、練度を理解するにあたり、国際的な水準に照らし合わせて、近年のアディスアベバ国際空港での航空管制ミスによる航空事故および重大インシデントの発生状況などについても併せてご教示ください。
- (2) ECATA で養成される航空管制官及び管制技術官の身分および卒業後の進路を教えてください。多くはエチオピアおよび周辺国の民航機用空港にて勤務するものと推察しますが、その他にもあるのでしょうか。
- (3) 本計画の実施意義に賛同します。また、アディスアベバ空港及び東アフリカ諸国の空港管制の安全・効率的な運用が可能になること、地域の連結性の強化、本邦技術が活用されるといった便益が期待されることも理解します。他方、本計画は日本の支援があまり「目に見えない」(広く認知されない)タイプの支援かと思います。昨今、日本の対外政策としての ODA の有用性が問われる場面も多いなか、機材に日本の国旗を貼ることや本邦での訓練機会を提供するなどのほか、エチオピアおよび周辺国の政府関係者あるいは一般国民に日本の貢献についての理解を促す方策はありますでしょうか。
- (4) 日本製航空管制シミュレーターを海外市場で展開するうえでの課題もお知らせください。

<松本委員>

- (1) 支援対象のエチオピア航空管制アカデミー(ECATA)はエチオピア民間航空局傘下とあるが、その運営に一切軍関係者は関わっていないのか、また、他国の研修生を含めて軍関係者の研修に使われていないのか、確認させて頂きたい。

<弓削座長>

- (1) ECATA は、ジブチ、ソマリア、コモロ、リベリア等の周辺国の研修生も受け入れる地域訓練拠点だとのことですが、最近、養成された航空管制官と管制技術官それぞれの国籍別内訳を教えてください。
- (2) ①ECATA で養成されている航空管制官と管制技術官それぞれについて、男女の内訳を教えてください。
- ② 研修生のジェンダーバランスのためには、どのような対策が考慮・実施されているのでしょうか。

③ ジェンダーバランス改善のためには、さらにどのような取組が必要でしょうか。

3 コンゴ民主共和国(有償)「キンシャサ市幹線道路ネットワーク強化計画」

＜田辺委員＞

- (1) 同国への円借款供与は何年以來か。また、円借款供与再開に至った理由、債務危機の再発防止策についても教えて頂きたい。

＜徳田委員＞

- (1) 冒頭の文章で鉱物資源開発の重要性が記載されているが、資源の産出地から輸送ルートまでを含めた全体像の中で、本計画が重要な鉱物資源のサプライチェーンや輸送ルートの中でどのような役割を果たしているのかを確認したい。
- (2) 平成 21 年度に対コンゴ民無償資金協力「キンシャサ市ポワ・ルー通り補修及び改修計画」を実施し、事後評価を令和 2 年度に実施しているが、当初見込んでいた開発効果と実際の開発効果について教えてほしい。

＜道傳委員＞

- (1) 東部地域では紛争が依然として続いており、不安定要因として言及されている。鉱物資源や日本の経済安全保障にとっての意義は重要ながら、豊富な天然資源の恩恵が国民全体の発展に十分に結びついてこなかったことが指摘されてきた。この案件はキンシャサ市のインフラ案件ですが、こうした都市インフラの整備は国家の安定や平和の定着、より包摂的な経済発展にどのように貢献するのか、ご教示ください。
- (2) 環境社会配慮が A となっていますが、現時点でどのようなリスクが重要と想定され、今後の協力準備調査で確認する予定でしょうか。

＜西田委員＞

- (1) 昨今、経済安全保障の重要性が高まる中、案件概要書が指摘するように世界有数の鉱物資源国であるコンゴ民主共和国との関係を深化させることは重要と認識します。他方、それら鉱物資源の多くは今も紛争が続く東部地域にあります。
- ① 日本としては、より直接的に東部地域の安定に資する支援・協力を提供すべきと考えますが、現在はどのような支援・協力を同国あるいは周辺国に対して、直接あるいは国際機関等を通じて間接的に行っており、今後はどのように関与を強化する方針でしょうか。また、一般的な考え方で構わないのですが、経済安全保障と開発協力はどのように関係するのでしょうか。ご教示ください
- ② 東部地域は隣国ルワンダが支援するとされる M23 をはじめ多くの反政府組織があり、紛争鉱物の問題が多く指摘されています。例えば、同地に世界最大級の埋蔵量があるとされる希少鉱物コルタンについてはルワンダ経由で中国に輸出され精錬され

ているとの報道もあるところ、同地における紛争鉱物問題の概要および我が国の経済安全保障との関係について、お知らせください。監視枠組みが十分に機能していないとの指摘について、日本が支援できることは無いのでしょうか。

- (2) 本計画では PPP 事業等を含む関連事業との調整を十分に行い、重複・競合リスクの回避を図るとのことですが、中国を含む各国の援助機関とは現地での平素からの関係構築および連携はしているのでしょうか。状況についてお知らせください。

<松本委員>

- (1) 東部地域での紛争が、本事業の計画、施工、運用に与える影響をどのようにお考えか、お聞かせ頂きたい。
- (2) カテゴリ A だが、当該国で、JICA 環境社会配慮ガイドラインのカテゴリ A の要件等を充足するだけの政治・社会環境が整っているとお考えか、お聞かせ頂きたい。
- (3) 「4 本計画に適用する類似案件の教訓」に「関係機関間の合意形成不足」とあるが、具体的にはどのような機関の合意形成が、なぜ不足していたのかを教えてください。

<弓削座長>

- (1) 環境社会配慮カテゴリ分類が「A」である理由は何でしょうか。環境や住民への影響に対しては、どのような対応が考えられているのかも教えてください。
- (2) ユニヴェルシテ通りの拡幅は、片側 1 車線を 2 車線にするということでしょうか。

<下坂委員>

- (1) 他ドナーが複数いるため、「4. 本計画に適用する類似案件の教訓」に記載の通り、事業実施に支障が生じないよう、調整を十分行う必要あり。

(了)