

エジプト国アレキサンドリア都市交通計画調査 事前調査報告書

平成13年1月

国際協力事業団

序 文

日本国政府はエジプト・アラブ共和国政府の要請に基づき、同国の第2の都市であるアレキサンドリア市において都市交通計画策定に係る調査を実施することを決定し、国際協力事業団がこの調査を実施することと致しました。

当事業団は本格調査に先立ち、本件調査を円滑かつ効果的に進めるため、平成12年4月7日より平成12年5月3日まで、原田 昇教授(東京大学大学院新領域創成科学研究科)を団長とする事前調査団を現地に派遣しました。調査団は本件の背景を確認するとともにエジプト政府の意向を聴取し、かつ現地踏査を行いましたが、本調査実施の緊急性、調査実施体制が確認できなかったことから実施細則(S/W)の署名にはいたらず、議事録(M/M)に署名することとなりました。

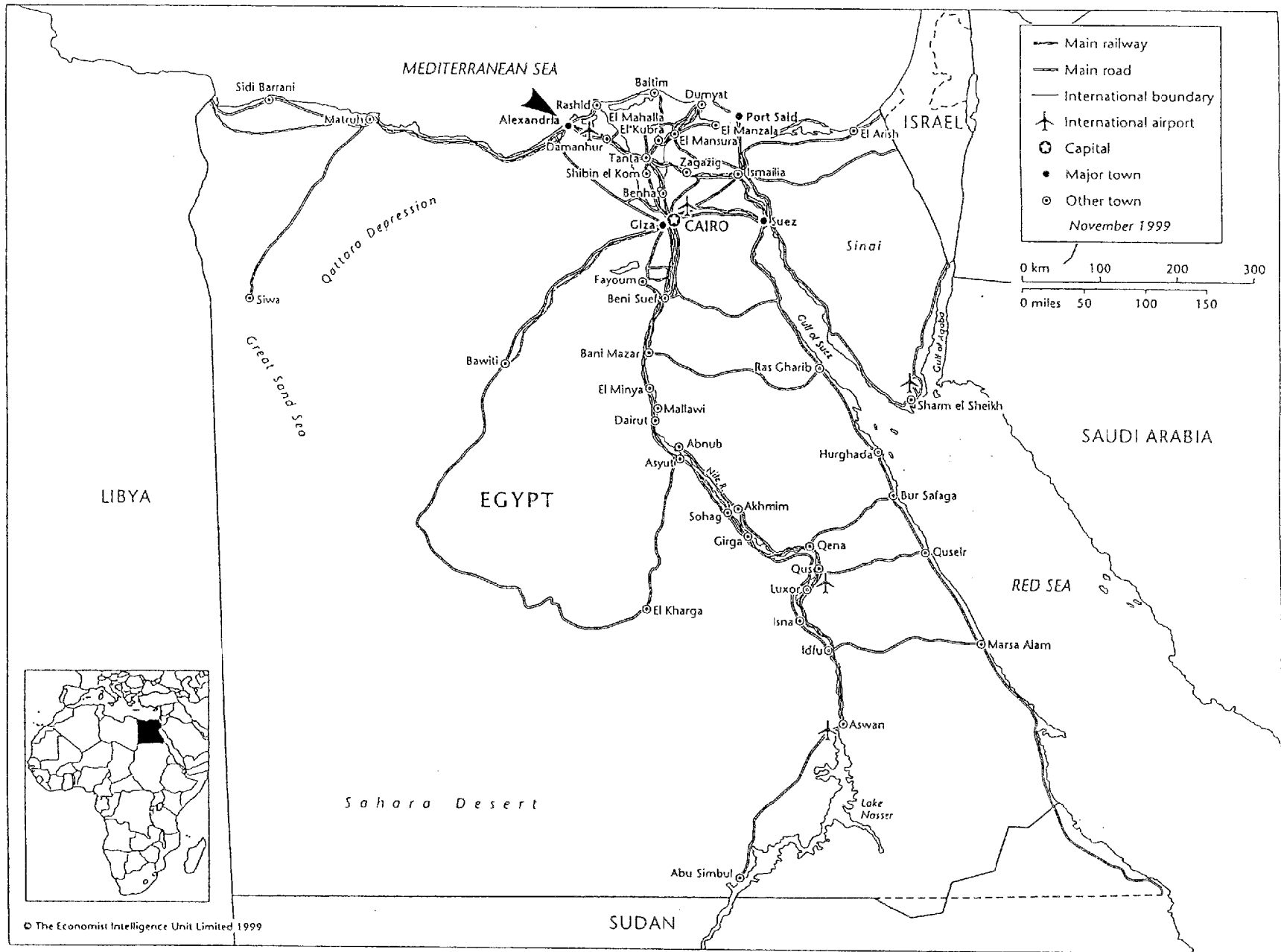
本報告書は、今回の調査を取りまとめたものです。

終わりに、調査にご協力とご支援を頂いた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

平成13年1月

国際協力事業団

理事 泉 堅二郎

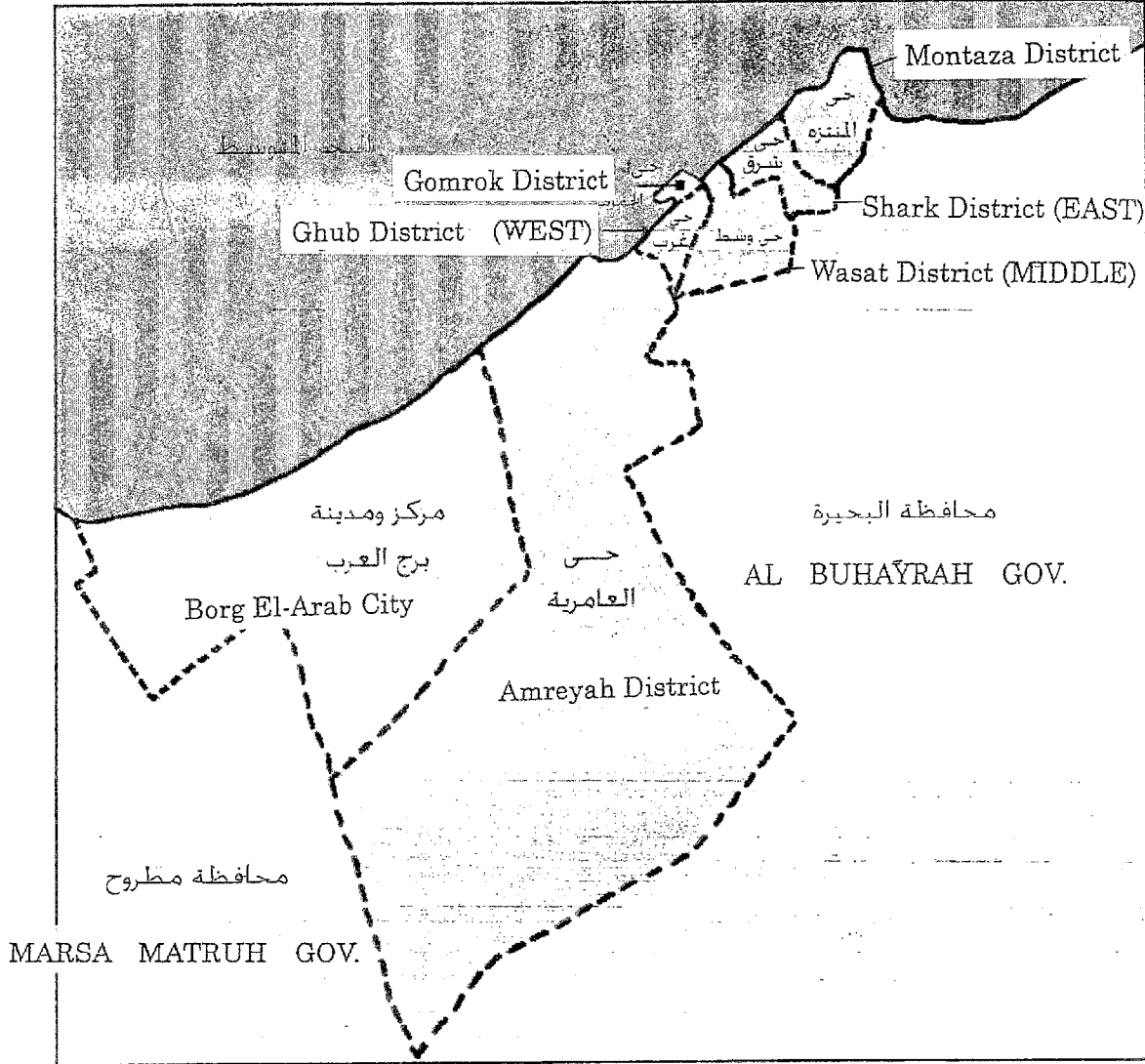


アレキサンドリア位置図

アレキサンドリアの行政界図

محافظة الاسكندرية

ALEXANDRIA GOVERNORATE



العيد القومي ٢٦ يوليو بمناسبة خروج الملك السابق فاروق عام ١٩٥٢ م.

目 次

序 文
地 図
写 真

第1章 事前調査概要	1
1 - 1 要請の背景、調査目的	1
1 - 2 調査団構成	2
1 - 3 調査日程	2
1 - 4 事前調査内容	3
1 - 5 今後の方針	5
第2章 本格調査について	7
2 - 1 団長所感	7
2 - 2 その後の検討状況	10
付属資料	
1 - 1 一般概要	13
1 - 2 地域の概要	16
1 - 3 交通の概要	27
2 - 1 当初TOR	32
2 - 2 修正TOR	45
3 . 対処方針	54
4 . 議事録 (M / M)	67
5 . アレキサンドリア総合都市交通計画調査案件中止に係る補足説明資料	71
6 . 環境関連法規及び環境概要	75
7 . ローカルコンサルタントの状況	87
8 . 面会者一覧	96
9 . 収集資料一覧	97

第 1 章 事前調査概要

1 - 1 要請の背景、調査目的

エジプト第 2 の都市であるアレキサンドリア市は国際空港及び同国第 1 の港湾を擁しており、ナイルデルタから地中海への出口として重要な位置にある。同市の人口は約 332 万人（1996 年）であるが、夏には 40 万人程度のリゾート客が訪れている。

都市は東西軸上に発展しており、2 本の東西道路が主要幹線道路となっている。車両登録台数は自家用車 16 万台、タクシー 3 万 3,000 台、バス（ミニバス含む）10 万台、トラック 4 万 2,000 台とされており、交通機関はバス、マイクロバス、タクシー、及びトラムが存在しているが都市内交通を担う大量輸送機関は存在していない。自動車交通量の急増に伴い、狭隘な市内道路、駐車場不足等により市内は慢性的に渋滞を起こしており、交通事故も多発している。

上位計画として 1984 年に策定されたアレキサンドリア総合マスタープラン（ACMP）が存在、この計画に基づき環状道路、交差点改良等道路整備等がなされているものの、東西軸高速交通機関については、1997 年にフランスの協力によりメトロ計画に係るフィージビリティ調査（F/S）が実施されたのみである。

JICA が 1999 年 11 月に策定した「大アレキサンドリア港湾整備計画調査」によると、2017 年までの GDP 成長率は年平均 6.9% ~ 7.6% と高い伸びを想定しており、所得水準向上に伴い自動車保有の増加は避けられない。このため、マスタープラン（M/P）に基づき、公共交通機関を整備し、自動車利用を抑制することが必要である。また同計画では港湾から発生する貨物量も 1997 年の 2,472 万 6,000 t から 2017 年には 4,432 万 7,000 t まで増加すると予想されているので、港湾関連車両の市内流入による影響を軽減するため、港湾関連車両と一般車両との分離のための道路整備や適切な交通管理施策の実施が必要である。

このためエジプト政府は、1998 年 9 月にアレキサンドリア県の都市交通計画の策定及び緊急性の高いプロジェクトについて F/S の実施を我が国に対して要請したものである。

1 - 2 調査団構成

分野	名前	現職	期間
総括	原田 昇	東京大学大学院新領域創成科学研究科教授	4月7日から4月21日まで
調査企画	小泉 幸弘	国際協力事業団社会開発調査部 社会開発調査第一課	4月7日から4月21日まで
都市交通計画	遠藤 玲	国土開発技術研究センター部長	4月7日から4月21日まで
公共交通計画	田中 一弘	運輸省鉄道局施設課補佐官	4月7日から4月21日まで
交通調査	大橋 邦男	三井共同建設コンサルタント技師長	4月7日から5月3日まで

1 - 3 調査日程

日順	月日	曜日	移動及び業務
1	4月7日	金	東京 1305 ロンドン 1735 (BA008)
2	4月8日	土	ロンドン 1630 カイロ 2225 (BA155)
3	4月9日	日	大使館、JICA表敬、国際協力省、運輸省表敬・協議、 カイロ アレキサンドリア移動
4	4月10日	月	アレキサンドリア県庁表敬、サイト視察(市内中心部)
5	4月11日	火	キックオフミーティング(アレキサンドリア県、中央省庁出先機関等 出席)、サイト視察
6	4月12日	水	市道路局、市交通局、市計画局、環境部局協議
7	4月13日	木	市交通警察、サイト視察(市西部開発地域)
8	4月14日	金	サイト視察(市東部、郊外部)
9	4月15日	土	アレキサンドリア カイロ、道路橋梁公社、エジプト国鉄(ENR)、 トンネル公社(NAT)、運輸省協議
10	4月16日	日	事務所打合せ、カイロ アレキサンドリア
11	4月17日	月	ラップアップミーティング(アレキサンドリア県、中央省庁出先機関 等出席)、M/M署名
12	4月18日	火	アレキサンドリア カイロ、国際協力省、住宅コミュニティー省協 議、大使館、JICA報告
13	4月19日	水	カイロ 1815 ドバイ 2350 (EK402)
14	4月20日	木	ドバイ 2225 (CX730)
15	4月21日	金	香港 1205/1515 東京 2000 (CX500)
16	4月22日	土	大橋：追加調査
17	5月1日	月	大橋：カイロ 840 ロンドン 1200 (BA154)
18	5月2日	火	ロンドン 1325 (BA005)
19	5月3日	水	東京 910

1 - 4 事前調査内容

事前調査団はカウンターパートであるアレキサンドリア県ほか、国際協力省、運輸省、住宅コミュニティ省等との協議を行ったものの、要請時以降の状況変化が著しく当初のTORでは対応が困難であること、先方責任者であるアレキサンドリア県知事との面会・協議を行えず、JICA調査に対する先方の真のニーズを確認できなかったこと、さらに他実施機関の協力を含めた実施体制を確認できなかったことから実施細則（S/W）署名・交換にいたらなかった。

事前調査団より問題点、及び今後の方針等を説明の上、4月18日にアレキサンドリア県及び国際協力省と事前調査団長との間で議事録（M/M）に署名した。

（1）案件実施までの背景

本調査は1998年9月にエジプト国際協力省から提出された要請に基づき本事前調査団が派遣されたものである。事前調査団派遣に先立ち、2000年1月4日には日本大使館と国際協力省との間で口上書交換を行っており、アレキサンドリア県が実施機関として位置づけられたものである。また、エジプト事務所では2000年1月31日にアレキサンドリア県副知事と協議を行い、アレキサンドリア県の状況について協議の上（特にアレキサンドリアメトロ計画概要）、調査の必要性、実施体制を確認した。

（2）事前調査団による確認事項

要請書では上位計画である「アレキサンドリア総合マスタープラン2005」（以下2005年マスタープラン：1984年に策定、目標年次を2005年とした総合計画）で提案された複数の交通プロジェクトが資金面、技術面の理由により実施にいたっていないことから、日本に対して中長期計画及び実行可能なF/Sを行ってほしいとのことであった。

しかし、事前調査団が協議及び現地調査で確認したところ、

- 1) 1997年には2005年マスタープランをアップデートする形でアレキサンドリア総合計画2017（以下2017年マスタープラン：アレキサンドリア県及び住宅コミュニティ省が策定）が策定されており、将来計画フレーム、都市開発構想等本調査実施上の前提条件が異なっていること。
- 2) 現知事（1997年7月に就任）の交通問題解決に向けての積極的な取り組みにより、2005年マスタープランに記載されている各種計画（道路計画、公共交通計画等）についても、環状道路の新設（工事中、片側供用中）、海岸道路の6～8車線拡張（工事中、一部供用中）、運河沿い道路の4車線拡張（工事中、一部供用中）、アレキサンドリア市中心部から都市間道路への交差部大規模立体交差（1999年12月供用開始）、既存アブキール鉄道アップグレード計画第1期（メトロ計画とされているもの）の入札準備、10月着工予定、路面

電車、バス等の再編、新設計画等が進められており、これらプロジェクトが完全に実施されれば現状の課題はかなりの程度改善が期待されること。

- 3) 新市街地形成、物流施設、工業施設等の展開による、既存市街地との交通手段確保等、都市開発と交通計画の一体となった計画策定の実施にあたってはアレキサンドリア県だけでなく、運輸省、住宅コミュニティー省（計画策定（道路含む）を担当）の本調査への実質的な関与が必要不可欠となってくること。
- 4) アレキサンドリア港湾（JICA：1999年M/P実施）取り扱い貨物量の増加、新アレキサンドリア空港の供用開始（JICA：1985年M/P実施、2000年4月開港）等の都市内交通に与える検討の必要性が生じていること。

から、当初要請に基づくS/Wは現在のニーズに合致しなくなっている。

一方、

- 1) 事前調査団は、本調査の要請元であり、S/W署名予定である知事との面会がなされていないことから（当初面会予定がキャンセルとなった）都市交通に対する知事の考え、本調査に対する期待等が確認できていないこと。
- 2) アレキサンドリア県では公共交通機関を担当するアレキサンドリア旅客輸送公社（APTA）は本調査に非常に積極的であり、カウンターパートの計画策定能力も比較的高いといえるものの、交通警察、都市計画部局、道路部局等他部局は十分ではない。またAPTAも他部局と連携して行おうとする姿勢まではみられず、実施機関としてのアレキサンドリア県の機能、能力が十分であることが確認できないこと。
- 3) 2017年マスタープランについてはアレキサンドリア県都市計画部局でのヒアリングにおいても十分な説明は得られなかったこと。同計画はアレキサンドリア県都市計画部局及び住宅コミュニティー省がイタリアの資金協力も得て作成したものであるが、実質的には住宅コミュニティー省で将来経済フレーム設定、土地利用計画等検討していることが分かった。住宅コミュニティー省との面会では担当者は非常に協力的であったが、アレキサンドリア県として同省の関与に係るスタンスも確認できなかった（実質的に判断できる人が知事だけであるため）。
- 4) メトロ計画はNAT（トンネル公社）が担当しているが、事前調査団が面会した副総裁、顧問は、ステアリングコミティーへの参加意思表示は得られたものの、基本的なスタンスとしてNATに何らかのメリットがない限り協力は行わないとし、事前調査団に対するデータ・報告書の提供もなされなかった。メトロ計画は与件とするにしても、またレビュー対象とするにしても、NATからの協力が得られなければ調査実施に不都合を来すことが容易に予想されること。
- 5) メトロ計画第1期は既に実施設計レベルまで進んでいるが、第1期計画を与条件とす

るか、レビューの対象とするかについて関係機関の間で温度差があること。N A T及びアレキサンドリア県はメトロ第1期計画については現在の計画を与条件として本調査を実施する方針であるが、一方運輸大臣の意向としては第1期を含めて必ずしもフィックスされたものではなく、最小限のコストで効果的な計画(高架計画をやめて平面での電化のみとする等)となることを望んでおり、必要であればレビューを行ってほしいとのことである。仮にメトロ計画のレビューにより設計変更までを実施するのであれば本調査全体の調査内容、分野、期間等に大きな影響を及ぼすため、関係者間の意思統一が不可欠である。

等があげられる。

このため、事前調査団は実施体制の確認、及び先方(特に知事)の意向等を確認しないままS/Wを署名・交換することとはせず、先方に対しては、当初要請書を補足説明する文書(修正TOR)を提出したうえで本調査の範囲を検討、S/Wを署名・交換することを説明し、アレキサンドリア県も合意したため、4月18日にアレキサンドリア県及び国際協力省と事前調査団長との間で議事録に署名した。

1 - 5 今後の方針

事前調査団は、現在アレキサンドリア県が交通問題解決のために実施している各種施策を高く評価している。これら計画が着実に実施されれば(また、現知事の下では可能性も高い)、当面の課題には対応できると判断しているが、一方、都市開発計画に基づく交通マスタープランの策定を行う意義は高いものと判断している。しかし、我が国の協力が先方要請に基づいて行われるという原則もあるため、先方のニーズを確認しないまま、調査団の考え方をもちって本格調査開始とすることはできない。

このため、今後の方針として以下のとおり実施することとしたい。

- (1) 本調査は2017年マスタープランを上位計画とし、2025年を目標年次とする都市交通マスタープランの策定、及び現在実施中のプロジェクトが完了してもなお残される問題があれば、それらを解消するために考えられるプロジェクトに係るF/Sの実施が想定されるものと考えられるが、エジプト側からの修正TORでは、これら内容に加え、既存計画(前提条件とすべき計画)に係る資料・情報提供、中央省庁等関係機関との協力体制の構築についての考え方が記載されていることが必要である。このため、第1に本調査に対する知事の意向・方針を確認する必要がある。
- (2) 当初要請から時間が経過、要請提出後の状況変化が大きいことから、TORの修正・補足説明を行う修正TORを提出させることとする。修正TORはアレキサンドリア知事の署名だけ

でなく、本格調査実施及び調査終了後の事業化にあたっては責任ある立場とするために、運輸省、住宅コミュニティー省の協力体制を明記したものとする（両省の副署名が望ましい）。

- (3) 修正TORが十分に検討されたものであり、かつ各省庁との協力体制についても十分な言及がなされていれば本格調査の実施は可能であるとしてS/Wを署名・交換する。署名は日本側が事前調査団長(又はエジプト事務所長)、エジプト側はアレキサンドリア県知事及び運輸省、住宅コミュニティー省とする。これらが確認されないのであれば、アレキサンドリアに対する協力は行わないこととする。

第2章 本格調査について

「第1章1-5 今後の方針」に沿って日本側は、大使館及びJICA事務所を通じて先方カウンターパート(C/P)からの修正TOR提出を待つこととした。

その後、提出された修正TORについて日本側で検討したものの、日本が本格調査を実施する必要性は低いと判断されるため、本調査は中止することとなった。

以下では団長所感及び、中止に至ったその後の経緯を記す。

2-1 団長所感

はじめに、実施細則(S/W)の署名にいたらなかった理由を説明せざるを得ない。最大の原因は、エジプト側のTOR提出から今回のミッション到着まで1年6か月が経過しており、この準備段階の日本側の対応が不十分であり、ミッション到着後の調査によってアレキサンドリア側の急激な状況変化が明白になったことであり、この結果、TORの修正・再提出を相手側に求めた。

日本側の対応が不十分とする理由の第1は、本件のエジプト側C/P、アレキサンドリア県のMr. Ahmed Khalaf (Secretary General、副知事)に対して「本件に対する熱意が不十分ではないか」と詰問したのに対し、「2年間、日本側から連絡がなく、この案件は軽く考えられているのではないか」と逆襲されたことから明白なように、途中何の連絡もなく放置状態にあったことにある。エジプト側の優先順位が低かったものを、日本側で高く取り上げた経緯があると説明を受けているが、このような優先順位変更にあたって、先方への意思表示がないのは適切ではなからう。

第2は、この放置状態のなかで、TORで想定していた重要道路プロジェクトが着手され完成にいたり、現在も多くの道路整備が着々と進んでおり、通勤鉄道であるアブキール鉄道の改善も1期計画は詳細設計も終了し財源確保待ちの状況にあるなど、極めて重大な変更があるにもかかわらず、その重要性を認識しないまま、ミッション採択が進んだことである。このため、当初調査対象地域と想定した都心部とその東側の既存市街地では、フィージビリティ調査(F/S)対象となるような交通プロジェクトは「落葉拾い」の様相となった。

第3は、上位計画となる県単位のマスタープランに関して、TORで言及されたアレキサンドリア大学策定の2005年計画から、国の計画担当省が策定した2017年計画に改訂されたが、この内容把握が不十分で、既存市街地から西側への市街地拡大を想定している事実を明確に認識するまでに現地到着後も多くの時間を要した。例えば、都心部の西方、道路距離48km地点に新国際空港が部分開業しているが、この情報は、日本側関係者、アレキサンドリア県関係者との議論を一通り済ませて立ち戻ったカイロにて運輸大臣と議論した際に初めて知らされるという始末である。現在のアレキサンドリア県知事は、極めて行政手腕が高く、人気も高く、富裕層から新たな

財源を確保し、国の関連機関にも強く働きかけ、道路整備を急速に進めている。この知事が数年前に任命されなければこれほどの急激な変化はなかったと考えられるが、ミッション採択の関係者に「大した変化はない」との思い込みがあったのではないかと懸念せざるを得ない。

次に、このような状況にもかかわらず、修正TORの提出を求めるという形で、本格調査への道を残した背景を述べる。

第1に、既存市街地において、道路や公共交通プロジェクトが個別に、また、公共交通プロジェクトについては担当部局別実施されているが、それらを比較し、都市内の限られた交通空間を利用する優先順位を明確にする必要がある。特に、シティー・トラムは専用軌道をもたず、自動車交通と混在し、互いに機能を阻害している。シティー・トラムの専用軌道を確保しつつ、自動車交通の円滑な処理を達成するために、主要交差点のオーバース、都心部の面的信号制御、都心部の魅力的な歩行者空間の確保など、主要地点の交通容量拡大と総合的な交通管理を提案する必要性は高い。公共交通は、カイロと結ぶ都市間鉄道、既存市街地を貫くアプキール鉄道、都心部から広がるトラム網、バス（24人乗り）、ミニバス（セルビス：14人乗り）が、自動車保有率の低い（イタリア系コンサル報告書の推定値では3世帯に1台程度）なかで、頻度高く、かつ乗車人数も多く利用されており、自動車保有率の増加を見込むと、マルチモーダルな交通計画提案は現実的な問題解決策として重要である。

第2に、都心部の西側に隣接する港湾は、新旧2地域に分かれるが、港湾に発生集中する大型トラックが住宅地を通過することなく背後圏に至る砂漠道路やコースタルハイウェイに至るためのアクセス道路を整備する必要性は高い。JICAは、大アレキサンドリア港のマスタープランも実施しており、この港湾貨物を処理するための交通施設を都市圏交通計画で位置づけることは適切である。

第3に、港湾地区の更に西側では、新国際空港、副都心の育成、中所得階層向け住宅供給など、今後、交通需要の増大が想定される地区が存在し、この地域内の交通網整備、並びに既存都心部との連絡交通網整備の課題がある。これらは、2025年を目標とする都市圏交通計画のなかで、中心を占める重要課題である。現在、フランス系コンサルが実施している地域鉄道プロジェクトは、それに先行するイタリア系コンサルによる交通需要推計を基に設計されている。同様な意味でアレキサンドリア都市圏の交通マスタープラン立案は、この開発予定地区の道路/鉄道プロジェクトを検討する将来交通需要を与えるものとして、重要性が高い。

第4に、ナイル側デルタ地帯の夏の避暑地として、隣接諸国からの観光客も含めて、夏の滞在人口が大きく増加するアレキサンドリアにおいては、これに対応する交通計画を提案するべきと考える。運輸大臣からのヒアリングによれば、中流階級の人たちがマイカーでアレキサンドリアに来訪し夏場用のアパートに1週間から10日間滞在する。統計資料によれば、夏場のホテル滞在客数は40万人、平均5泊で、延べ200万人日である。アレキサンドリア関係者との議論では、現

在人口360万人に対して、夏場は延べ数で200万人増加するとの説明を受けており、この問題は重大である。アレキサンドリア県居住者が海岸に集中することによる交通渋滞や、昼間ビーチですごした観光客が都心部に集中する問題への対策のため、観光交通対応の交通需要管理策の提案が必要である。

第5に、アレキサンドリア県庁、特に県知事の行政能力であるが、国の出先機関も含めて、都市計画・交通計画の関係者は到着当日、要請後翌日に県庁に招集されており、その影響力は極めて大きい。配下の陣容に関しては、専門性に乏しい部局もあるが、公共交通局を筆頭に、英語での議論が可能な人材も散見され、技術移転を受け止める可能性はある。知事は国賓への対応と家族内のご不幸により多忙で、会見できなかったが、副知事には、知事の熱意と日本の協力実績に対する高い評価を確認しており、今回の調査には全面的に協力するとの説明を受けた。国の機関との調整が必要なため、S/Wの署名に至る場合は、県知事に、運輸大臣、住宅コミュニティー省大臣を加えるかどうか、検討の余地が残るが、県知事を実質的なC/Pとすることに異存はない。

次に、今回のS/Wミッションを通して気になった点を述べておく。第1に滞在ホテルの決め方である。今回はモンダザシェラトンであるが、都心部から18kmと遠く、都心部に位置する県庁まで車で30分から1時間を要する。交通施設の視察を含めて、対象地域の東端に近いロケーションは、限られた滞在時間を有効に使用するうえで問題である。事前調査団は都心部ホテルを視察し、JICAディスカウムの交渉も進めたが、少なくともシェラトンと都心部ホテルのいずれかを選択できる状況を望む。第2には、携帯電話やパソコン、プリンターなどの機材について、今回は調査団が持ち込んだが、カイロ事務所レンタルすれば、移動の疲れは大幅に削減する。インターネット、日本のメールが読める設定が整えば、大学関係者のJICA出張への参加率は高まると考える。第3に、都市交通計画案件では、技術協力を1つの理由にあげているが、交通調査から立案、あるいはJICA Stradaによる調査結果を移転の目玉とするのであれば、現地の大学関係者を巻き込み、これらのソフトとデータを受け取り、活用する担当を明確にするべきであり、予算項目としても別建てで用意するべきである。第4に、第3点と関連するが、都市交通マスタープランの策定が優先プロジェクトを選定し、F/Sを実施することに主眼を置くとすれば、このF/S対象プロジェクトに日本側がどのようにかかわると説明すべきか、事前調査団に明確にさせていただくことが望ましい。日本側の積極的関与を重視する方が、日本側が調査する理由が明確であり、優先プロジェクトの選定も異なるものになる。優先プロジェクトの実施は日本側と無関係という仕切りであれば、マスタープラン策定のみでとどめる方が分かりやすい。この関係を整理していただければありがたい。

最後に、アレキサンドリア都市圏の視察は総合交通計画のあり方を考えるうえで大変に良い機会であった。この機会を可能とした関係各位に感謝するとともに、この案件の進展を期待する。

2 - 2 その後の検討状況

事前調査団帰国以降の本調査に係る検討経緯は以下のとおりである。

5月23日 事前調査帰国報告会開催

S / W署名に至らなかった経緯説明、事前調査団から、緊急性は低いと考えられること、総合的なM / P策定の意味はあるが、そのためには事業実施官庁である運輸省、住宅コミュニティー省等の協力体制を構築することが不可欠であること、このため本調査を実施するにあたって修正TORをみたうえで内容を判断したい、とした。本会議出席者の合意事項として、修正TORが提出されなければ案件は中止とすること、修正TORが提出されれば内容を精査し案件を実施するか否かを判断することとした。

6月19日 修正TOR提出

付属資料2 - 2のとおり修正TORが提出された。

6月30日 各省会議開催

修正TOR提出を踏まえ、日本主導でS / W案を作成、調査を実施する、案件を中止する、もう一度相手にボールを投げ返す、の3案について議論を行った。

事前調査団報告及び修正TORを踏まえて関係者間で協議した結果、本調査は中止の方向で収束させたいということとなった。外務省から本修正TORでは先方の意図も分からず、日本側でS / W案を作成、案件実施にもっていくことは困難と考えるので、外交ルートで中止を通報すること、そのためにJICA及び事前調査団では、本調査を実施できない理由について論理的に説明する文書を作成してほしいとの依頼がなされた。

7月24日 JICAより外務省あて修正TORに係る検討結果の送付

既に供用済みなし事業中のプロジェクトが多数存在しており、これらプロジェクトが実施されればおおむね問題は解決されること、2017年のマスタープランにて交通計画についても触れられており、改めて2025年を対象とした総合交通計画策定の意味合いが低いこと、調査実施体制について触れられていなく、実効性のある調査実施体制を構築できるのか確認できないこと、を説明、付属資料5を補足説明として外務省に送付した。

7月 外務省開発協力課にて検討、案件の中止決定

JICAの検討結果も踏まえ、開発協力課は本調査を中止することとした。