

【収集資料リスト】

収集資料リスト

調査名 カンボジア国第二メコン架橋建設計画予備調査

番号	名称	形態 図書・ビデオ 地図・写真等	カブ・コト	発行機関	発行年
1	SUBDECREE on Addressing Soccio-Economic Impacts caused by Development Projects, <u>July 2008 (Draft)</u>	図書	カブ	Inter-Ministerial Resettlement Committee (IRC) / Ministry of Economy and Finance	2008
2	Draft SUBDECREE on Land and property Acquisition And Addressing Socio-Economic Impacts caused by State Development Projects, dated of <u>12 November 2007</u>	図書	カブ	同上	2007
3	(Khmer) ditto	図書	カブ	同上	2008
4	(Khmer) Note on National Discussion Seminar on drafted Sub decree Addressing Socio-Economic Impacts caused by Development Projects, On <u>21st May 2007</u> , held by Mr. Keat Chhun-Minster of MEF	図書	カブ	同上	2007
5	(Khmer) Meeting Note on Property and Land Acquisition and Addressing Socio-Economic Impacts caused by Development Projects on <u>3rd Edition on revising Sub-decree, held on 14 November 2007</u>	図書	カブ	同上	2007
6	(Khmer) Meeting Note on the above of the <u>4th Edition on revising Sub-decree, held on 6th December 2007</u>	図書	カブ	同上	2007
7	ADB-GMS: Cambodia Road Improvement Project - Updated Resettlement Plan - Main Text, September 2005	図書	カブ	同上	2005
8	WB: Road Rehabilitation Project, Resettlement Action Plan, 1999	図書	カブ	同上	1999

9.	TOR for Replacement Cost Study for NR 1 (Phnom Penh-Neal Leung Section) Phase III	図書	北-	同上	2007
10	Final Report of Replacement Cost Study by BN Consult, March 19 th 2007	図書	北-	同上	2007
11	TOR for Consultant to conduct Replacement Cost Survey (NR 1 Phase IV)	図書	北-	同上	2008
12	Guidelines on The Functioning and Duties of Grievance Committee under the Development Projects	図書	北-	同上	2006
13	Replacement Cost Study: Power Distribution Greater Sub-region Transmission Project	図書	北-	同上	2005
14	Updated easement fee and replacement cost of land in 10 areas	図書	北-	同上	2007
15	Palm Tree Study Final Report, February 2008 by B.N. Consult ----- A part of Power Transmission Project	図書	北-	同上	2008
16	Terms of Reference: Sugar Palm Study Program for Transmission Project (Takeo-Phnom Penh)	図書	北-	同上	2005
17	Draft Terms of Reference for Consultant to conduct of Replacement Cost Study, for NR 1 Phase III	図書	北-	同上	2006
18	Terms of Reference for Consultant to conduct of Replacement Cost Study, for NR 1 Phase IV	図書	北-	同上	2008
19	General Population Census of Cambodia 2008: Provisional Population	図書	オリジナル	National Institute of Statistics,	2008
20	Cambodia Inter-censal Population Survey 2004; Analysis of CIPS Results Report 7- Literacy and Education	図書	オリジナル	同上	2004
21	ditto, Report 8 - Women in Cambodia	図書	オリジナル	同上	2004
22	ditto, Report 2- General Report at Provincial Level 08- Kandal Province	図書	オリジナル	同上	2004

23	ditto, 14-Prey Veng Province	図書	オリジナル	同上	2004
24	Cambodia Socio-Economic Survey 2004; Summary Subject Matter	図書	オリジナル	同上	2004
25	Strategic Plan (2004-2008)	図書	オリジナル	Department of Planning and Legal Affairs, Ministry of Environment	2003
26	SUB-DECREE on ENVIRONMENTAL IMPACT ASSESSMENT PROCESS	図書	オリジナル	Council of Ministers, Royal Government	1999
27	Land Law of Cambodia: A Study and Research Manual, November 2003	図書	オリジナル	East-West Management Institute, Inc.	2003
28	ADMINISTRATIVE MAP OF LEUK DEAK DISTRICT, KANDAL PROVINCE 2008-2010, Scale=1:60,000	地図	オリジナル	不明	不明
29	Topographic Map 150,000: KAMPONG TRABEK, (printed in 1977)	地図	オリジナル	(Prepared by U.S. Army 1967)	1977
30	Ditto, PRE VENG	地図	オリジナル	(Prepared by U.S. Army 1967)	1977

【巻末資料】

別添 1. 討議議事録 (Minutes of Discussions)

別添 2. JICA 環境社会配慮審査会

2-1. 諮問および答申

2-1-1. 「カンボジア国第二メコン架橋建設計画調査」ドラフトファイナルレポート

2-1-2. 「カンボジア国第二メコン架橋建設(無償資金協力の事前の調査)」開発調査フォローアップ調査の内容および必要な事前の調査について

2-2. 審査会議事録 (抜粋)

2-2-1. 第 12 回審査会 (平成 19 年 11 月 26 日)

2-2-2. 第 13 回審査会 (平成 19 年 12 月 10 日)

2-2-3. 第 14 回審査会 (平成 19 年 12 月 27 日)

別添 3. 環境社会配慮分野

3-1. 道路公用地 (ROW) に関する省令

3-2. 苦情処理ガイドライン Guidelines On The Functioning and Duties of Grievance Committee Under the Development Projects, 28th June 2006

3-3. サービス道路平面図 (開発調査報告書より抜粋)

3-4. Draft Manual of Detailed Measurement Survey (DMS), September 2008

3-5. 売り子、半固定的店舗、店舗等に対する聞き取り調査

Minutes of Discussions
on the Preliminary Study
on the Project for Construction of the Second Mekong Bridge
in Kingdom of Cambodia

In response to a request from the Royal Government of Cambodia, the Government of Japan decided to conduct a Preliminary Study (hereinafter referred to as "the Study") on the Project for Construction of the Second Mekong Bridge (hereinafter referred to as "the Project") and entrusted the study to the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA").

JICA sent the Preliminary Study Team (hereinafter referred to as "the Team"), which is headed by Mr. Toshiyuki KUROYANAGI, Director General of Economic Infrastructure Department, and is scheduled to stay in the country from August 28 to September 30, 2008.

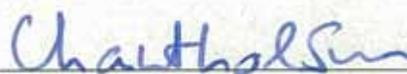
The Team held discussions with the officials concerned of the Royal Government of Cambodia and conducted a field survey at the study area.

As a result of discussions and field survey, both parties confirmed the main items described in the attached sheets.

Phnom Penh, September 5, 2008



Toshiyuki KUROYANAGI
Leader
Preliminary Study Team
Japan International Cooperation Agency



H.E. Sun Chanthol
Minister
Ministry of Public Works and Transport
(MPWT)
Kingdom of Cambodia



H.E. Nhean Leng
Under Secretary of State
Ministry of Economy and Finance (MEF)
Kingdom of Cambodia

ATTACHMENT

1. Objective of the Study

The Team explained to the Cambodian side that the Team will collect information through the site survey and discussion with the Cambodian side to resolve the matters concerned for the implementation of the Project in consideration of the opinion of the Advisory Council of Environmental and Social Considerations Review of JICA (hereinafter referred to as "the Advisory Council"). The context of the opinion is shown in Annex-1. The Cambodian side understood the contents and commit to provide maximum cooperation to the Team.

2. Project site

The site of the Project is Neak Loeung as shown in Annex-2.

3. Responsible and Implementing Organization

3-1. The Responsible and Implementing Organization is Ministry of Public Works and Transport (MPWT).

3-2. The organization chart of MPWT is shown in Annex-3.

4. Items requested by the Government of Cambodia

Both sides confirmed that the items described as follow were requested by the Cambodian side.

- Construction of the "Second Mekong Bridge", crossing the Mekong River at Neak Loeung, border between Prey Veng province and Kandal province.

5. Japan's Grant Aid Scheme

5-1 The Cambodian side understands the Japan's Grant Aid Scheme explained by the Team, as described in Annex-4.

5-2 The Cambodian side will take the necessary measures, as described in Annex-5, for smooth implementation of the Project, as a condition for the Japanese Grant Aid to be implemented.

5-3. The Team pointed out that the estimated counterpart fund borne by the Cambodian side shall be very large because of the Project size (estimated commission, affected area and persons, etc.). The Cambodian side replied to secure sufficient budget in a timely manner for smooth implementation of the Project.

5-4. Both sides confirmed that the Cambodian side should take responsibility for the removal of unexploded ordnances (hereinafter referred to as "UXOs") and mines within the Project area. In case the removal of UXOs and mines will be necessary to conduct the field survey for Basic Design Study, the Cambodian side will remove them. me

8

CS

6. Environmental and Social Considerations

6-1. The Team explained the outline of the JICA Guidelines for Environmental and Social Considerations (hereinafter referred to as “the JICA Guidelines”), and the Cambodian side agreed that the JICA Guidelines will be observed for the Project, in addition to relevant laws, regulations and the National Resettlement Policy (NRP) of Cambodia. The NRP is under the process of authorization.

6-2. Through the examination of the Environmental and Social Considerations for the Project, both sides confirmed the following items should be considered.

- (1) To promote the socially vulnerable groups and low income groups to participate in the public consultation,
- (2) To exchange views and opinions with representatives of PAPs (Project Affected Persons) and responsible NGOs (Non-Governmental Organization) for consideration during the preparation of RAP (Resettlement Action Plan),
- (3) To examine the mitigation measure for indirectly affected persons such as mobile vendors and employed staffs at the ferry terminal before the commencement of the Project.

6-3. Both sides confirmed that the Cambodian side compensates the PAPs with replacement cost based on the result of market price survey conducted by the Cambodian side, as described on the Note Verbal, which is issued on March 25, 2008, from the Government of Cambodia to the Embassy of Japan in Phnom Penh, attached as Annex-6. The market price survey will be conducted during the Detailed Measurement Survey (DMS) based on the detailed drawings.

7. Schedule of the Study

7-1. The Team will proceed to further study in Cambodia until September 30, 2008.

7-2. After the completion of the field survey in Cambodia, the Team will report the result of the Study to the Advisory Council. When the concerned matters on the environmental and/or social perspectives are adequately addressed by the result of the Study, which should enable the Japanese Government to make well-reasoned judgment, JICA will dispatch the Basic Design Study Team upon the decision from the Japanese Government.

7-3. The Cambodian side requests the Japanese side to implement the Project as early as practical in order to contribute to economic development of Cambodia and the region.

8. Other relevant issues

8-1. Both sides confirmed that the Cambodian side should keep improving the ferry operation service at Neak Loeung until the commissioning of the Bridge.

8-2. The Cambodian side shall coordinate with organization concerned and obtain the permit for the Team to conduct road traffic survey at the site and border areas (Poipet, Bavet and Trapeang Plong). MS

- 8-3. The Team explained that the Study report will be disclosed, according to the JICA's policy on information disclosure. The Cambodian side replied no objection on the issue.
- 8-4. The Cambodian side shall provide necessary number of counterpart personnel to the Team during the period of their studies in Cambodia.
- 8-5. The Cambodian side shall submit answers to the Questionnaire, which the Team handed to the Cambodian side, by September 15, 2008. mf

(Unofficial Translation)

**Opinion by the Advisory Council on the Second Mekong River Bridge in Cambodia
(Preparatory Study for Grant Aid Project)**

Preparatory study (preliminary and other studies) should examine the issues mentioned below before launching a basic design study in order to ensure "JICA conducts Basic Design Study in cases where EIA is carried out, or development studies are implemented in accordance with the guidelines and environmental and social considerations studies are not required again" as stipulated in section 2., 3.5.1 of the Guidelines for Environmental and Social Consideration based on the results of the development study and follow-up study.

Traffic Volume Survey

1. With regard to the traffic volume across the study target area, it is important to understand the position of the Second Mekong Bridge in the Second East-West Corridor and the latest trend in the area's cross-border traffic, which has changed since the time of the development study. The following issues should, therefore, be confirmed through preliminary and other studies.
 - 1) Details and implementation status of the Memorandum of Understanding on Initial Implementation of CBTA (IICBTA) on the two border locations of Bavet (Cambodia)/Moc Bai (Vietnam) and Poipet (Cambodia)/Aranyaprathet (Thailand) as well as of the Bilateral Road Transport Agreement (BRTA)
 - 2) Progress of transition to single stop and single window on the two border locations concerning IICBTA
 - 3) Details and implementation status of the arrangement on the issuance of truck passports by BRTA
 - 4) Trends of IICBTA among Thailand, Cambodia and Vietnam
 - 5) Traffic volume survey on the border (Origin-Destination: OD Survey on and beside the roads)

2. The development study report states that "Given the margin of error in the traffic demand forecast, it is advised to monitor the actual traffic volume for the next few years by the proponents. It is also suggested that, based on the results of traffic demand monitoring during this period, further consideration be given to appropriate timing of preparation for the construction. This is in accordance with the recommendations by the JICA Advisory Council on the Environmental and Social Considerations with respect to the importance of the traffic demand forecast for the project implementation." In the next section, the report adds that "The traffic demand monitoring should be executed using an indirect method such as the data on monthly revenue from the ferry operation and a direct method such as counting traffic volume on board during the fixed one week period in May, so that the counting result can be compared with the traffic survey conducted in May 2004 by the current Study Team."

As part of the follow-up study, traffic volume was monitored in 2006 and 2007. However, the study was not good enough to fully examine the monitoring result figures (especially those in 2007) in terms of what they imply and how they would change in the future. The final follow-up study report itself states, for example, that "The holiday, which was followed by monitoring traffic survey in 2007, may also contribute to the increase in the back-to-home traffic." The report also says that "The traffic volume observed in 2007 outdid our estimate to such an extent that it cannot be explained by economic growth only."

We cannot deny the possibility, therefore, that the conclusion and recommendations of the draft follow-up study report overestimated future traffic volume under the influence of the

observed traffic volume in 2007. Moreover, we find it difficult to say that this report sufficiently meets requirements suggested by the Advisory Council concerning the development study report (March 2006), that is, "Given the margin of error in the traffic demand forecast, it is advised to monitor the actual traffic volume for the next few years by the proponents. It is also suggested that, based on the results of traffic demand monitoring during this period, further consideration be given to appropriate timing of preparation for the construction."

Considering these issues, the following surveys should be conducted in preliminary and other studies.

- 1) With regard to transportation volume by ferryboats, to survey annual fluctuation in traffic volume including aggregate data of daily ticket fees paid by users (both weekdays and holidays for 24 hours) as well as to implement a terminal study during the most stable period in the year.
- 2) The terminal study includes counting the number of cars that get aboard ferryboats at the terminal in Neak Loeung. It should also be ensured that an OD survey would be conducted at an appropriate time.
- 3) To review the demand forecasts made by both the development study and follow-up study based on the results of 1) and 2) above, and to finally determine when to construct the Bridge with a long-term demand forecast.

Public Consultation

3. When conducting public consultation, involvement of the economically and socially vulnerable people such as peddlers should be necessary.

Resettlement action plan: RAP

4. In order to make a resettlement action plan, the following surveys targeting affected people, and the provision of support for making the draft plan are required. When providing this support, notwithstanding the contents of the proposed National Resettlement Policy (NRP), it should be confirmed in writing to the government of Cambodia if social consideration such as involuntary resettlement, as stated in the JICA Guidelines for Environmental and Social Considerations, will be complied. It is also necessary to discuss how to provide conditions for the design and implementation of an appropriate resettlement action plan.

1) Studies Complementing both the Development Study and Follow-Up Study

i) Socio-Economic Survey

In order to grasp the characteristics of affected persons, to understand the influence of this project on livelihoods, to reflect the factors at planning and design stage, and to obtain information on the monitoring baseline, preliminary and other studies should analyze survey methods: how to collect existing socio-economic data on the following issues and how to understand this project's influence on livelihoods as follows,

- a. Households Composition
- b. Major (occupation) and other sources of income in households
- c. Standards and breakdowns of incomes and expenditures
- d. Language, religion, education and literacy
- e. Access to social infrastructure (e.g. road, school, medical facility, market, religious facility and occupational, water and sanitary facilities)
- f. Types of rights to land and housing (e.g. ownership, lease or illegal occupation)
- g. Types of land use (e.g. residential, business or agricultural)
- h. Types and extent of direct and indirect influence suffered by households due to this project; and issues that require special consideration
- i. Opinions on the necessity of substitute land and other issues

ii) Detailed Measurement Survey: DMS

Preliminary and other studies should indicate a basic principle required for the implementation of a DMS for the resettlement action plan: RAP, and prepare

CS

guidelines for RAP implementation. The guidelines should include, based on achievements accomplished by and lessons learned from other projects such as the project for the improvement of national road No. 1, important points concerning the common methods to be applied to the whole study, formats of documents to be made and presence of affected residents at a study.

iii) Compensation for Resettlement

Market price survey such as affected assets (residential, agricultural and business land, housing, etc.) should be conducted in order to estimate compensation cost based on the replacement cost. This survey, should refer to recent transaction prices of land and houses in and around the target area, market prices of land and houses with conditions similar to those in the target area, and methodology of the recent market price surveys conducted by ADB on the national road No. 1 and GMS roads. With these reference cases, preliminary and other studies should confirm survey methods and implementation procedures to be applied to the market price survey.

Also, guidelines should be prepared to help the implementing agency in conducting a market price survey at a proper time after the Basic Design Study.

iv) Analysis of measures to maintain and improve the living standard, including the necessity of substitute land

Necessity of substitute land should be discussed in light of the possibility of land acquisition by the residents themselves and the residents' wishes. Preliminary and other studies should establish the criteria and principle for determining the cases that require substitute land and a basic principle on land improvement (e.g. infrastructure and common facility), referring to other cases including the national road No. 1. Preliminary and other studies should also discuss a basic policy on maintenance and improvement of the living standard including the creation and recommendation of employment opportunities, vocational training, low-interest loans, guidance on proper management of compensation money, etc.

v) Considering the Socially Vulnerable Peoples

In designing a life reconstruction plan for affected people based on the results of the development study and additional socio-economic survey, it is required to consider socially vulnerable people who require special care. Here, the socially vulnerable people include women, children, people with disabilities, aged or poor people and minority groups.

vi) Others

Preliminary and other studies should examine basic principle on the following issues.

- How to define the people who shall be compensated and how to set a cut-off date
- Meeting with affected people through public consultation and other measures
- How to implement the resettlement action plan
- Grievance mechanism and resettlement and life reconstruction monitoring systems
- Consideration for those who affected by the Bridge (e.g. peddlers at ferryboat terminals)

2) Supporting for Designing a Draft Resettlement Action Plan and its institution

Based on the surveys and analyses described in 1) above, preliminary and other studies should support for drafting a policy for resettlement action plan, since the plan will be the core component in the life reconstruction plan. During the design process, it is important to encourage the implementing agency to set up a forum for opinion exchange with NGOs experienced on resettlement matter in Cambodia, and with the representatives of affected people. It is also important to collect information from ADB and other donors that have worked in Cambodia

Ferryboat Maintenance Survey

5. A survey on improved ferryboat operation is required in order to assess the present and future influence on those who work for ferry boats based on the Bridge construction scenario. For this

purpose, preliminary and other studies should examine the current situation concerning the issues mentioned in “(2) Implementation of proper maintenance and repair of ferryboat operation in Neak Loeung” in the recommendations of the development study report as follows:

- i) To plan a whole repair and maintenance schedule for the existing ferryboats,
- ii) To reserve a budget for maintenance and repair,
- iii) To carry out repair and maintenance of ferry boats on schedule,
- iv) To reinforce the workshop for improvement of quality in repair and maintenance including training and education of staff,
- v) To contrive a long term development plan including acquisition plan of ferryboats crossing rivers in Cambodia,
- vi) To expand the activity of the work at the Neak Loeung Dockyard MAP

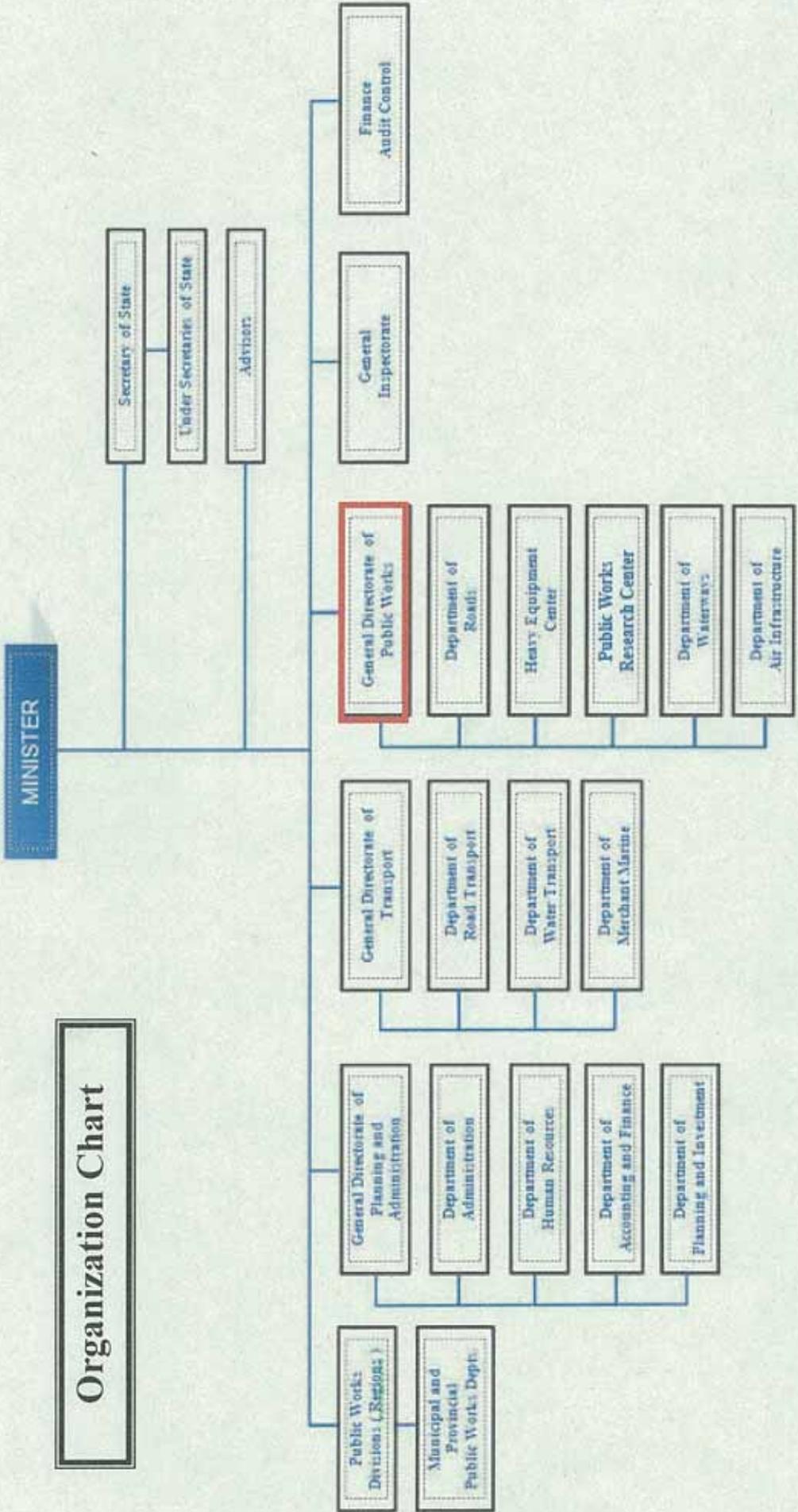
Project Site



8

CS AW

Organization Chart



Handwritten mark

Handwritten initials: CS DW

Japan's Grant Aid Scheme for General Project

The Grant Aid scheme provides a recipient country with non-reimbursable funds to procure the facilities, equipment and services (engineering services and transportation of the products, etc.) for economic and social development of the country under principles in accordance with the relevant laws and regulations of Japan. The Grant Aid is not supplied through the donation of materials as such.

1. Grant Aid Procedures

Japan's Grant Aid Scheme is executed through the following procedures.

Application	(Request made by a recipient country)
Study	(Basic Design Study conducted by JICA)
Appraisal & Approval	(Appraisal by the Government of Japan and Approval by Cabinet)
Determination of Implementation	(The Notes exchanged between the Governments of Japan and the recipient country)

Firstly, the application or request for a Grant Aid project submitted by a recipient country is examined by the Government of Japan (the Ministry of Foreign Affairs) to determine whether or not it is eligible for Grant Aid. If the request is deemed appropriate, the Government of Japan assigns JICA (Japan International Cooperation Agency) to conduct a study on the request.

Secondly, JICA conducts the study (Basic Design Study), using Japanese consulting firms.

Thirdly, the Government of Japan appraises the project to see whether or not it is suitable for Japan's Grant Aid Scheme, based on the Basic Design Study report prepared by JICA, and the results are then submitted to the Cabinet for approval.

Fourthly, the project, once approved by the Cabinet, becomes official with the Exchange of Notes (E/N) signed by the Governments of Japan and the recipient country.

Finally, for the smooth implementation of the project, JICA assists the recipient country in such matters as preparing tenders, contracts and so on.

2. Basic Design Study

1) Contents of the Study

The aim of the Basic Design Study (hereinafter referred to as "the Study"), conducted by JICA on a requested project (hereinafter referred to as "the Project"), is to provide a basic document necessary for the appraisal of the Project by the Government of Japan. The contents of the Study are as follows:

- Confirmation of the background, objectives, and benefits of the Project and also institutional capacity of agencies concerned of the recipient country necessary for the Project's implementation.
- Evaluation of the appropriateness of the Project to be implemented under the Grant Aid Scheme from a technical, social and economic point of view;
- Confirmation of items agreed upon by both parties concerning the basic concept of the

Project.

- Preparation of a basic design of the Project.
- Estimation of cost of the Project.

The contents of the original request are not necessarily approved in their initial form as the contents of the Grant Aid project. The Basic Design of the Project is confirmed considering the guidelines of Japan's Grant Aid scheme.

The Government of Japan requests the Government of the recipient country to take whatever measures are necessary to ensure its self-reliance in the implementation of the Project. Such measures must be guaranteed even through they may fall outside of the jurisdiction of the organization in the recipient country actually implementing the Project. Therefore, the implementation of the Project is confirmed by all relevant organizations of the recipient country through the Minutes of Discussions.

2) Selection of Consultants

For smooth implementation of the Study, JICA uses registered consulting firms. JICA selects firms based on proposals submitted by interested firms. The firms selected carry out a Basic Design Study and write a report, based upon terms of reference set by JICA.

The consulting firms used for the Study are recommended by JICA to the recipient country to also work on the Project's implementation after the Exchange of Notes, in order to maintain technical consistency.

3. Japan's Grant Aid Scheme

1) Exchange of Notes (E/N)

Japan's Grant Aid is extended in accordance with the Notes exchanged by the two Governments concerned, in which the objectives of the project, period of execution, conditions and amount of the Grant Aid, etc., are confirmed.

- 2) "The period of the Grant Aid" means the one fiscal year which the Cabinet approves the project for. Within the fiscal year, all procedure such as exchanging of the Notes, concluding contracts with consulting firms and contractors and final payment to them must be completed.

However, in case of delays in delivery, installation or construction due to unforeseen factors such as natural disaster, the period of the Grant Aid can be further extended for a maximum of one fiscal year at most by mutual agreement between the two Governments.

- 3) Under the Grant Aid, in principle, Japanese products and services including transport or those of the recipient country are to be purchased.

When the two Governments deem it necessary, the Grant Aid may be used for the purchase of the products or services of a third country.

However, the prime contractors, namely consulting, contracting and procurement firms, are limited to "Japanese nationals". (The term "Japanese nationals" means persons of Japanese nationality or Japanese corporations controlled by persons of Japanese nationality.)

4) Necessity of "Verification"

The Government of the recipient country or its designated authority will conclude contracts denominated in Japanese yen with Japanese nationals. Those contracts shall be verified by the Government of Japan. This "Verification" is deemed necessary to secure accountability of

Japanese taxpayers.

5) Undertakings required to the Government of the recipient country

In the implementation of the Grant Aid Project, the recipient country is required to undertake such necessary measures as the following:

- a) To secure land necessary for the sites of the Project and to clear, level and reclaim the land prior to commencement of the Project,
- b) To provide facilities for the distribution of electricity, water supply and drainage and other incidental facilities in and around the sites,
- c) To secure buildings prior to the procurement in case the installation of the equipment,
- d) To ensure all the expense and prompt execution for unloading, customs clearance at the port of disembarkation and internal transportation of the products purchased under the Grant Aid,
- e) To exempt Japanese nationals from customs duties, internal taxes and other fiscal levies which will be imposed in the recipient country with respect to the supply of the products and services under the verified contracts,
- f) To accord Japanese nationals, whose services may be required in connection with supply of the products and services under the Verified contracts, such facilities as may be necessary for their entry into the recipient country and stay therein for the performance of their work.

6) "Proper Use"

The recipient country is required to operate and maintain the facilities constructed and equipment purchased under the Grant Aid properly and effectively and to assign staff necessary for this operation and maintenance as well as to bear all the expenses other than those covered by the Grant Aid.

7) "Re-export"

The products purchased under the Grant Aid should not be re-exported from the recipient country.

8) Banking Arrangement (B/A)

- a) The Government of the recipient country or its designated authority should open an account in the name of the Government of the recipient country in a bank in Japan (hereinafter referred to as "the Bank"). The Government of Japan will execute the Grant Aid by making payments in Japanese yen to cover the obligations incurred by the Government of the recipient country or its designated authority under the verified contracts.
- b) The payments will be made when payment requests are presented by the Bank to the Government of Japan under an Authorization to Pay (A/P) issued by the Government of recipient country or its designated authority.

9) Authorization to pay (A/P)

The Government of the recipient country should bear an advising commission of an Authorization to Pay and payment commissions to the Bank.

Major Undertakings to be taken by Each Government

No.	Items	To be covered by Grant Aid	To be covered by Recipient Country
1	To secure land		●
2	To clear, level and reclaim the site when needed		●
3	Relocation, improvement and/or repair of existing utilities (power lines, telecommunication lines, water lines, etc.), if necessary.		●
4	To bear the following commission to the Japanese bank for the banking services based upon the B/A		
	1) Advising commission of A/P		●
	2) Payment commission		●
5	To ensure prompt unloading and customs clearance at port of disembarkation in recipient country		
	1) Marine (Air) transportation of the products from Japan to the recipient country	●	
	2) Tax exemption and custom clearance of the products at the port of disembarkation		●
	3) Internal transportation from the port of disembarkation to the project site	●	
6	To accord Japanese nationals, whose services may be required in connection with the supply of the products and the services under the verified contract, such facilities as may be necessary for their entry into Cambodia and stay therein for the performance of their works		●
7	To exempt Japanese nationals from customs duties, internal taxes and other fiscal levies which may be imposed in Cambodia with respect to the supply of the products and services under the verified contracts		●
8	To maintain and use properly and effectively the facilities constructed and equipment provided under the Japan's Grant		●
9	To bear all the expenses, other than those to be borne by the Japan's Grant, necessary for construction of the facilities		●

(B/A: Banking Arrangement, A/P: Authorization to Pay)



Ministry of Foreign Affairs
and International Cooperation

No 486 ASD2/MFA.IC

The Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation presents its compliments to the Embassy of Japan in Phnom Penh, and has the honour to acknowledge receipt of the Embassy's Note Verbale No. 322 AJ/ECO dated 16 August 2007, concerning the project for the improvement of the National Road No. 1 from Phnom Penh to Neak Loeng Section.

The Ministry has further the honor to inform the Embassy that the Royal Government of Cambodia has agreed to apply the Replacement Cost Study for the project for the Improvement of the National Road No. 1 and other future projects.

The Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation avails itself of this opportunity to renew to the Embassy of Japan the assurances of its highest consideration. ㄨ

Phnom Penh, 25 March 2008



EMBASSY OF JAPAN
PHNOM PENH

cc:

- Ministry of Economy and Finance
- Ministry of Public Works and Transport
- JICA Cambodia Office



JICA (PC) 第2-06001号
平成 18 年 2 月 6 日

環境社会配慮審査会
委員長 作元 直行 殿

独立行政法人 国際協力機構
理事 小島 誠二

環境社会配慮審査会への諮問について

JICA 環境社会配慮ガイドライン 2.4 の規定に基づき下記事項につき諮問いたします。

記

1. 件名

諮問第 4 号「カンボジア国第二メコン架橋建設計画調査」ドラフトファイナルレポート

2. 諮問事項

レポートにおける環境社会配慮関連事項の記述について

以 上

平成18年 5月 8日

独立行政法人 国際協力機構
理事 黒木 雅文 殿

環境社会配慮審査会
委員長 作本 直行

諮問第4号に対する答申について

JICA 環境社会配慮ガイドライン 2.4 の規定に基づき、諮問第4号「カンボジア国第二メコン架橋建設計画調査」ドラフトファイナルレポートについて、別紙のとおり答申いたします。

コメントの種類に応じて、答申内容を協力事業に反映するよう、お取り計らい下さい。

以 上

コメント

1. 本調査の参考事例としての活用について（提案）

本調査では、代替案の重み付け自体の評価を含めてステークホルダー協議を行ったこと、社会的影響評価において派生的な要素なども含めて評価したこと等のグッドプラクティスを行っていることから、本調査を、環境社会配慮ガイドラインの運用の参考事例として活用し、他の事業への適用を図ること。

また、本調査で行った環境社会配慮が事業化の際に実現されるよう、今後の動向をモニタリングすること。事業化に際しては、ドラフト・ファイナル・レポートの記載どおりに、交通需要予測の精度を勘案し、事業実施主体である公共事業運輸省が今後数年の交通量モニタリングを実施し、その結果をふまえてプロジェクトの適切な着工時期について検討する必要がある。JICAとしては、本開発事業の手法を今後の開発調査に活用すると同時に、この勧告に対する事業実施者の対応についてフォローし、適宜環境社会配慮審査会にも報告されたい。

2. 環境社会調査における人体・健康への影響の表現について（要求）

「5. 7. Natural Environment」を「Impact on Human Health and Safety as well as Natural Environment」に変更すること。

3. スコーピングの表示について（提案）

Scoping of EIAを示す表において、IEEの評価を建設段階と運用段階に分割して示すことを検討すること。

4. 絶滅が危惧されるカメの保全について（要求）

絶滅が危惧されるカメの保全が橋梁建設によって促進される可能性を示唆している部分につき、その理由を明記すること。

5. 絶滅が危惧される魚類への影響について（要求）

絶滅危惧種とされる Mekong Giant Catfish を含む魚類への影響について、以下の点を追記すること。

「本件橋梁周辺において魚類に対する悪影響が生じていないかどうかにつき、今後も（橋梁建設期間中及び建設後においても）更に調査を継続し、仮に悪影響が生じている場合にはそれを回避・軽減するための適切な措置を講じること」

6. 大気汚染に関する影響について（要求）

供用開始後の大気汚染に関する影響について、CO₂ 以外についても記載すること。

7. InundationとSubsidenceに関する影響評価について（提案）

‘7.3.3. Impact Prediction Study’において、Inundation とSubsidence に関する影響評価を具体的に記述すること。

8. 地域経済のベースライン情報について（要求）

- ・地域経済のベースライン情報の中で所得分布についても言及すること。
- ・‘7.4.2 (2) Impacts on Local Economy’において、メコン川とFlood Free Zone 予定地における漁業（非営利、生活用のものを含む）に対する影響と、それに伴う地元住民の所得など地元経済への影響にも言及すること。
- ・‘7.4.2 (3) Utilization of Land and Local Resources’において、Flood Free Zone を維持するために排水事業など追加的な事業の継続の必要性について記述し、カンボジア当局側（Ministry of Public Works and Transport: MPWTなど）の対処能力についても言及すること。

9. 派生的・累積的な影響について（要求）

橋の建設が木材の輸送を容易にし、間接的に非合法伐採の増加を招く可能性について記載すること。

10. 人の移動が与える影響について（要求）

Social capitalへの影響評価において、人の移動性の増大がもたらすコミュニティへの影響（長期的な、とりわけ教育を受けた若年層の流出など）についても言及すること。

11. Mitigation Measures for Social Environment について（提案）

- ・Mitigation Measures for Social Environmentに係る表(Table 7.4.51 及びTable 7.4.52)において、現段階で予想される障害、課題点についても記載すること。
- ・「道の駅」提案の実現可能性に関するカンボジア政府側の意向についても記載すること。
- ・「道の駅」の必要性・実現可能性に関する車両運転手を対象とした調査については、サンプル数が少ないので、車種等でまとめて記載すること。
- ・設置が予定される「道の駅」において、小規模商人の商業機会を確保するための具体策（例えば、集客力を増強する方策等）を講じる必要性及び本件橋梁建設により失業又は減収を余儀なくされる小規模商人に対する対応策（例えば、職業斡旋システムの確立等）を講じる必要性を指摘すること。

12. フェリー関連労働者の失業対策について（提案）

フェリー関連労働者の失業対策に関し、‘(2) Smooth Transfer and Training Programme 11. Neak Loeng Ferry Staff’ の項目に、以下の内容を追加すること。

「フェリーの廃止により失業する者が新しいフェリー運行場所で労働することを希望する場合には、MPWT が優先的に同人を同場所で雇用する。また、新しいフェリー運行場所が遠隔地にありかつフェリー廃止により失業する者がその場所での労働を希望しない場合には、他の職業を斡旋すること。」

13. 影響世帯数の説明について（提案）

代替案検討段階の後、選定されたルート A の影響世帯数が当初の 51 世帯から 260 世帯に増加した理由を明記すること。また、それが、代替案の選定結果に影響を及ぼすか否か検討し、影響を及ぼさないと判断されるときにはその理由を記載し、影響を及ぼすと考えられる場合は対処方法を提案すること。

14. Project Affected Peoples (PAPs) 等の定義について（要求）

社会影響の「PAPs by Types of Vulnerability」と移転部分のPAPsとの関連を明確にするとともに、PAP、Project Affected Individuals、Indirect affected people 等の用語の定義を記載すること。

15. 国道 1 号線の経験の記載について（要求）

住民移転に関して、国道 1 号線の経験についても記述すること。その際、ADB が融資した国道 1 号線（C2 区間）の改修事業では以下の諸点が指摘されていることに留意すること。

- ・当初合意していた住民移転計画に沿った形での移転が行われなかったこと。
- ・Inter-ministerial Resettlement Committee (IRC) の住民や関連機関とのコミュニケーション体制が十分でなく、IRC に対して住民、NGO 等からの批判があったこと。
- ・補償単価の割引、未払いが生じたこと。その結果としての移転住民が貧困化したこと
- ・外部モニタリング機関が必ずしも機能していなかったこと
- ・苦情処理委員会が機能していなかったこと。苦情処理委員会の存在が住民に知られていなかったり、住民が苦情処理委員会に申し立てをしづらかったりする状況があったこと。

16. Resettlement Action Plan (RAP) における補償額の設定について（要求）

RAP の中で採用される補償は、以前の生活水準を維持できるものであるという原則にのっとり、現在と同等の土地・家屋等の再取得が可能なものとすべきである。

この原則に鑑みれば、補償価格は当該資産の市場価格を踏まえたものであることが必要であり、現在の土地・家屋の価格が市場ではいかなるものなのかを判断するための調査が必要である。以上の考え方にもとづき、Detailed Measurement Survey の段階で、補償価格算定のために適切な市場価格調査を実施し、その結果を踏まえた補償価格とすべきであることを記載すること。家屋については、使用資材等に基づいた評価を行うこと。

17. 事業用地と住民の補償資格について

「建設予定地域(Construction Area)」と ROW(Right of Way)、「Corridor of Impact」との用語の違いについて記すこと。またカット・オフ・デートがいつ設定されるのか、カット・オフ・デート及び用地の境界の周知の必要性及びそれ以前に当該地域内に居住もしくは資産を有する住民の補償資格が保証されるべきことについて記すこと。

18. 補償レートの記載について（要求）

報告書内で使用されている補償レート（Table 7.5.3, 7.5.4 等）について、将来的には市場価格調査の結果を踏まえて改定されるべきものという注意書きを記載すること。

19. 移転代替地について（要求）

現時点で、金銭補償が前提とされているということであるが、（十分な）金銭補償があれば（移転代替地を準備しなくても）影響住民が、現在と同等の土地・家屋を入手できるかどうかを検討し、記載すること（例：土地・家屋などの市場が十分であるか否か等）。仮に移転代替地を準備した方がよいと思われる要因があるのであれば、それを提言すること。

20. 外部モニタリングの機能の強化について（要求）

外部モニタリングの TOR の中に、NGO・住民等と意見交換を行いつつ補償算定プロセスの確認を行うことを含めること。また、外部モニタリングの結果が情報公開されるべきことについて記述すること。

21. モニタリング項目の追加について（要求）

モニタリング項目において、最終的に採用された entitlement policy や

Resettlement Action Plan (RAP) が本 RAP 枠組みで記述されている各原則に即したものであるか、最終的に決定された補償レートが市場価格と乖離がないか、住民の合意取得が適切に行われたか、を追加すること。

22. ステークホルダーの人選について（要求）

ステークホルダーの人選について、village chief との相談に基づいて選んだのであれば、'random'、'neutral' という表現を削除すること。

23. 「結論・勧告」の記載について（要求）

7章において記述されている、HIV/AIDS、人身売買など多くの派生的・累積的な影響とその対策の必要性や、Resettlement Action Planの満たすべき条件等を10章の「結論・勧告」にも記載すること。

24. 本調査における環境社会調査と事業化に際して実施するEIAとの関連について（提案）

今後、本調査で行われている環境社会調査の結果及び提言を踏まえ、事業実施機関がカンボジア国内手続きに基づくEIAを準備していく予定であることを記載すること。

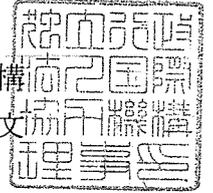
以上

JICA (PC) 第 12-26001 号

平成 19 年 12 月 26 日

環境社会配慮審査会
委員長 村山 武彦 殿

独立行政法人 国際協力機構
理事 黒木 雅文



環境社会配慮審査会への諮問について

JICA 環境社会配慮ガイドライン 2.4 の規定に基づき下記事項につき諮問いたします。

記

1. 件名
諮問第 6 号「カンボジア国第二メコン架橋建設（無償資金協力の事前の調査）」
2. 諮問事項
開発調査フォローアップ調査の内容および必要な事前の調査について
3. 資料・報告書
開発調査「カンボジア国第二メコン架橋建設計画調査」和文要約、メインレポート、「カンボジア国第二メコン架橋建設計画フォローアップ調査」最終報告書及び環境社会配慮にかかる資料

以上

平成 20年 5月 2日

独立行政法人 国際協力機構
理事 黒木 雅文 殿

環境社会配慮審査会
委員長 村山 武彦

諮問第6号に対する答申について

環境社会配慮ガイドライン2.4の規定に基づき、諮問第6号「カンボジア国第二メコン架橋建設（無償資金協力の事前の調査）」の開発調査フォローアップ調査の内容および必要な事前の調査について、別紙のとおり答申いたします。

答申内容を協力事業に反映するよう、お取り計らい下さい。

なお、本案件に関する諮問の方法について一定の議論がなされた後に答申することとなりましたが、無償資金協力の事前の調査に対する諮問の方法については、今後さらに検討する必要があると思われますので、合わせて申し添えます。

カンボジア国第二メコン架橋（無償資金協力の事前の調査）

答申

本件調査では、開発調査及びフォローアップ調査の結果を踏まえ、環境社会配慮ガイドライン 3.5.1 の 2 で示されている「改めて環境社会配慮調査を行う必要がない場合」に相当することを確認するため、基本設計調査を行う前に、以下の答申中で「予備調査等において」と記載する点につき、予備調査等を通じて確認する必要がある。

交通量調査

1. 調査対象地域の交通量について、第2東西回廊における第2メコン橋の位置づけや、開発調査後に変化している越境交通にかかる最新の動向を把握することは重要であり、以下の項目を予備調査等で確認する必要がある。
 - 1) Bavet (カンボジア)/Moc Bai (ベトナム) および Poipet (カンボジア)/Aranyaprathet (タイ)、両国境地点における Initial Implementation of CBTA (IICBTA) に関する覚書 (Memorandum of Understanding) と二国間道路交通協定 (Bilateral Road Transport Agreement: BRTA) の内容と実施状況
 - 2) IICBTA に関する両国境地点での Single Stop 化 & Single Window 化の進展状況
 - 3) BRTA によるトラック・パスポートの発行に係る取り決めの内容と実施状況
 - 4) タイ、カンボジア、ベトナム 3 国間での IICBTA の動向
 - 5) 国境における交通量の把握 (路上路側 OD 調査)

2. 開発調査報告書では、「交通需要予測の精度を勘案し、公共事業省が今後数年の交通量モニタリングを実施し、モニタリング結果をふまえてプロジェクトの適切な着工時期について再検討することが望ましい。これはプロジェクトの実施にあたって交通需要予測を重要視する JICA の環境社会配慮審査会の提言に基づくものである」との記述があり、また、次項では「交通需要モニタリングは、フェリーの料金収入の月次チェックによる間接的なモニタリングと、本調査団が 2004 年に実施したのと同様に 5 月に 1 週間のフェリー利用交通量をカウントするという直接モニタリング法の併用を提案する」と記述されている。

フォローアップ調査では、2006 年、2007 年に交通量モニタリングを実施しているが、特に 2007 年の交通量モニタリング結果の数値（の意味、今後の推移等）が十分に検証されていない。フォローアップ調査最終報告書でも、例えば「交通量調査の直後に連休があり、帰省、観光などの非日常的な移動が発生していた可能性があり、これが交通量を押し上げた要因になっていたとも考えられる」と述べるほか、「2007 年の観測交通量は経済成長だけでは説明がつかないほど予測値を大幅に上回っていた」との記述を行っている。

したがって、フォローアップ調査報告書案の結論及び提言では、2007年観測交通量の数値に引きずられて「過大に交通量予測を見込んでいる可能性」が否定できない。また、開発調査報告書（2006年3月）に対して審査会が指摘しているように「今後数年の交通量モニタリングを実施し、モニタリング結果をふまえてプロジェクトの適切な着工時期について再検討する」との調査方針に対して、指摘を十分に満たしているものとは判断することは難しい。

これらのことから、次の事項について予備調査等を通じて実施することが必要である。

- 1) フェリー輸送量について、利用者が毎日支払っている切符の集計データ（24時間の平日、休日データ）も含めて年間の交通量の変化を把握するとともに、年間を通して最も変化の少ない時期にターミナル調査を行うこと。
- 2) ターミナル調査では、ネアックルンのターミナルにおいて乗車台数のカウントを行うとともに、自動車起終点調査（OD調査）が、的確な時期に行われることを確認すること。
- 3) 上記1)、2)を踏まえて、開発調査及びフォローアップ調査の需要予測を検証し、経年的な需要予測に基づき、橋梁の供用時期に関して最終的に判断すること。

パブリック・コンサルテーション

- 3) パブリック・コンサルテーションを実施する際に、売り子等の経済的又は社会的弱者が参加できるよう配慮する必要がある。

住民移転計画

- 4) 住民移転計画の作成にあたっては、被影響住民に対する以下の調査と計画案の策定支援が必要である。計画案の策定支援に際しては、検討が進められている国家住民移転政策（National Resettlement Policy: NRP）の内容に関わらず、住民移転および被影響住民に対してJICA環境社会配慮ガイドラインに記載されている配慮が遵守されることを、相手国政府に対して書面等で確認するとともに、適切な住民移転計画が策定・実施されるための条件整備を考える必要がある。

1) 開発調査およびフォローアップ調査を補足する調査

① 社会経済調査関連

今後、被影響世帯の特性の把握、生計への影響の把握とその計画立案への反映、およびモニタリングのベースラインに関わる情報を得るため、予備調査等においては下記に関連する既存の社会経済データの収集、生計手段への影響把握の方法を含むデータの所在等の調査方法の確認を行う。

- a. 家族構成
- b. 世帯の主な収入源（職業）、その他の収入源

- c. 収入レベルおよび内訳・支出レベルおよびその内訳
- d. 言語・宗教・教育・識字
- e. 社会的インフラ（道路、学校、医療施設、マーケット、宗教施設、職業・水・衛生施設等）へのアクセス
- f. 土地・家屋に関する権利の形態（所有、賃借、不法な占有等）
- g. 土地使用の形態（居住、ビジネス・農用地として利用等）
- h. 当該世帯が本事業から受ける直接的影響、間接的影響の内容・程度、特に配慮を要する事項
- i. 移転代替地の必要性等に関する意見

② 詳細資産調査関連

予備調査等において、住民移転計画のための詳細資産調査の実施に求められる基本方針を示し、実施マニュアルを作成する必要がある。このマニュアルにおいては、国道1号線改修事業等の案件からの実績や教訓を踏まえ、資産調査の際に統一的にとられるべき手法や整備する書式のフォーマット、被影響住民の立会い等についての留意点を盛り込むことが重要である。

③ 移転補償関連

再取得価格にもとづく補償費の算定を行うことを目的に、被影響資産（居住用地、農用地、事業用地、家屋等）の市場価格調査を実施する。調査においては当該地域及び近隣の土地・家屋の最近の取引価格や、当該地域と類似の条件の土地・家屋の市場価格等や、最近ADBによって行われた国道1号線やGMS道路における市場価格調査の手法を参考にする。予備調査等においては、これらの参考事例を踏まえたうえで、市場価格調査を実施するための調査手法、実施手順を確認する。

さらに、事業実施機関が基本設計調査以後の適切な時期に、市場価格調査を実施できるようなマニュアル等を整備することが重要である。

④ 移転代替地の必要性を含めた生活の維持・向上のための施策の検討

移転代替地の必要性について住民による土地の独自取得の可能性や住民意向等の観点から検討し、移転代替地が必要と判断される場合については、その選定基準および選定方針の確認、移転代替地の整備（インフラ、共同設備等）に関する基本方針を、国道1号線等他の事例における状況を参考にしながら、予備調査等を通じて確認する必要がある。また、雇用機会の創出や紹介、職業訓練、低利資金の融資、補償金の適切な管理指導等、生活の維持・向上に関する基本的な方針の検討を、予備調査等を通じて行うべきである。

⑤ 社会的弱者への配慮内容の検討

開発調査の結果および追加的な社会経済調査の結果等を踏まえ、被影響住民に対する生活再建のための計画を立案するに当たって、特に配慮を要する社会的弱者と配慮の内容に関する検討を行うこと。なお、社会的弱者には、女性、子ども、障害者、高齢者、

貧困層、マイノリティ等を含むものとする。

⑥ その他

予備調査等において、以下の点について、基本的な方針を検討することが重要である。

- ・ 補償適格者の把握ならびにカットオフデートの設定方法
- ・ 被影響住民とのパブリック・コンサルテーション等を通じた協議
- ・ 住民移転計画の実施方法
- ・ 苦情申し立てや移転・生活再建モニタリングの体制
- ・ 架橋の影響を受ける人びと（例えば、フェリー乗り場の売り子）への配慮

2) 住民移転計画案の策定支援とその体制

上記 1) の調査・検討を踏まえ、生活再建のなかでも特に重要となる住民移転計画について、予備調査等において、住民移転計画の方針案策定を支援すること。策定にあたっては、事業実施機関に加え、相手国における住民移転施策に詳しい NGO や被影響住民の代表を含む意見交換の場を設置するよう働きかけるとともに、相手国で活動している ADB 等他のドナーからの情報収集を行うことが望ましい。

フェリーメンテナンス調査

5. フェリー運行の改善を前提とした橋梁建設シナリオのもとで、フェリーの運航に関連した業務に従事する人々への現在および将来の影響を検討する上で、フェリーの改善に関連する調査が必要である。そのため、開発調査の提言における「(2) ネアックルンフェリーの適切なメンテナンスと改修の実施」で示された以下の点に関する現況を、予備調査等において調査する必要がある。

- ① 現行フェリーの総点検・修理のスケジュール作成
- ② 修理・点検の為の予算の確保
- ③ 作成したスケジュールに沿った確実な修理・点検の実施
- ④ 点検・修理の質向上のための修理工場の増強とスタッフのトレーニング・教育の実施
- ⑤ カンボジア国内の渡河に必要なフェリーの確保を含んだ長期計画の策定
- ⑥ ネアックルン・ドックヤードの稼働率の向上

以上

第12回環境社会配慮審査会

日 時 平成19年11月26日(月) 15:00~18:00

場 所 JICA本部12C会議室

出席委員 (敬称省略)

委員	石田 健一	東京大学海洋研究所海洋生命科学部門助教
委員	織田 由紀子	日本赤十字九州国際看護大学教授
委員	野村 徹	日本シンガポール石油化学(株)代表取締役
委員	長谷川 弘	広島修道大学人間環境学部人間環境学科教授
委員	平山 義康	大東文化大学環境創造学部教授
委員	藤崎 成昭	独立行政法人日本貿易振興機構アジア経済研究所新領域研究センター次長
委員	真崎 克彦	清泉女子大学地球市民学科准教授
委員	村山 武彦	早稲田大学理工学術院創造理工学部教授

欠席委員

委員	菊地 邦雄	法政大学人間環境学部教授
委員	小林 正興	大阪府環境農林水産総合研究所企画調整部企画課
委員	田中 充	法政大学社会学部及び政策科学研究科教授
委員	長畑 誠	いりあい・よりあい・まなびあいネットワーク代表
委員	中村 玲子	ラムサールセンター事務局長
委員	中山 幹康	東京大学大学院新領域創成科学研究科国際協力学専攻教授及び専攻長
委員	原嶋 洋平	拓殖大学国際学部准教授
委員	藤倉 良	法政大学人間環境学部教授
委員	柳内 龍二	個人コンサルタント

事務局

熊代 輝義	独立行政法人国際協力機構	企画・調整部次長 兼 ジェンダー・環境社会配慮審査グループ長
渡辺 泰介	独立行政法人国際協力機構	企画・調整部 ジェンダー・ 環境社会配慮審査グループ 環境社会配慮審査チーム長
村瀬 憲昭	独立行政法人国際協力機構	企画・調整部 ジェンダー・ 環境社会配慮審査グループ 環境社会配慮審査チーム
宮崎 明博	独立行政法人国際協力機構	企画・調整部 ジェンダー・ 環境社会配慮審査グループ 環境社会配慮審査チーム

委員・事務局以外の発言者

原科 幸彦	東京工業大学 教授 独立行政法人国際協力機構 異議申立審査役
福田 健治	特定非営利活動法人 メコン・ウォッチ 事務局長
斉藤 学	(株)パシフィックコンサルタンツインターナショナル
木藤 耕一	独立行政法人国際協力機構 無償資金協力部 業務第一グループ 運輸交通・電力チーム チーム長
村山 博司	独立行政法人国際協力機構 無償資金協力部 業務第一グループ 運輸交通・電力チーム
今井 健	独立行政法人国際協力機構 無償資金協力部 業務第一グループ 運輸交通・電力チーム
須之内 龍彦	独立行政法人国際協力機構 社会開発部 第三グループ 運輸交通・情報通信第一チーム

村山委員長 それでは、時間になりましたので、第12回環境社会配慮審査会を始めさせていただきます。

今日は大きな議題2つあります。まず、第1議題ですが、カンボジア国第二メコン架橋建設答申案協議というのが上がっております。既に担当委員の方々からはコメントをいただいております。

ります。これに関して、担当部及び調査団から現時点でのお考えを伺えればというふうに思っております。事前に配付していただいたものと少し順番を変えていただいているということですが、少し区切って議論をさせていただきたいと思います。

まず、最初のページですが、コメントとして、諮問の対象、それから予備調査段階の確認というのが入っております。ここは基本的な考え方に関連するところだと思しますので、まずこの点に関して現時点でのお考えを伺えればと思います。よろしくお願いいたします。

渡辺 1番につきましては、企画調整部からご説明させていただきたいと思います。

過去の案件で、無償資金協力につきましては、予備調査等の段階につきましては、相手国の環境影響評価についてプラス基本設計調査の内容について諮問を行ったという案件がございます。本案件の場合には、既にガイドラインに従った開発調査がなされているということで、諮問をさせていただいております。フォローアップ調査の報告書ですけれども、配付した資料は印刷直前の段階でございまして、今は印刷中の段階ということでございます。したがって、諮問としましては、基本設計調査の内容ということで諮問をさせていただいておりますけれども、その元としまして、開発調査の報告書、それからフォローアップ調査の報告書、それからプラス説明会の資料にありました基本設計調査の方針をお配りさせていただいたというものでございます。

以上です。

今井 それでは、引き続きまして、予備調査段階の確認という点について、無償部からご説明させていただきたいと思います。

先だっの説明会のときもお話しさせていただきましたけれども、まず工事影響範囲を見極めるには、路線の詳細な確定を行う必要があります。そちらを設計するために、今回基本設計調査を行うべきと。既にカンボジア側の環境影響評価というもの、それはE I Aですけれども、そちらについては終了しております。また、日本側としましては開発調査も環境社会配慮ガイドラインのプロセスに従って実施させていただいております。

2点目といたしまして、先ほど申しましたように通常無償資金協力の予備調査では、設計図面は準備いたしません。したがって、設計図面を準備する必要があるということから、基本設計を行う必要があると考えております。

以上です。

村山委員長 ここは私からコメントを出しておりますけれども、これに関係してほかの委員の方から何かご意見等ありますでしょうか。

それでは、せっかく最初にもってきていただきましたので少し議論をしたいと思います。今回のこの案件に関しては、ガイドラインの中では予備調査等を実施した後に諮問に付すという内容が書かれていると思います。それに対して、今のご回答でいきますと、開発調査については終わっている。フォローアップ調査については印刷中であるということですが、印刷中というのはまだ完成をしていないということになります。フォローアップ調査の中で、特に交通需要の調査が行われていて、それをベースに建設を前倒しする、そういう内容が書かれていると思います。それに従って基本設計調査がなされるということだと思いますが、もしそうであれば、フォローアップ調査も含めて予備調査等であるというふうに私は考えています。そうしますと、フォローアップ調査の報告書が出ていない段階で審査会として諮問を受けて答申を出すということは難しいと考えております。ですから、少なくともフォローアップ調査の報告書が明確に出たという段階でなければ、時間的な経緯からいって、今日の段階で審査会、記録を残す形で協議をする。協議は可能かもしれませんが、最終的に答申を出すためのプロセスに入るとということにはならないんじゃないかという考えを持っています。

それから、2つ目は、繰り返しになりますが、基本的な環境影響評価の調査は終わっている。それは私自身も認識をしているわけですが、それに加えて、前回の説明会ではさまざまな調査がなされるということがありました。特に、社会環境、住民移転に関する調査に関しては、相当今後とも調査をされるというふうに認識をしました。そういった段階で果たしていきなり設計調査に入ることが妥当なのかどうかということが、まだ今の時点でははっきりしません。全く説明会の段階と考えは変わらないといってもいいかと思えます。

ですので、今、伺った範囲では、現時点でこの諮問に対して審査会として答申を出すことについては疑問があります。

ご意見何かありますでしょうか。

石田委員 それほど具体的には言えないのですが、感じていることなのですから、答申を出すタイミングと、それから、今、現状で私も感じておりますのは、予備調査のきちんとした報告書が出ていないということは、私もコメントを出させていただきました。自然環境に関する調査についてはそういうことが見られますね。だから、その部分をきちんと補っていただく形で答申がいければいいと思うのですが、あとはどこで答申を出せばベストにこの調査を進めていただけるかに尽きるのではないかという印象は持っています。

村山委員長 ほかにいかがでしょうか。

野村委員 この案件の直接の担当ではないので、むしろJICAのガイドラインの読み方で

すけれども、ガイドラインの3.5.1の1、2で、予備調査を通じて確認するとか、基本設計調査を行うと書いてあるのですが、ここの1と2の読み方は、1の次に2がくるといような、連続性を持たせた規定なのか。それとも1 or 2という選択的な規定なのかというのが、私には判然としなくて、先ほど渡辺チーム長からあった説明を聞いていると、JICAとしては1 or 2というような形で読み、本件については2だと考えておられるような感じがするのですが、ガイドラインの読み方としてどうなのでしょう。

渡辺 まず、野村委員からご質問がありましたガイドラインの読み方ですけれども、3.5.1の1番では、ガイドラインを満たす環境影響評価がなされているか否かについて、予備調査等を通じ確認をするということがございます。2番には、環境影響評価が実施されている場合又はガイドラインに基づいて開発調査がなされている場合、改めて環境社会配慮調査を行う必要のない場合、基本設計調査を行うということで、1と2をあわせて読むのかなというふうに見ております。

それから、もう一つ、続きまして1番のところ村山委員長のコメントで、ガイドラインには審査会、ガイドライン上では審査諮問機関と書いてございますけれども、審査会への諮問のタイミングについては、ガイドラインでは記載をしておりません。したがって、ここはむしろ運用上で諮問のタイミングを決めているというものでございます。

以上でございます。

村山委員長 ほかに何かありますか。

織田委員 たしか、流れにおいてはそうかもしれないのですが、問題になっている環境社会配慮の調査を行う必要があるかどうかという解釈だと思うのですが、今まで出ている疑問の中にはやはりもう少し調査をした方がいいのではないかと思われるものが幾つか上がってきていると思いますので、そういう意味では行う必要がないというふうに言い切ってしまうのかどうか、ちょっと不安を覚えます。

野村委員 1つのポイントは、予備調査を通じて確認するというステップがないじゃないかという点だと思います。環境影響評価が十分か十分でないのかという議論はあると思いますが、それ以前に、予備調査が行われていないじゃないかという議論をし始めると、一体何が予備調査なんだという予備調査の定義、その中でフォローアップ調査も含めて考えるということになると、フォローアップ調査の結果が出ていないじゃないかというような議論が出てくるような気がします。現実問題としては、十分か十分でないかの議論は別にして、カンボジア制度の環境影響評価は終わっているわけですね。そこにプラスこの委員会として何を追加的に配慮して

いくべきだという意見を出すかは当然ですが、ガイドライン上のステップとして求められている要件をきちんとしておかないと、議論が戻ってしまうように思います。

村山委員長 野村委員おっしゃるとおり、予備調査等の内容についてはガイドラインには書いてないと私も思います。ですから、予備調査等とは何かということも含めて、議論をせざるを得ないというのは確かだと思います。私の理解では、開発調査のレポートとフォローアップ調査のレポート、少なくとも両方含めて予備調査等である。それ以外に追加で調査があってもいいと思いますが、現在行われている調査はその2つであるので、それが外部の調査であると理解しています。これについては委員の方々の間でいろいろな意見があってもいいと思いますので、それはぜひお出しいただきたいと思います。

それから、先ほど事務局の渡辺さんからご発言がありましたように、ガイドラインの中には審査会がどのタイミングでかわるかということは確かに記載ありません。むしろ最初から最後までかわるといふふうには書いてあるのだと思います。運用上の段階ということでお話をいただいたことに該当するものとしては、昨年9月25日、審査会の説明会というのが開かれました。これは実際に審査会がスタートする前に説明会という形で開かれた。この中の資料4というところに、審査会の運営方法というのがあります。これは事務局でお作りいただいたものです。この中に、審査会の検討事項というのが2．にありますけれども、(3)に無償資金協力の事前の調査という項目があります。この内容は2つ書いてありますが、1つは、予備調査結果に対する諮問・答申、2つ目は、基本設計調査のドラフトファイナルレポートに対するコメント、この2項が書いてあります。これは、私がつくったものではなくて、事務局で作成されたものだというふうに理解をしています。必要であればコピーを回したいと思います。

これを見る限り、運用の段階では予備調査結果に対する諮問・答申というのが運用上の、我々の任務であるというふうに理解ができるわけです。そうすると、先ほどのガイドラインの1番、2番、どちらが先という話がありましたけれども、少なくとも1番について諮問・答申がされているというふうに理解をしてきました。これまでもそういうことで答申が出されてきたというふうに思います。そう考えると、私の理解では、少なくともフォローアップ調査の結果が正式に出ていないという段階では答申を出すということではできないんじゃないかというふうに思います。

石田委員がおっしゃるとおり、よりよい調査を行うためにいつの時点で出すかということは確かにあると思います。ただ、今日の時点で具体的な答申案協議をして、その後議論せずに答申を出すということについては、私は非常に大きな問題点を感じています。

以上ですが、何かご意見ありますか。

藤崎委員 去年この委員会の委員になりましたから、申し訳ありませんでしたが、ほとんど出て来られませんでした。村山先生はご存じのとおり、私どもJETROでもこういった環境社会配慮のガイドラインというものをつくるという話になりまして、1年間、そこにおられる原科先生に委員長になっていただきまして、やってまいりまして、とてもではないけれども、こちらには参加が難しいという状況でございました。

発展途上国の環境問題が一つの私の専門とするところですが、もともとは開発経済学等もやっていた者です。ですから、両方の観点からお話をさせていただきたいのですが、ある意味で環境社会配慮ガイドラインないしは環境社会配慮の委員会というものに関しましては、環境社会に重きが余り行き過ぎて、その議論が終わってしまえばそれで済むのですかというところが、今回は特にこの調査レポートを読ませていただいて感じたところです。

やはり、環境社会配慮も大事ですが、一方で、例えばこの橋をかける案件に関しては、例えば需要調査に関しましてもきちんとフォローアップされた方がいいんじゃないですかという、数年かけてやった方がいいんじゃないですかという議論があったわけです。それを受けて、たしかこういったフォローアップ調査もやっておられるのだと思うのですが、それにしめては、読ませていただいた限りにおいては、特に交通需要調査のところ、極めて不十分ではないかと、私自身は思いました。

ですから、率直にそれはコメントさせていただきましたけれども、問題は、私が一番指摘したかったことは、私は提出した文章上ではコメントという形だけしか言っておりませんが、この地域がものすごく大きく今構造的に変化をしようとしている段階だということです。単に経済成長がこういうパーセントであるから先行き非常に大きな需要が見込めるでしょうという話ではなくて、例えば私自身が直近でアジア経済研究所の仕事としてやりましたのがこの地域の物流の調査だったのですが、非常に急速な変化が生じつつある。例えば、クロスボーダー・トランスポート・アグリーメント（越境交通協定）、C B T Aとして報告書でも使われている言葉ですが、これに係る事態が思った以上に急激な展開を見せています。C B T Aといいますのは、ミャンマー、カンボジア、ベトナム、ラオス、それからタイ、そして中国の雲南省と広西壮族自治区、これらの国、地域が入っている協定なんですけれども、これは相互に越境して交通をしようと考えて、そのために結んだ協定なのです。この協定に基づき、例えばタイとカンボジアの間、それからカンボジアとベトナムの間にも具体的な越境手続きを定めた二国間の覚書も結ばれています。

つまり恐らく、国を越えてインドシナあるいはメコン地域という観点から見た場合に構造的に大きな変化が起きる。このような構造変化の結果として、物流というものが非常に大きくなりそうだということは十分将来的にあり得る、近い将来にあり得る話なんですけれども、やはりそのあたりの背景をきちんと報告書で展開していただかないと、信頼性というのでしょうか、そういったものに欠けるのではないかという気が強くいたしました。

今回のフォローアップ調査報告書の一番の問題点は、第2メコン橋が架かることになる国道1号線だけ見ている点です。国道1号線の状況だけ見て、それでこの交通量がどうなるかという話をしている。しかし、果たしてそれでいいのだろうか、ということです。この地域では、例えば今年に8月23日に、私は非常に驚いてしまいましたけれども、タイとラオスとベトナムが3カ国で相互に車が越境して交通できる、そういう協定を結んだのです。これはこの地域を日常的にウォッチしている私にとっても想定外の事態でした。例えばタイとベトナムが相互に牽制し合って、なかなかお互いの車が行き来するということが（例えばタイの車がハノイを走ることは）あり得ないだろうと、私自身も思っておりまして、実はあるところに掲載された論文ではそう書いてしまった。ところが、驚いたことに8月23日には、そういった、これまでの常識を覆すような動きが出てきてしまった。ということは、例えばタイとカンボジアとベトナム、南部ベトナムですから、ホーチミンでハノイよりさらに産業の集積が進んでいます。そしてご承知のとおり、バンコクというのはアジアにおける産業の一大拠点です。カンボジア自身の経済も非常にいい上に、両側にある産業集積地からカンボジアを通過して動く物流、交通量がふえる、将来的に急速にふえるということは十分予想できることなのです。

とするならば、そういう現在の状況というものをきちんと把握した上で議論していただかないと困るのではないかというのが私の率直な感想です。

以上です。

村山委員長 今回の調査全般にかかわるご意見というふうに伺いましたが、そのほかいかがでしょうか。

野村委員 藤崎委員がおっしゃられたことは私も非常によくわかります。インドシナが今後横の線も含めて縦のライン、中国からベトナム、カンボジア、シンガポールまで行くような鉄道とか、インフラの整備というのが現実味を帯び始めていて、それは中国も含めた構想であって、その中で日本がどういうふうにしてここの地域に貢献していくのか、イニシアチブをとっていくのか、それは非常に重要です。こういうメコンの川を渡るというような需要に対して、需要が飽和したからでない到着工できないというのは、インフラのあり方として少しおかしい。

やはり、ある程度先取りをしていく必要があるというのは否定できない部分があり、そういう意味で、この案件の意義というのは大いにあるだろう。

さらに言えば、現在のフェリーでの人の移動、物の移動というのを続けていて、仮にフェリーが沈む、事故が起きる。あるいはフェリーを運航することによって環境汚染が起こっている可能性も当然あると思います。船ですから油が出る。人が集積することでごみが出る。そういう意味でも、橋をつくることによってそういうリスクを減らせる部分があると思っているのですが、一方において環境配慮というのが大事だということも当然のことであって、その配慮のあり方というのはいろいろな議論があるんだろうけれども、一定のルールとしてガイドラインというものがあるのでしょうか。だとすると、そのガイドラインを逸脱するというのはおかしい話だし、でも一方においてガイドラインの持っている、私が疑問に思うような曖昧な部分というのは、人がつくったものですから当然あるわけで、そここのところはきちんとしておかないと、日本側関係者、あるいは被援助国関係者についても、JICAの環境配慮、日本の環境配慮は一体何をやれば事業にたどりつけるのかわからない。そこの透明性がないとこういうガイドラインなり環境配慮というのは、成り立たないと思うのです。

そういう意味で、このガイドラインの3.5.1の1と2のところの部分というのは、端的に言うとも、3.5.1の1でいっている予備調査というのは、ガイドラインに基づいた開発調査が行われていれば、それは当然予備調査というのは開発調査のことだというふうに読みかえているのだろうと、一読した限りでは思ったのですけれども、仮にJICAの開発調査がガイドラインに従って行われていたとしても、さらに予備調査を行って確認しなければいけないということになると、JICAとしては二度手間、三度手間のシステムになっていて、そこは余り現実的ではない。

ただ、開発調査が行われてから事業の実施までに5年10年かかっていました。そういうことはあり得るわけです。そういう間があいているのでちゃんともう一回見直しましょうというのはわかりますが、本件のように時間的な差が小さい場合においては、開発調査が行われている以上、環境配慮はある程度のものがなされている。したがって、何もわからないという段階での予備調査とは違うという読み方が自然なのかなと思っていて、そここのところはガイドラインの読み方としてきちんとルールを定めておかないと、いろいろな混乱が日本側あるいは途上国側でも起こり得るのではないかと危惧しております。

渡辺 ガイドラインの見方について、今、野村委員からコメントをいただきましたけれども、基本的にはガイドラインに基づいて開発調査がなされている場合ということで考えております。

今回予備調査を予定しておりませんが、予備調査等に相当するものはできている。印刷が上がっていないかもしれませんが、調査そのものはでき上がっておりますので、十分審査会で検討していける段階だと考えております。

そのほかの委員からコメントがありましたけれども、環境社会配慮調査自体は基本設計調査でも引き続いて行われるもので、あらゆる調査が基本設計調査の前に終わっていただけないというものではないというふうに考えております。

例えば、実際に基本設計を行わないと、移転住民がどれだけなのかというのを確定させるのは難しいわけですし、引き続き基本設計、調査の中で調査をやっていくということで、基本設計調査に進むのに大きな支障がないかを事前に確認をするということだと考えております。

村山委員長 ほかにいかがでしょうか。

石田委員 今のご発言で1点だけ確認させてください。当然ですけれども、物事を設計するに当たって詳細までわからないと、最終的なインパクトの大きさとか、強さとかわからないというのは当然だと思うのですが、もしそれが多大なインパクトを及ぼすとか、ある程度の影響が、特にネガティブな影響が出るということがわかった段階で、JICAの場合差し戻してもう一度できるのですか。それが私はすごく気になるのです。つまり、そこまで進んだらあとはいくしかないということで、ある程度の影響をネグレクトして進むようなことになるのか。それともそもそも環境社会配慮というのは、配慮という言葉自体がおかしいと思っていますけれども、プロジェクトまで設計することによって大もとの戦略がきちんと整理がなされるかということを見ると思いますから、プロジェクトありきにこだわると、どうしても基本設計を急ぎたいということにもなりがちですし、その辺は審査会が別にそこまで手を届かせているわけではないでしょうし、JICAの中でもいろいろと細かい手続きがあって、一たん手を離れると戻ってこられないということもあるのでしょうかから、そこら辺フィードバックできるようなシステムになっているかどうかということをお聞きしたいと思っています。

渡辺 一つ、ガイドラインの中で、環境社会配慮が確保できない場合、JICAは中止すべきことを意思決定し、外務省に提言するという規定がございます。したがって、例えばもし基本設計調査の途中で環境社会配慮が確保できないというふうに判断した場合には中止すべきだということになるかと思えます。そういう途中でストップさせるシステムはガイドラインの中で設けております。基本的には、JICAはいろいろ調査した責任もございますので、調査を始めたから何が何でも進めなければならないということで考えているわけではございません。

長谷川委員 ガイドラインを改めてもう一度読ませていただいたのですが、いろいろな矛盾点はあると思います。ただ、素直に先ほどの3.5.1を読むと、やはりこのまま基本設計に入る要件は満たしているとはなかなか言えない状態ではないかなというふうな気がいたしました。

先ほど渡辺さんから、まだ印刷中ですがフォローアップ調査はある程度中身もわかってきているということではあったのですが、ただ、それをちゃんと確認して、特に今回の場合は国道1号線というところの移転にかかわる補償とか、あるいは苦情処理とか、そういったところが教訓的な問題化しておりますので、あそこをこのままにして、それでは基本設計というふうに行くには、ちょっとガイドラインの意図には反するのかなという気はいたします。

それから、先ほど村山委員長が言った、ここでの答申を今ある材料だけでこの場に出しているものかどうかというお話ですが、私は正直言ってよくわからないのですが、一つは、この段階でこうだ、ああだという条件をつけながら出す方法もありますし、それから、もし、ここでそういったことを言って、そのフォローについて我々この委員会がどこかでチェックすることができるかどうか。あるいは、そこまでは委員会には求めていない。JICAサイドではそこはきちんとやりますというふうな想定になっているのであれば、それでもいいと思うのですが、その辺がちょっと気がかりで、今、これを答申という形で出すかどうか、その辺が我々がそういったものをもとにして確認がちゃんとできるかどうかというところは、どこかで担保されれば、それはよろしいかと思うのですが、そこをちょっと懸念します。もしそうでないということであれば、委員会にもう一度見させてもらうとか、あるいはこの場で答申は先送りして、そのときにまたやらせてもらうとか。そちらの方がガイドラインを素直に読むとそういうことかなというふうな気はしました。

村山委員長 この部分だけやる時間的な余裕もないのですが、大きくは手続上の問題として予備調査をどう考えるかということと、予備調査等が終わった後に答申を出すという考えに立てば、手続上時間的な流れとして今日答申案の協議ができるかどうかという一つの点があると思います。

もう一つは、藤崎委員、野村委員のご指摘があったように、この案件調査の中身自体、内容自体に関する議論というのもあって、それには全体にかかわる内容が出てくると思いますが、今の時点でさらにあれば。

原科 ルールをきちんと守るというのは、おっしゃるとおりだと思います。ですから、ルールがどうなっているかという解釈ですが、その趣旨はきちんとした判断をしていただき

たいということです。その点で言いますと、開発調査がそれで完結していればよろしいのですが、それにフォローアップがついたということは、予備的な段階の調査が十分でないという判断にJICAで至ったのだと思います。ですから、ワンセット終わっていない段階で、途中でやめるような形で先に進めてよろしいかという、そういう懸念を私は持ちました。

その辺のこともありますから、わざわざデビッチャソーという表現をしましたのは、開発調査をダイレクトに見ていくといろいろな状況がありますので、一体したようにならないだろうというようなことで、そういう少し丸めた表現になったと思います。

中身を考えていただいて、十分判断する材料がまだないというようなことだと、私は思います。先ほど藤崎委員がおっしゃったことも、そういうような新しい情報として含めることがあれば、なおさらそういうようなことを勘案した上で、現在の交通の状態はどうだ、それは単なる外挿法では決まらないわけです。今、おっしゃったように外的条件が変わってきたとか、いろいろなことを勘案しまして、そういうことを十分議論した上でないと、予備調査とは言えないのではないかという気がいたします。

ですから、後で懸念を残さないように、この辺は慎重に審査会としてはご努力いただきたいと希望いたします。

村山委員長 それでは、ほかに。

今井 先ほどの長谷川委員のご発言のところ、一点質問させていただきたいのですけれども、各論に入りますと袋小路に入ると思いますので。一点国道1号線のところで問題が生じている、それを教訓にする必要があるというご発言があったかと思えますけれども、それは何を根拠に問題点があるというところがあったのか。それをご確認されてからのご発言かどうかというところ、詳細等は不要ですので、その点お聞かせ願えればと思います。

長谷川委員 私は現地を訪れたこともありませんし、裏づけというものもとっていないです。そういう意味では、私の発言が信頼性があるかどうかわかりませんが、少なくとも前回、それからその前のときもNGO等からのそういったコメント等もあったのを目にしておりまして、その辺の確認というものが重要ではないかということで述べさせてもらいました。

福田 メコンウォッチの福田と申します。

時間もないので手短かに申し上げさせていただきますが、1点、ただいま無償部の方から国道1号線についてどのような問題があるのかということで、メコンウォッチで委員の皆様へ情報提供させていただいたという背景もあって、簡単に申し上げさせていただきます。現地のNGOから、あるいは現地のNGOが行った住民の聞き取り調査から、現在無償資金協力を受けて

行われている国道1号線事業について、異議申し立てのあり方、あるいは実際に住民移転計画が公開されているか否か等について、さまざまな懸念というのがJICAには表明されており、また外務省にもレターがいつているというふうに私どもでは承知しております。JICAの方がそのような質問をされるというのは、私たちとしては非常に、どういうことなのだろう。そういったことがNGOから、少なくとも懸念として出ているということはJICAで確認されていることだというふうに思います。

本題ですが、3点ほど申し上げさせていただきたいのですが、1点は、今、行っているこの作業というのは環境社会配慮支援ではなくて、環境社会配慮確認の作業である。これは実はJICAのガイドラインをつくる過程でさまざまな議論があったところで、無償資金協力になってしまえば、審査の責任というのは外務省にある話になります。しかし、外務省では今のところ詳細な環境社会配慮に関する審査のガイドラインというのを持つには至っていません。そういった中で、では、無償資金協力に入るか、入らないかというところが一つのかぎになるのではないかというのがガイドライン作成のときの議論だったと思うのです。実際にガイドラインの改定委員会に私も出ていましたが、外務省の当時の無償課長からは、基本的には基本設計調査に入ってしまうとその段階で法的なコミットメントをしたというわけではなくても、その後引き返すということは非常に難しくなる。したがって、基本設計調査を行うかどうかというところで一たん立ちどまって、JICAでガイドラインが満たされているかどうかきちんと確認した上で、もしオーケーだということになれば基本設計調査に進む、そういう仕組みにしましょうということで、今、ここに皆さんが先ほどから議論されている無償資金協力の事前の調査に関する規定というのか盛り込まれ、JICAは確認をした上で外務省に提言を行うという形になっているわけです。

なので、私はこの無償資金協力が今後このプロジェクトについて進んでいくかどうかということを決める上で今行われている議論は非常に重大な議論であって、必ずしもこれまでJICAのガイドラインに基づいて支援が行われていたからという理由で確認が済んだということとはできないというふうに考えております。

もう一点だけにしますが、実はこのプロジェクトの開発調査の段階では、どの程度きちんとした移転に関する調査を行うべきかということは審査会でも議論された話であって、実は審査会の場でもさまざまな意見が出ていて、今のところ開発調査の結果として出ているのは住民移転計画のフレームワークだけであって、実は住民移転計画のドラフトすらこの事業については作成されていない。何でこんなことになったのかというと、実際に開発調査の中で幾つかの交

通需要を満たすためのオプションとして、開発調査の中で選定されたのが、橋梁プラスフェリー、フェリーを増強しながら交通需要を調査して、その先の橋梁の建設時期を決めていこうというオプションが実際に開発調査では選択されたという中で、必ずしも今すぐ橋を建設するという段階ではないという認識のもとに、実際にE I Aなり住民移転に関する配慮というのが開発調査の中で行われたという事情があります。

したがって、今、開発調査の結果として出てきているのは、住民移転計画のフレームワークだけでして、その中で使われているさまざまな数値はすべてテンタティブというふうに書かれている中で、では、このフレームワークだけで、J I C Aとしてはどうやってガイドラインを満たしているかどうかというのを確認できるのだろうか。最低限現在のところでJ I C Aがカンボジア政府に対して、どのような方針で移転をするのですか、どのような補償レートを用いるのですかということを確認して、それがガイドラインに合致するかどうかということを見ていくという作業がなければ、このガイドラインの文言にいう今後環境社会配慮に関する調査が必要ない場合ということ、現段階ではいえないのではないかとこのように考えています。

以上です。

石田委員 今、メコンウォッチの方から発言いただいた件、私自身は非常に重要だと思った点を正式に確認していただきたいのですが、ガイドラインを作成されるときに、基本設計調査に移れば外務省としてはもう引き戻りはない。別の言葉で、そこは分水嶺ですね。峠を越えたらもう戻らないという話だと思うのですが、そこら辺はどの程度まで、何が戻れないのか。何を戻していいのかということを確認していただきたいなと思います。そうしないと、基本設計調査に移るということを我々の口からはコメントとしては言えないでしょうし、いろいろなものをいつ議論していいかというのはまた違ってくるのではないかと思います。事実の確認をしていただけませんかでしょうか。

村山委員長 今の点に関しては、先ほどのメコンウォッチから出された意見書の中に、具体的に環境社会配慮ガイドライン、その改定の議論の議事録の引用として当時の担当課長がおっしゃっている内容をお話しになったのだと思います。ですから、具体的にそれ以上のことについて発言ということは多分ないと思いますが、議論の中でそういう形で無償課長という方がおっしゃっている。その引用だということです。これは今でもウェブのサイトに議事録が出ているわけですから、それを確認すれば、発言された内容に関してははっきりすると思います。

それでは、ほかにいかがでしょうか。

原科 本ガイドラインの策定の間、ずっと議長役をやってまいりましたので、そのときの議

論を少し思い出しました。確かに無償に入る前は慎重にJICAは審査していただきたいというのは、相当強く議論があったと思います。そういった議論の中で外務省の方も申されたと思うのです。大変重要なことで、国民に対して説明責任がありますから、大変重要なことなので、ぜひ慎重にご審議願いたいと思います。

渡辺 ガイドラインの改定委員会のときの議論の引用がありましたので、記憶する範囲で説明をさせていただきますと、改定委員会では基本設計調査段階で引き戻りはないといったようなご発言はなかったというように記憶をしております。基本設計調査を行ったものが、高い確率でその後実施の段階に進むというご発言だったと記憶しております。

村山委員長 今の点は事実関係ですので、これを議論するというのは時間のむだですので、後で確認をしたいと思います。

それでは、ほかにいかがでしょうか。今の時点でどういう判断をするかということがありますけれども、予備調査等の内容が定義がはっきりしていないということがありますので、どこまですれば予備調査等になるかということはありませんけれども、私自身の判断では、少なくともフォローアップ調査が必要だということになされたわけですから、その発行がない時点で議論するということは非常に難しいと思います。ですから、少なくとももう一度これに関しては議論をすべきではないか。もし早くに、すぐにフォローアップ調査の報告書が出るのであれば次回ということでも構わないかもしれません。ただし、委員の中には、予備調査等の内容について、より詳細に行うべきだというご判断があるかもしれませんので、その場合はまた別の話になります。少なくとも次回以降にもう一度これに関しては議論するというふうにした方がいいと思いますが、いかがでしょうか。

渡辺 今の委員長のご発言がよくわからなかったので確認をさせていただきたいと思います。フォローアップ調査の報告書、もう印刷中ですので、間もなくできる段階にあります。既に委員にお配りした資料は、内容はもうでき上がっている、つまり印刷前の原稿のものです。したがって、議論が先になったとしても、タイミングをずらすだけで、何か報告書の中身が変わるとか、そういうものではございません。したがって、印刷ができ上がっていないことをもって議論を先延ばしするという理由はなぜなのでしょう。

村山委員長 そういったご指摘があるかと思えます。ただし、先ほども運営方法のところを読み上げましたように、予備調査等の結果に基づいて諮問・答申ということですから、やはり時系列というのは大事だと思います。印刷ができて、その報告書が発行された後に我々は議論をする。そういった記録が残らないと、その前に、では、いつの時点で議論しているのか、そ

という話になりますから、そこは私は非常に大事だと思っています。ですから、少なくとも次回以降に延ばすということを申し上げたいということです。

藤崎委員 報告書はほとんど前のままであると渡辺さんはおっしゃいましたけれども、だとすると、それは非常に問題だと思います。事実関係の誤り、私もフォローアップ調査結果へのコメントで指摘しましたけれども、これは全く事実と違うという点もありました。それがそのままになっている報告書に基づき、私どもの諮問でそれで決着、という話であるならば、それは非常に問題だと思います。

村山委員長 ほかにいかがでしょうか。全体の内容をごらんになってから最終的にご判断をいただきたいと思いますが、今の時点ではそういう整理をさせていただきたいと思います。

今井 事業部といたしまして、環境社会配慮審査会の皆様方にはせんだってよりお願いしておりましたネガティブチェックという機能プラスアルファ、事業を円滑に進めていく上で、計画を円滑に進めていく上でのご意見等々賜りたいというふうにせんだって申し上げさせていただきました。それで今回そういうお話、コメント等々いただけるのかなと期待しておりましたが、それが出てこなかったというのがまず1点目。

それと、今回このまま時系列というところで、もちろんプロシージャを踏むということは非常に大切ということは理解しておりますけれども、その点、先延ばしにするというところで、事業実施がおくれるということについても含めて、皆様方、審査会のところで責任も感じていただけるというふうに理解させていただいてよろしいでしょうか。

村山委員長 私から簡単に申し上げます。1点目については、先ほどもメコンウォッチの方からお話がありましたけれども、無償資金協力については、あくまで確認だと思います。ですから、こちらから追加的なサジェスションというのはあっていいと思いますけれども、少なくとも我々確認をするということが使命ですので、その点は認識をさせていただきたいと思います。

それから、2つ目については、もちろん我々は、少なくとも私はこれに関して、先延ばしにすることについて責任を持ちます。どれぐらい延びるかわかりません。その上で私は発言をしているつもりです。

以上です。

須之内 1点だけ補足させてください。まず、開発調査の報告書については、今回最終報告書案ということで出させていただきましたが、前回8月の段階で報告書は一度ご報告させていただいております。そこから大きく内容が変更したというよりは、自然調査を前回8月のときから少し補足的に加えたのと、9月にカンボジア側に最終報告をしましたので、その内容をフ

ードバックさせたということで、8月の報告書から大きくは変わっておりません。わずかに内容が付加された程度でございます。

もう一点、交通需要予測のあり方については、地域圏全体として見てこのフォローアップ調査にフィードバックするということは、おっしゃるとおりだと思います。

ただ、そういったものを行うと、フォローアップ調査ではなくて、大規模な調査が一つできるぐらいだと思いますが、予算制約の面はさておいて、開発調査のときの内容をフォローアップするという点に関しましては、まさに藤崎委員がおっしゃられたとおり、2006年3月に開発調査の最終報告書ができてから予想だにできなかったことが数多く起こっている。そうしたものも入れて調査をすべてやるとなると、2006年3月に委員の方から提案されていた「交通調査のモニタリング」というよりは、交通需要予測の構造そのものから再考して、予測のフレームワーク全体を組みかえた交通需要の大調査をやらないといけなくなってしまう。もちろんC B T Aの進捗状況等は交通需要予測の中で可変要素として今回も入れてはおりますが、それ以外の2006年3月以降1年半の激動の状況についてはあくまでも定性的な分析にとどめた次第であります。

もちろん、そうしたマクロ面での話を入れない現状においては、もしかしたら過小評価あるいは過大評価になっているのかもしれない。ただ、あくまでも開発調査と同じ土俵の上で交通量をモニタリングして、それを評価するというのが、このフォローアップ調査というものにおける交通需要予測の位置づけであります。

以上です。

原科 事業担当の方のお立場はわかりますけれども、今のお2人の発言を聞いていますと、もう計画先にありきという、そういうような印象を受けてしまいます。特にこの審査会の委員長に対して、審査に時間がかかったらその場合責任を持つかという発言は、外部諮問委員会に対しては不適切な発言だと思います。時間もないからさっさとやったらという言い方になってしまいますから、これは外部諮問委員会を設けた趣旨に合わないと思います。しかも、これは手続上の問題としてきちんと時系列をたどるべきだという委員長のご判断ですから、これはやむを得ないことで、非常によろしくない印象を受けました。これは社会配慮審査諮問機関、第三者の専門家をお願いしていることですから、その意見は尊重する立場でいていただきたいと思います。

村山委員長 それでは、一度切らせていただいて、せっかくコメントを出していただいていますので、全体一度議論をしてからまた今後の進め方についてまとめていきたいと思います。

1 ページ目の下に自然環境調査、それから住民移転計画は次の被影響住民にかかわりますので、まず、自然環境調査に関して石田委員からコメントが出ていますので、この点について、担当部からご説明をお願いいたします。

須之内 このご質問に関して回答させていただきます。フォローアップ調査のカメのように、対象を絞り込んだ調査というものの実施を今回はしておりませんが、開発調査においては、ハンダル州、プレイベン州の水産局にて、漁類に係る聞き取り調査を行いまして、インベントリーを策定しました。また、これ以外に地元の漁民に、漁場や捕獲できる魚の種類、産卵場などの聞き取り調査を行い、これらの結果は、開発調査のときのアペンディクス2にまとめております。また、この聞き取り調査とは別に、開発調査時において計画路線の付近を対象とした動植物調査を実施し、この調査結果は開発調査の最終報告書にまとめられております。

ちなみに、実施に当たってはメコン川流域の動植物相について、WCSという、環境NGO、また、さらにカンボジア国農林水産省野生動物の保護の専門家を中心とした調査チームを組織して、調査を行ったものです。

以上です。

石田委員 では、うちに帰れば、開発調査報告書を見ようと思いますが、ここでかいつまんでどうだったのか結果を教えてくださいませんか。調査をやったことはわかりましたけれども、その結果はどうだったか。影響があるのか。あるのだったらどういう緩和策が魚類に対して必要なのか、ないのだったらどうなのかということをお願いしたい。

斉藤 フォローアップ調査団の斉藤といいます。

基本的に先ほどJICAの方から説明がございましたように、水産局または現地の人たちからの聞き取り調査を行っておりまして、工事中または工事後の周辺的环境に対する影響は余りないというふうに考えております。

村山委員長 それでは、次の住民移転計画に関して……。

石田委員 Asian Box Turtleについての啓蒙活動のみで緩和できるというふうに考えるということは現実的ではないように思ったので私は質問を上げたのですが、その点は、前回いただいた資料に記述がなかったので、どうなのかと思ひまして。

斉藤 ハコガメに関しましては、追加調査でもフォローアップ調査でも調査をさせていただきます。橋の、特にアプローチ道路、そこができるところが埋め立てされればそこで生息地域が減少するということは事実だと思います。ですから、本体調査の中ではミチゲーションの策としてピオトープなどを設けて生息地を別途確保してあげるような努力をすればいいのでは

ないかというふうな記述が本体調査にはあったと思います。

以上です。

村山委員長 本体調査というのは開発調査ですね。

斉藤 はい。

村山委員長 石田委員、確認をしていただいて、もし不十分だということであれば、またコメントを出していただければと思います。

石田委員 報告書を拝見してみます。

村山委員長 それでは、次の住民移転計画について幾つか上がっていますので、このあたりお願いいたします。

今井 それでは、住民移転計画です。お手元の資料に沿って順に一つずつご説明させていただきたいと思います。

まず、織田委員からご質問のありました、住民移転計画が無策定であることから、この制定を条件として基本設計調査を実施することを外務省に提言すべきであるというところですが、先般前回の諮問説明会の際にもお話しさせていただきましたけれども、住民移転計画の策定のために移転の住民の特定というものが必要になってまいります。その場合には、設計図面がまず必要になってまいりますので、そのために基本設計調査を行う必要があるという回答とさせていただきたいと思います。

それから、6番目のところ、村山委員長から6番目、7番目というところで、NRPとの関係等について出されている6番目のところですが、まず、先般の、前回資料を配付させていただきましたところで、方針のところに記載しておりますけれども、カンボジア側に対してJICA環境社会配慮ガイドラインの理念に基づいて非自発的住民移転に対する適切な対応と手順が担保されるということをまず働きかけるということで回答とさせていただきたいと思っております。

引き続きまして、7番目、1号線の改修事業について、フォローアップ報告書等々のレビューが指摘されているが、別添4に上げられていた前回の資料、住民移転計画を策定する際にガイドラインが遵守されるよう努める必要があるというご指摘ですが、こちら国道1号線の改修計画につきましては、NGO等から指摘されている点についても、JICAも実施促進機関として環境社会配慮面のモニタリングを継続しております。それから、現在のところではガイドラインから著しく原則から逸脱するというようなことは現時点で私どもは確認されておりません。したがって、第二メコン架橋建設にかかる基本設計調査等々を行うについても、当然

ガイドラインに従って実施していきたいというふうに考えております。

続きまして、8番目、石田委員からいただきました、先ほどの相手国の省令や関連規則が正式に法制化されていない状況で、NRPのことだと思いますが、苦情処理メカニズムなども含めた移転計画を行いながら明らかにしていくという説明を記憶している。そういう事態であれば、環境社会の精神にのっとった形で行えるメカニズムというところですが、これは先ほどご説明させていただきました、今の村山委員長のご質問と重複しているというふうに考えております。したがって、先ほど村山委員長に説明させていただきました、基本的にももちろん第二メコン架橋建設につきましても、JICA環境社会配慮ガイドラインから逸脱しないように行っていくというふうに考えております。

9番目です。原嶋委員からご質問があった点ですけれども、補償の適切な実施が最も懸念されるというところで、まず1つ目、法制化がされている、されていないにかかわらず、これは補償はもちろん行うべきであるというふうに考えております。したがって、適切な補償が行われるか、また、同時に苦情処理メカニズムがきちんと機能しているか、機能していないかというところが非常に重要な点だと。法制化というところはもちろん現状そうではありますが、法制化されている、されていないというところはまたそれは別の話です。ちゃんと補償がされるか、されないか。メカニズムがちゃんとできているか、できていないか。それをまずちゃんと確認することが必要であり、それに対するそれら一連の状況について調査を行うというところで回答させていただきたいと思っております。

あと一つ、これはこちらからのお願いという形にはなるのですけれども、答申のところ、原嶋委員から無償資金協力の実行を差し控えることという記載をいただいておりますけれども、先ほど来話が出ていますが、無償資金協力を実施するのは外務省になりますので、JICAへの答申としては若干そぐわないのかなというふうに考えております。

村山委員長 それでは、ここの部分、住民移転計画について、今のようなお話ですが、何か追加でありますか。

織田委員 確かに計画というふうに書いたために狭くなってしまったかと思うのですが、実際にそれが、先ほど移転の法制化の有無にかかわらず補償することは確かであるというふうにおっしゃったんですが、それを確実にするものが示されていないところが問題ではないかというふうに思っております。計画という言葉を使ったので、それなら調査をしなければ計画を立てられないではないかというふうにおっしゃったと思うのですけれども、本体的なところが非常に問題ではないかということをお願いしたかったのです。

村山委員長 ほかはいかがでしょうか。

私からも6番、7番でコメントを出させていただいていますけれども、説明会のときの資料別添4で、社会環境に関する主な調査内容(案)、ここに住民移転計画の策定を支援という内容が書かれているんですが、(1)のところ、法制化の状況を引き続きモニタリングして、法制化に応じ省令及び関連規則の内容を住民移転計画に反映させていくというような記述があるわけです。これを読むと、どうもNRPの状況に応じて補償の程度が変わるといふふうに読めます。そういう面があるのかもしれませんが、ただ、ガイドラインには、ここに書いたように、かぎ括弧の中の記述があるわけです。移転住民が以前の生活水準や収入機会、生産水準において改善または少なくとも回復できるよう努めなければならない。今、決まっていない時点でこの調査を進めるということであれば、むしろ見守るといふよりは、こういった考え方を全面に出して、これを進めるというふうに位置づけるべきではないかというふうに思うわけです。そういう意味で、6番については示したということですが、もし何か追加のご意見があればお聞かせください。

斉藤 フォローアップ調査団の斉藤といいます。このNRPに関しましては、確かに今策定中でありまして、今後どうなるかわかりませんが、基本的にこれを策定しているカンボジア側の役所等に何回もヒアリングをしましたが、基本的に再取得価格、これを採用するという事は彼らもこのNRPの原案にも入っておりますし、建設省、運輸省、それから移転を担当している方々、これらも再取得価格でやるというふうな方向にありますので、それは信頼していいのではないかと、私個人としては考えております。

かつ、1号線のことで先ほどいろいろ意見がありましたけれども、私どもが調査した限りにおきましては、1号線の補償に関しましては、再取得価格でお金が支払われているというふうに言っておりますし、私どもは払われた方に聞きましたけれども、確かにその額が払われているということは確かでありました。ただし、それが満足しているかどうかというのはまた別の問題ではあると思います。

以上です。

村山委員長 ほかにいかがでしょうか。もしそういうことであれば、そのあたりに関しても記述をしていただきたかったということはあるかもしれませんが、そもそもJICAとしての姿勢が最初から書いてあるべきだろうと、そういうふうに思いますので、答申を出すとなればそういう内容が加わるというふうに私は思います。

そのほか、いかがでしょうか。

それでは、次の被影響住民、PAPsに移りたいと思います。10番から13番です、お願いいたします。

今井 それでは、被影響住民、PAPsについて、順を追って説明させていただきたいと思えます。

まず、織田委員からいただきましたコメントの件なのですが、土地を所有しない被影響住民の生計状況を把握するための調査をするべきであるという点ですが、これは11番目の石田委員からのご質問とほぼ同一内容であるというふうに感じておりますけれども、用地取得に関連する、土地を持っている、持っていないではなく、土地を持っていることによって何らかの移動が発生する人々のみならず、例えばフェリー乗り場で働いている職員とか、売り子さんももちろん計画をすることによって影響を受ける人々であるというふうに考えております。まず、その把握と対応のための調査について、先方政府とも協議をして、実施したいというふうに考えております。

先ほど来確認ということですが、もしこの点につきまして具体的な何かアイデア等がありましたら、委員からご教示いただければというふうには考えております。

11番目のところ、石田委員のところのご質問は、先ほどの点と同じということで。

12番目に村山委員長からコメントが出ております路線の設定と暫定PAPsの居住区域との関係ということなんですけれども、まず端的に申しまして以下のことを調査に含める必要があるということで、2点上げていただいていると思えますけれども、こちらはもちろんさせていただきます。前回もお話しさせていただきましたけれども、暫定PAPsの居住区域内にCOIが存在する場合は、もちろんPAPsとして考える必要はありますので、まずどれだけ把握する必要があるか。建設計画に対する意見も、もちろんこれは聞く必要がある。

調査の初期にCOIが確定できない場合は、可能性のある区域を広目に設定し、PAPsの把握並びに建設計画に対する意向を把握すること。これは多分前回の説明のときに若干ずれるかもしれないといったところから村山委員長のご発言だと思いますけれども、確かに前回ずれるということなんです、ある程度の幅をもって開発調査でやっていると思えますので、そこから大幅に出てしまうということは、私たちもまず想定はしておりませんので、ある一定の区域内を右に動くか左に移動するかということのレベルだと思います。もし仮に出ざるを得ない。例えば50センチでも1メートルでも出ざるを得ないということになれば、それはもちろん新たなCOIができるということですので、原則としては書かれていること、まずこれは実施させていただきますということをまずお伝えさせていただきます。

それから、13番目のところで、同じく村山委員長からコメントが出ておりますけれども、被影響住民の適格要件を構成しない架橋建設により間接的影響を受ける人々という、その内容を把握することと対応について調査の内容に追加し、詳細に検討する必要があるということで、それは先ほどの織田委員と石田委員からのご質問と同一の部分があるのかなというふうに考えております。

ちなみに、開発調査でフェリー乗り場とか、それからプロジェクト地域の社会的脆弱層を対象にした、幾つかの案というものが出されております。道の駅開発計画とか、それから小規模事業者のための信用貸しや貯蓄計画といったところも、提言という感じなんですけれども、それが書かれております。すべてこれらができるかできないかということも先方政府とは協議していく必要があるのかなというふうには考えております。

村山委員長 それでは、この点についていかがでしょうか。

私が伺う限り、そうしますと、移転住民だけではなくて、そのほかの被影響住民に関しても調査を追加される。説明会ではそのあたりについてはお話がなかったと思いますけれども、説明会のときの調査の内容に加えてこういった調査もされるという理解でよろしいでしょうか。

今井 はい。ただ、言い方がPAPsという言い方にしてしまうと、例えばカンボジアの国ではPAPsというのはこういう人たちと、例えば土地を持っている人たちをPAPsといった言い方をするみたいですので、言い方自体は変える必要があると思いますが、少なくとも影響を受ける人々たちというのは土地を持っている人たちだけではないという理解を私どもも持っております。

村山委員長 いかがでしょうか。

石田委員 細かいことなんですけど、定義がひとり歩きしないために、被影響住民という、住民を少し工夫した言葉に変えることは考慮していただくことは可能なんではないでしょうか。英語はパーソンなので、レジデントとはなっていないのです。それは各国によってももちろん英語の解釈は皆さんそれぞれ定義づけされているわけですので、定義づけができるのだったら誤解を招かないように、我々日本語も被影響住民ではなく被影響人々というのは何か変ですけれども、それにかわるような言葉ができればと、前回から思っていました。

村山委員長 被影響者にしますか。これは答申を出す段階でどういう言葉を使うかということだと思います。確かにおっしゃるとおり英語ではパーソンですね。ですから、それに適した言葉でまとめたいと思います。

それから、12番目に関係してですが、今のご発言でいきますと、暫定PAPsは260世帯、それ以外にもPAPsの中に含まれる可能性がある世帯が出てくるという、そういう可能性があるとい

うことですか。

今井 前回の開発調査のときから新しく人が来ていれば、もちろんそれはふえることになり
ますし、ただ、先ほどご説明しましたように、ある程度幅を持っていますので、例えば260と
いう数字が少し幅の中の右寄りにすることによって150になるといったことも十分考えられま
すので、あくまで幅の中では今260という数字があるというふうにご理解いただければと思い
ます。

村山委員長 それでは、よろしいでしょうか。

では、次の部分ですが、幾つかありますので、パブリック・コンサルテーションに関して織
田委員からありますので、これについてお願いします。

今井 織田委員からのパブリック・コンサルテーションに住民移転計画の対象にならない
人々も参加するようにすべきであるということですが、原則こちらは制限は設けることは考え
ておりません。

以上です。

村山委員長 よろしいですか。

織田委員 結構です。ただ、JICAではそういうふうに思っていなくても、末端にいくと
きにもともとPAPsはそういうふうに移転計画にかかわる人であるという定義があったときに漏
れてしまう危険があると思うので、その辺のところをお気をつけいただけたらと思います。

村山委員長 それでは、次の交通量調査、お願いします。

今井 交通量調査、村山委員長からのところですがけれども、基本的に基本設計調査のところ
では、交通量調査及びフェリー乗り場、基本設計調査の中ではもちろん交通量調査というもの
は行う予定にしております。ただ、開発調査のほかのものと違って、非常に長期間にわたるも
のではありませんので、ただ、モニタリング等々はしておくべきであろうというふうに考えて
おりますので、現時点で今のところ考えている方策としましては、フェリー乗り場にてチケッ
トを販売しております。そちらで日ごとで毎日データをとっておりますので、こちらをモニタ
リングの結果として代用することによって、比較対照できるのではないかとというふうに考えて
おります。

村山委員長 交通量の調査に関しては、藤崎委員からも先ほどもご発言がありましたけれど
も、フォローアップ調査に関してコメントということで関連する点があると思うんですが、こ
れも含めてコメントいただいた方がいいですか。

今井 ほかの委員からの交通量に関して出ている質問としましては、多分フォローアップ調

査に関するコメントというところの7番目のところで藤崎委員からご指摘が出ているところ、交通量調査を実施したといったところもあわせるという理解でよろしいでしょうか。

まず、トータル的に申しまして、交通量調査をモニタリング継続していくべきであるという、開発調査での答申数年間というところもあったと思いますが、それについては先ほどご説明申し上げましたように、基本設計調査の段階では交通量調査は行います。それにあわせて継続的にデータをとっていくということから考えまして、現在ネアックルンで就航されておりますフェリー乗り場のチケット販売数というものを、MPWTという、先方の機関が毎日データをとっております。そちらの方、少なくとも過大評価にはならない。チケット販売数でごまかしている人もたまにいるかもしれませんが、少なくともチケット販売数がボトムのラインであって、それよりも多い場合はあっても少ない場合はないのではないかというふうに考えておりますので、これで少なくとも過大評価への方向性はないというふうに考えておりますので、こちらで交通量調査にしたいというふうに考えております。

それから、藤崎委員からありましたご質問のところ、2007年同じ時点で交通量調査を実施したという記載がありますけれども、こちらはフォローアップ調査の最終報告書、ドラフトの12ページ及び13ページに、日付等すべて記載させていただいております。

村山委員長 それでは、交通量の調査に関するコメントですが。

藤崎委員 交通量調査について、先ほどコメントをいただいたので申し上げますと、何も私大調査をやってくださいということをしているわけではないのです。交通量調査をするための前提として、例えばCBTAに関してはこういう状況になっていますということ、少なくとも報告書としては明示的に、例えば本日のように私がこちらから申し上げるのではなくて、そちらとしても明示的にこういうフレームになっていますという説明がないと困るでしょうということです。今回の報告書については、いささかきついコメントをさせていただきましたけれども、これは基本的に一番かぎになるところ、コアになるところですから、そこはみんなが納得できるような形の説明をしていただいた方がいいんじゃないかということでございます。

具体的に申し上げますと、いろいろな議論があって、錯綜しているんですけども、報告書では国境での積み替えなしの通過はまだ始まっていたとだけ書いてある。だけれども、CBTAでも一つの重要なポイントがありまして、それが何かというと、シングルウィンド、シングルストップというのですけれども、国境での通過手続きを非常に簡素化することです。シングルストップ、シングルウィンドが機能していれば、その分だけ通過のスピードが速くなるんです。また、例えば国境から入ってくるトレーラー的なタイプのものがぼんと数が

ふえましたと書かれているが、これが何を示しているのか。恐らく、トレーラーがはいっているということは、コンテナ輸送、恐らく、TIRカルネ（TIR運送）も事実上機能する形で、要するにシールだけ見て通過させるということも恐らくやられている、そういう可能性はあるわけですから、それをみんなに、多くの人にわかってもらえるような形で説明していただかないといけないのではないかとということです。

村山委員長 交通量のところは私も意見を出しておりますが、今、お話しいただいたチケットによるチェックというのは、本体の開発調査の最終報告書の提言の中にもそれに関連する事項が入っていると思うんです。月次チェックによる間接的なモニタリング、料金収入、これをフォローアップで本来であればしておくべきだったと私は思いますけれども、フォローアップ調査の中ではそれがたしか年間の料金収入という形でまとめてあったと思うんですが、もう少し詳しい内容でそういうことをされるという必要があるというのが私のコメントの趣旨です。

16番調査報告書ということで原嶋委員からご意見が出ていますので、これについてお願いします。

今井 16番目、調査報告書というところなんですけれども、まず、1、2、3、3つあると思いますので、順にご説明したいと思います。

1番目なんですけれども、本案件の妥当性というところで、無償資金協力としては資金規模が大き過ぎるのではないかとということと、それから交通需要予測の精度、それから住民移転に対する適切な補償基準の3点について、独立したセクションを設けて重点的にJICA側の所見及び対応策を詳述することということで、これは報告書、私が想定していましたのは、これは基本設計調査報告書にこの3点をセクションを独立して設けて、そのJICAの所見及び対応策を記述することというふうに理解いたしました。

その理解に基づいてお答えさせていただきます。1点目、本案件の妥当性なんですけれども、無償資金協力妥当性というところを検討いたしますが、資金規模が大き過ぎるのではないかと、規模の妥当性に関する判断基準をJICAは有しておりません。基本設計で検討可能な範囲というものは、本橋梁の必要性、妥当性について、技術的側面から検討するものであり、事業費の規模の妥当性の判断は外務省にゆだねております。

2番目なんですけれども、交通需要予測の精度というところなんですけれども、先ほど申しました基本的に基本設計調査の場合橋梁の設計を行うものである。したがって、交通量調査についても行いますが、フェリー乗り場のチケット販売結果による交通量のモニタリングを行いまして、それで先般行われました開発調査とフォローアップ調査での需要予測結果と比較

対照するというふうに考えております。

3番目ですけれども、住民移転に対する適切な補償基準、カンボジア側の採用する基準を尊重するだけなのか、市場価格に基づく再取得価格を基準とするよう措置を講じるのかという、具体的に書かれておられますけれども、基本設計調査では、まず先方政府による住民移転計画の策定と、そのプロセスがJICAの環境社会配慮ガイドラインに沿って、まず行われているか、行われていないか。必要に応じて先方政府を支援しつつ、それからかつちゃんとできているかどうかというところのモニタリング、それから確認を行っていく。

もう少し具体的に申し上げますと、適応される補償基準が公正かつ公平なものであるか。影響資産の評価が適切に行われているか、いないか。移転用地の確保、それと移転計画、それから、所得確保と、それから生計回復策の策定、苦情処理メカニズム等について支援と確認を行います。したがって、コメントにありますカンボジア側の採用する基準を尊重するだけということはありません。と申しますのも、採用される基準が必ずしも、先ほどポイントで上げました公平かつ公正なのかといったところとは見做しがたいということが十分考えられますので、その場合には先方に見直しを求めるというケースもあり得るかと考えられます。

それから、市場価格に基づく再取得価格が基準とされる場合、例えば市場価格調査の方法とか、それから評価方法が適切かどうかということも見きわめる必要がある。したがって、補償基準をどう設定するかという点だけではなくて、補償が適切に実施されるかどうかというのがまず重要であるという認識のもとに、支援と確認を実施していく予定です。

なお、報告書には調査結果を記載予定というふうに考えております。

以上、長くなりましたが、原嶋委員からの調査報告書に対するコメントの回答とさせていただきます。

村山委員長 では、時間が大分過ぎましたので、続けて質問のところでもまだお答えいただいている部分があればお願いします。

須之内 まず、質問の1からお答えします。「フォローアップ調査報告書は、開発調査のフォローとしての調査だと理解しているが、『予備調査』であると明記されている」というご指摘ですが、おっしゃるとおり（この、自然環境調査部分）の「予備調査」の用法は、今後本格的な調査を行うという趣旨ではございません。この点誤解を生じさせたかもしれない点はおわびします。あくまで今後の先方が行うモニタリングしようとするベースライン調査の一つとして考えております。

フォローアップ調査における環境調査の基本的な考え方は、開発調査の中で踏み込んだ調査

を行わなかった分野について、補足的、試行的な調査を行うという趣旨で実施しておりましたので、この表現については、「引き続き本格的な調査を行う」という意味ではなく、「開発調査の補足的な調査」という意図である点を申し上げたいと思います。

続いて、次に徒歩や自転車でのフェリー利用者ということですが、現段階で徒歩が100リエル、自転車が500リエル程度だと思えますが、具体的な料金設定というのは事業化がされるのであればその際に改めて検討されることになると思います。

ただ、開発調査の報告書の段階で、橋梁建設の際の料金設定は、橋梁の費用便益、あるいはフェリー料金のいずれかの低い方の範囲内に抑えることを提案しておりますので、この点から考えると、個人が受容不可能な水準にはできないと考えてはおります。

ちなみに、その開発調査ではミニバスで600から2,100リエル程度を提案しており、12人乗りと考えた場合、一人当たり50から175リエルになると考えられ、現段階の100リエルという水準から大きく変わるものではないと考えております。

続いて、質問3です。ルートAが最適であるとしていることについては……。

石田委員 話の腰を折るようですが、時間もないことですし、3と4については、例えば私が開発調査報告書をきちんと読めばプロセスが書かれているのであればもう一度読んできて、その上でまたこういう話をする機会はあるのでしょうか、その中で質問します。

須之内 開発調査にも概略が載っているものと、今日私持ってきて読み上げればよかったのですが、前回の8月の審査会のときの議事録の3ページから4ページだったと思いますが、そちらに記載されていますので、ごらんいただければと思います。

クエスチョン4の事業費については、効果的に建設できるか、妥当であるかということですが、この精査というのは、通常どの調査の報告書でもそうであると思いますが、この調査においてもこういった見地から出しております。特に必要な資材、機材を積み上げて積算をしたのですが、カンボジアだけではなく、タイやベトナム等の市場価格調査も用いつつ積み上げを行って算出した価格ですので、相応に精度が高いものだという認識でおります。

村山委員長 それでは、質問まで進みましたが、現時点で何か追加のご意見・ご発言等ありますでしょうか。

今井 1点だけ、せんだっての説明のときに織田委員から質問のありました、橋が開通すればCO₂が減少する理由を教えてくださいというところがありましたので、そのところだけ回答させていただきます。

CO₂の減少というのは、広域的な視点から見た場合です。したがって、第二メコンの

橋、ネアックルンのところに橋がないという現在は迂回交通が発生しております。その関係で走行キロは非常に増加しております。したがって、橋梁が仮に開設すれば、迂回交通が国道1号線の利用に転換するということになりますので、今はもう少し北側を通っておりますので、走行キロが減少する、それに従ってCO₂は減少するという観点から、橋が開通すればCO₂は減少するという解析になっております。

原科 それはCO₂の量としてどの程度ですか。

今井 今手元にありませんので、それはまた後日ご回答させていただきます。

原科 今のご説明は、おっしゃることはわかりますけれども、実際に定量的なチェックをしないとなりません。よく国土交通省でもアセスが出てくるんですけども、確かにそうですけれども、**定量的にかかると余り多くない場合が多いんです**。私のすぐそばの横浜市青葉区の東名高速の青葉インターと、第3京浜をつなぐ7キロぐらいの高速道路です。CO₂は減るのです。減るといってもよく調べたら何百人分ぐらいしか減らない。だから、350万人を超え、400万人近い都市で、減るには減るけれども、その場合はインパクトは大したことないでしょう。その程度なので、それで減るといわれても全体のバランスを考えるとどうか。今、おっしゃった場合は、それよりは多いと思いますけれども。

村山委員長 それでは、一通り議論をしたと思いますが、ほかにもしご意見がなければ、今日のところは一通りの判断をしたいと思います。私からの提案としては、この案件については次回以降もう一度議論をしたいと思います。その時点としては、フォローアップ調査の報告書が出た後もう一度やりたいと思います。内容的に同じというところがほとんどだと思いますので、コメントについては今日出ているものが割と答申に反映されると思いますけれども、追加で恐らくご意見があるかと思っておりますので、それを審査会の中で一度やりたいというのが一つの提案です。

もう一つは、この案件については幾つかのNGO等からご意見をいただきました。これは審査会に直接いただきました。ですので、今日の議論の中でもそれに関係する話がありましたけれども、一度そういった方々と審査会の委員の方々が意見交換する場を持つてはどうかと思っています。これについては、今までそういった機会を設けたことがない。私が関係する範囲ではそういうふうに思っていますけれども、審査会の設置要綱の中では、開催という部分で、審査会は機構関係者及び必要に応じ委員長が定める関係者の出席を求めることができる、そういう項目があります。これも昨年の9月25日の説明会に配られた資料に書いてあります。ですので、皆さんの同意が得られれば、関係者ということで一度意見交換をしたい。答申のコメント

については今日出されたものプラスアルファということになると思いますが、それに加えて、これまで審査会に意見を出された団体、個人の方々との意見交換ということを考えてはどうかと思いますが、いかがでしょうか。

長谷川委員 委員長の意見に基本的に賛成です。一つ要望したいのですけれども、今日の議論の途中で、調査団の方が、先方政府が移転についてどんな方針で、あるいは価格についてどうやっていくかというところで非常にいいニュースをもたらしてくれたのですが、あれを聞いて、少し改善の方向が出てきているなということであれしく思ったのですけれども、そのたぐいの話は今回初めて私、しかも口頭で聞いただけでして、その辺のことを今後非常に、審査会の中でも一つの論議の根拠にならざるを得ない点かと思しますので、もしよろしければ文書化したものを次回以降の我々の議論の材料として上げてもらえれば、議論が進むのではないかと思いますので、もしできればそれを要望したいと思います。

村山委員長 今の件は、国家補償政策に係る具体的な内容をもしより詳細にわかれば資料を出していただきたいということですね。

ほかにご意見等ございますでしょうか。

平山委員 これはどうしようかと思ってずっと迷っていたのですけれども、原科先生が取り上げられた責任の話は、私もちょっと気持ちがすっきりしないので、発言させていただきます。村山先生は延ばすことについては自分が責任をとりますと、こうおっしゃったのですけれども、私はそれは筋違いではないかと思えます。きちんとした準備ができていない、説明ができていない、調査ができていない、これらの責任をとるべきは、むしろJICAのほうであって、第三者委員会の委員長ではない。そのJICAが委員長に責任をとらせるような発言をするというのは、あり得ないことが起こったように感じていますので、そここのところのやりとりは改めていただきたいと、私は思っております。

村山委員長 今の時点でもし追加のコメントがあれば。

渡辺 無償資金協力の場合の諮問のタイミングについてですけれども、村山委員長から予備調査の結果というのは報告書ができてからという解釈をいただいたのですが、実際に予備調査をやったときを考えると、予備調査の報告書ができてから諮問した場合に、例えば予備調査の報告書の書き方についていろいろコメントをいただいても、報告書は既にできてしまっているという事態になってしまいます。そういう意味では、報告書ができてからという解釈は適当ではなくて、予備調査の調査結果についてということであるのが適当というふうに考えております。

村山委員長 では、反論をさせていただきますが、私の理解では、予備調査等の結果を受けてこの案件については基本設計調査に入るというプロセスの中で十分な予備段階の調査ができているかどうかを確認するということだと思っております。これはほかの開発調査のドラフトファイナルの段階での我々の答申とは全然性質が違っていると私は思っています。開発調査のドラフトファイナル段階での答申は、今、渡辺さんがおっしゃったとおり、よりよい調査報告書を完成させるというために我々答申をしている。だから、ドラフトファイナルということだと思っております。ただし、それに対してこちらは結果を受けて諮問・答申になるということですから、性質が全く異なるというふうに理解しています。そういう意味で、今のご発言は私には理解ができないということです。

野村委員 堂々めぐりの議論になるかもしれないのですが、3.5.1の1.のところで予備調査で何が眼目なのかというのは、ガイドラインを満たす環境影響評価がなされているか否かを判断する。その判断の材料として予備調査がありますとっているわけですね。下の2.のところにいなくても、3.のところで、十分に実査されていない場合など、改めて環境社会配慮調査を行う必要がある場合は開発調査等のスキームを用いて本ガイドラインの云々という文章になっていて、そういう意味で、この1、2、3というのは、私は1で十分であると見做されている場合、あるいは開発調査が行われている場合は2.と読む。もし十分な評価がされていないということであれば改めて環境社会配慮調査を行う必要があるということで3.にいくというふうな、場合分けでないと、この1、2、3がうまく読めないんだと思っております。

なぜ私がそこに固執するかといえば、このフォローアップ調査、どこまでが、つまり私は開発調査が行われている段階で1.にいう判断は終わっているというふうに読んでいるものですから、だとすると、フォローアップ調査という予備調査的なものの結論が出ないと先に進めないというのは、ロジックとして釈然としないというのが、どうしてもぬぐえない。そういう意味で、渡辺チーム長が説明されたのも、紙として存在するかどうかの問題は別にしても、対応すべき答え、説明があれば、渡辺チーム長の説明もまんざらおかしい話ではないと思います。

村山委員長 いろいろなご意見をぜひ伺いたいと思いますが。

石田委員 話を戻すようではすけれども、言われて考えてみたんですが、審査委員である我々は所定の手続を経て選ばれて、我々が信じている価値観の反映もありますけれども、結局はどういうことが社会配慮にとって公正で公平なのかということ観点を発言させていただいているわけですし、ですから、その点については自分の不勉強があればそれは責任を負うべきだと思っておりますが、責任というのはその程度ではないかなという感じはいたします。要するに、

我々は事業主体者でもないし、計画者でもないから、これ以上踏み込めないんじゃないかなという気はしております。だからといって、不勉強な発言を繰り返していいという意味では全くありません。

村山委員長 ほかにいかがでしょうか。

野村委員 外部の方を交えた意見交換会なんですが、意見交換というのが私にはいま一つピンときません。NGOの方から委員長宛あるいはJICA宛にコメントが出てきて、そういう見方もあるのか、こういう見方もあるのかというのは、非常に有益だとは思いますが、何をどう見るか、例えば住民移転のフレームワークだけしかなくて、計画がないからいけないじゃないですかという意見に対して、私は一般論として本件のような案件の段階で詳細な住民移転計画はつくり得ないと思っているので、フレームワークでも十分ではないですかという意見を言う、そういうNGOとの間で私のレベルでそういう対話是可以のできるのですけれども、ただ、一般的にいつお聞きすることはできても、対話すべきことというのがイメージがわからなくて、むしろ質問があるのだったら最終的にはJICAが答えるべきであって、審査会として対話をするというのは、お聞きするのは非常に結構だと思うのですけれども、対話をするというのがよくわからないんですけれども。

村山委員長 そういう意味では意見交換もあるかもしれませんし、質疑応答という形もあるかもしれません。むしろ先ほど長谷川委員のご指摘もあったように、今回の国道1号線の話もありますので、どの程度それが信憑性があるのか、そういうことについて直接聞くということも必要かなと、私は思っています。

原科 今の場合、私も対話という表現は合わないだろうという感じがいました。ただ、広範な情報収集が必要ですので、アセスの場合にそういうような仕組みがとられています。公聴会です。公聴会は日本では通常口述人が言い放しになってしまうので、これでは十分情報が伝わらないということで、形式としては対話型にするということで、その趣旨は広範な情報収集なんです。最近の例では、東京都が公聴会の制度を変えまして、「都民の意見を聞く会」というものをつくったのです。これはまさに審査側のメンバーが都民との対話の場をつくっているということですので、ちょうど今と同じような対応をしております。そこでは議論をやっております、質疑応答をやっております。その意味で、趣旨としては広範な情報収集ということで、ぜひそういうようなことをやっていただくと適切な判断ができると思います。

村山委員長 それでは、ほかにいかがでしょうか。

木藤 先ほど来お話し出ておりますNGOとの意見交換のことですので、ここについて、

JICAの環境社会配慮審査のガイドラインあるいは審査会の運営上どう位置づけられるのかというのは、企画調整部で検討いただければとは思いますが、これまで今日のこの場、あるいは前回の説明会のところで、国道1号線の問題点については、直接我々審査の委員の方々から具体的にこういうところが問題ではないのかという形で質問を受けておりません。そういう質問を受けていない中で我々の立場あるいは我々が持っている情報をお聞きいただく。あるいはNGOとの対話の中に我々も同席させていただいて、双方の情報を取捨選択していただいて委員の方に判断いただく。それが基本的には公正なやり方かなと思っております。その点についてはご検討いただければと思います。

村山委員長 今のご発言、私もそのように思いますので、ぜひご同席いただければと思います。

石田委員 いろいろな方が広範な範囲の情報収集について、原科先生がおっしゃるように言われたということから、前からずっと思っていたことを一言だけ申し上げたいのですが、審査会のあり方です。あり方がこうやって机でコの字型に並べてなかなか自由な議論ができない段階で、しかもある程度のピラミッドのランキングがどうしてもついてしまっている。私は余り好きではないのです。ワークショップが大好きなのです。そういう段階での制限というのは、どうしても情報が対話するというよりも一方的に聞くことが多くて、時間のロスにもつながるということなので、審査会のあり方、開催のされ方自体も、もう少し情報をお互いに集め合った段階でいい意思決定をするというような形に一度ぐらい試してみられないものか。審査会という名前をつけている以上コの字型にしなければいけないのかもしれないかもしれません。名前自体を変えとなるとまた大変なんでしょう。審査会の開かれ方とか、情報の提供の仕方とか、お互いの意見の集約の仕方というものも再考してもいいんじゃないかなという気はしています。

村山委員長 今のご発言はこの案件に限らず審査会の開かれ方、開催方法に関してのご発言だと思います。今のところ説明会については審査会ではなくて、割と自由な形で行っていますので、これについては議事録もとっていませんし、割と発言は自由だと思うんです。ただ、審査会は記録をとって、だれがどういう発言をしたかということは記録として残すということも非常に重要だと思いますので、その形はとりつつも、別の形があれば、やっていくということだと思います。

石田委員 それを特に強く感じたのは、今日JICAの方から移転計画に関する情報が出されたので、それがもう少し別の形をとれば、事前に出て議論も進んだのではないかという気がしたものですから。

村山委員長　そういう意味では、説明会の段階でそういう話が出てくればよかったと思いませんけれども。

それでは、大分時間が過ぎましたので、区切りをつけたいと思います。この案件についてはもう一度議論する機会を持ちたいと思いますが、いかがでしょうか。

それでは、そういう形にさせていただきます。

今後の予定ですが、かなりいろいろな案件が続いていますので、少しそのあたりは事務局と意見交換して、具体的に決めさせていただきたいと思います。

それから、先ほどもお話ししたとおり、NGO等との質疑応答、意見聴取の機会、これについては担当部の方にも可能な限りご出席いただいて、公正な意見聴取という形で行いたいと思います。これについてもスケジュールはまた後ほどお伝えできる段階でお話ししたいと思います。

それでは、そういう形で一度切らせていただいて、次の議題に入りたいと思います。それでは、一たん休憩させていただきます。

(他案件に関する審議のため、以下省略)

第13回環境社会配慮審査会

日 時 平成19年12月10日（月）16：30～19：15

場 所 J I C A本部12C会議室

出席委員（敬称省略）

委員	石田 健一	東京大学海洋研究所海洋生命科学部門助教
委員	織田 由紀子	日本赤十字九州国際看護大学教授
委員	菊地 邦雄	法政大学人間環境学部教授
委員	小林 正興	大阪府環境農林水産総合研究所企画調整部企画課
委員	野村 徹	日本シンガポール石油化学㈱代表取締役
委員	長谷川 弘	広島修道大学人間環境学部人間環境学科教授
委員	原嶋 洋平	拓殖大学国際学部准教授
委員	平山 義康	大東文化大学環境創造学部教授
委員	藤倉 良	法政大学人間環境学部教授
委員	真崎 克彦	清泉女子大学地球市民学科准教授
委員	村山 武彦	早稲田大学理工学術院創造理工学部教授
委員	柳内 龍二	個人コンサルタント

欠席委員

委員	田中 充	法政大学社会学部及び政策科学研究科教授
委員	長畑 誠	いりあい・よりあい・まなびあいネットワーク代表
委員	中村 玲子	ラムサールセンター事務局長
委員	中山 幹康	東京大学大学院新領域創成科学研究科国際協力学専攻教授及び 専攻長
委員	藤崎 成昭	（独）日本貿易振興機構アジア経済研究所新領域研究センター 次長

事務局

熊代 輝義	独立行政法人国際協力機構	企画・調整部次長 兼 ジェンダー・環境社会配慮審査グループ長
渡辺 泰介	独立行政法人国際協力機構	企画・調整部 ジェンダー・ 環境社会配慮審査グループ 環境社会配慮審査チーム長
村瀬 憲昭	独立行政法人国際協力機構	企画・調整部 ジェンダー・ 環境社会配慮審査グループ 環境社会配慮審査チーム
宮崎 明博	独立行政法人国際協力機構	企画・調整部 ジェンダー・ 環境社会配慮審査グループ 環境社会配慮審査チーム

委員・事務局以外の発言者

原科 幸彦	東京工業大学 教授 独立行政法人国際協力機構 異議申立審査役
松本 悟	特定非営利活動法人 メコン・ウォッチ 代表理事
満田 夏花	地球・人間環境フォーラム
木藤 耕一	独立行政法人国際協力機構 無償資金協力部 業務第一グループ 運輸交通・電力チーム チーム長
村山 博司	独立行政法人国際協力機構 無償資金協力部 業務第一グループ 運輸交通・電力チーム
今井 健	独立行政法人国際協力機構 無償資金協力部 業務第一グループ 運輸交通・電力チーム
実川 幸司	独立行政法人国際協力機構 経済開発部 第二グループ 電力・エネルギーチーム
須之内 龍彦	独立行政法人国際協力機構 社会開発部 第三グループ 運輸交通・情報通信第一チーム
田中 研一	独立行政法人国際協力機構 国際協力専門員

村山委員長 それでは、第13回環境社会配慮審査会を始めさせていただきます。

(他案件に関する審議のため、途中省略)

次に、第3議題ですが、カンボジア国第二メコン架橋建設答申案協議ということです。これは前回に続いての議題となります。

幾つか資料がありますが、最初にJICAの方からご説明があるということですのでお願いいたします。

渡辺 企画・調整部の方からまず、本日の資料で「ガイドラインの無償資金協力の事前の調査に係る規定について」というA4の縦長の資料がございますけれども、これについてご説明をさせていただきます。

前回の審査会で、ガイドラインの規定はどうなっているかといったようなコメントもございましたので、ガイドラインの規定及び用語の意味についてもあわせてご説明したいと思います。

まず、無償資金協力ですけれども、どういう流れになっているかといいますと、要請がออกมาしてそれが採択されますと、JICAの方で予備調査、これは必要に応じ実施というものです。それから基本設計調査を行います。その後は、実施の決定以降は外務省で行うというものになっております。

そもそも、予備調査とはどういう調査なのかということですが、調査案件の妥当性を判断するための調査、また、基本設計調査を実施する前に、協議、情報収集によって基本設計調査の範囲や内容を絞り込んだり、固めるための調査ということで、例えば、要請が非常に大きなものであったときに、そういったものを絞り込むといったような調査が行われております。

それから、基本設計調査とは、無償資金協力として実施することの緊急性、必要性、妥当性を検証するとともに、実施する際の基本構想を策定して、最適な事業規模の基本設計を行って概算事業費を算定するための調査というものになっております。

ガイドラインの規定でございますけれども、3.5.1で、カテゴリAの場合というのが規定されております。

1番は環境影響評価の実施状況についての確認ということで、相手国で環境影響評価が行われている場合に、ガイドラインを満たす環境影響評価がなされているか否かを予備調査等を通じて確認するというものでございます。

2番は、環境影響評価が実施されている場合、または、本ガイドラインに基づいて開発調査がなされている場合であって、改めて環境社会配慮調査を行う必要のない場合、基本設計調査を行う。環境影響評価等の結果、予備調査の結果をB/Dに反映するというようになっておまして、ガイドラインに基づいて開発調査がなされている場合というものは、この2番で書かれ

ているということになります。

3番は、環境影響評価が十分に実施されていない場合で、改めて環境社会配慮調査を行う必要のある場合について規定をしております。

また、事業の中止というのはどうなっているかということが前回出ましたので、これについては、プロジェクトについて環境社会配慮が確保できないと判断する場合は、JICAの協力事業を中止すべきことを意思決定し、外務省に提言するというようになっています。

このガイドラインの中で、一つは予備調査の段階と、それから基本設計調査があります。予備調査で何をするかということと基本設計調査で何をするかということを考えますと、予備調査段階では、対象プロジェクトのコンポーネントが未確定ということで、取得対象用地が未確定ということになります。したがって、この予備調査段階では明らかになっているレベルのプロジェクトについて環境社会配慮を確認し、基本設計調査で行うことを確認するという形になります。

また、ガイドラインに「B/Dに反映する」と書かれてありますように、設計に伴うような配慮というのは基本設計調査で行うということになっておりますので、予備調査の段階ですべて環境社会配慮調査が済んでいるというのではなく、基本設計調査でも環境社会配慮調査が行われるということになります。今申し上げましたように、環境社会配慮を確保できないという場合には中止すべきことを意思決定するというのは、これは随時行うということになります。

この第二メコン架橋建設の場合ですけれども、カンボジア政府により環境影響評価が実施されております。また、ガイドラインに基づく開発調査が行われておりまして、開発調査の終了から時間もたっていないというものでございます。したがって、環境社会配慮調査を行う必要のない場合、ということで考えております。ちなみに開発調査では、スコーピングとドラフトファイナルレポートの段階で審査会の答申を得ているというものでございますし、フォローアップ調査でも中間段階で審査会にご報告をしているというものでございます。

この資料については以上でございます。

続いて、無償部の方からお願いします。

今井 それでは、先だつての審査会の場面で口頭の方でコメントいただいておりますものを口頭でお答えさせていただきましたけれども、それに対しては、A4の紙で今お手元の方にございますでしょうか。

こちらの「カンボジア国「第二メコン架橋建設計画」環境社会配慮審査会委員からのコメントに対する回答」というところで、以上のようにコメント、質問、先だつて口頭でございますが

いただいた項目に対して回答ということできせていただいております。

村山委員長 以上でよろしいですか。

それでは追加のものがありましたら、もし回答で強調すべき点があれば。

今井 村山委員長の方から追加でいただきましたものを、一番最後のページにあります、追加の1、2という形で出していただいております。

村山委員長の方から追加でいただきましたもの、「フォローアップ調査ではフェリーの改善に関する調査が行われていないように思われる。この点は、開発調査をフォローアップするための調査としての妥当性にかかわるので、調査が行われなかったとすれば、その理由を示していただきたい」というものと、それから、「上記の点は必ずしも環境社会配慮に関連するものだけではないが、住民移転以外の社会影響を考慮すれば、フェリー運行の改善を前提とした橋梁建設というシナリオのもとでは、フェリーの運航に関連した業に従事する人々への現在ならびに将来の影響を検討するうえで、フェリーの改善に関連する調査は必要であると考え。この点に関する見解を示していただきたい。」という、この2点のみ追加でいただいております。それに対する回答につきましては、その回答も長くなりますけれども、右側のところに記載させていただきます。

村山委員長 ありがとうございます。

それでは、一応、6時半までということで予定をしておりますが、残りの時間で議論をさせていただきますと思います。

今日、あと資料としては、ご欠席ですが藤崎委員からA4、1枚、意見書という形で出ております。前回はいらっしゃいましたが、そのときの議論を受けて4点にまとめておられますので、ぜひお目通しをいただければと思います。

今、私の方からも資料を配らせていただいたのですが、一つは、先ほど事務局渡辺さんからもお話があったように、その手続をどうするかという点があります。これは無償の案件が審査会で諮られるのは今期では2回目です。ちょっと、その辺りがまだはっきりとしていない、いろんな読み方ができるという話がありますけれども、いい機会ですので、ぜひそこを明確に、ある程度になるかもしれませんが明確にしておいた方がいいかなと思っています。それ以外の内容についてはある程度前回で議論をさせていただきますので、まずその手続上の問題について少し議論を深めたいと思っています。

今日配らせていただいた資料は、この今期の審査会が始まる直前、前回の審査会でも少し口頭でお話をしましたけれども、昨年9月25日に審査会の説明会が開かれました。事務局の方

から資料が配られて、資料1から6が配付されています。その中で資料の4で審査会の運営方法というものがありません。めくっていただくと裏の方に運営方法がありますけれども、この中に(1)から(4)まで、審査会の検討事項というものが挙がっています。この(3)には無償資金協力の基本の調査ということで2つのポイントが挙がっていますが、一つは予備調査結果に対する諮問、答申ということが書かれています。

ここの説明会は、審査会が本格始動する前に開かれた説明会ですが、その後、10月2日に説明会が開かれました。これは具体的な案件に関する説明会で、ちょうどこの前の議題に上ったシンズリ道路の建設計画に関するものでした。これも無償資金協力ということで事前の調査ということだったのですが、このときに、ここにあるようなフロー図が配付されています。これを見ると、真ん中のあたりに予備調査というのが出てきて、予備調査等の実施を受けて、諮問、答申ということになっています。その後基本設計調査に入るとのことです。さらに、今期に関してこういった資料が配られたということですが、前期、一期目の審査会においても、先ほどの意見交換のところでも既に松本さんが紹介されましたけれども、一期目のところでもこういうふうな状況にあるということがあります。

私自身はこういうものをずっと見てきていて、諮問、答申というのは予備調査等の結果を受けてやるものだというふうに理解をしてきました。これまでもそういった形になってきたと思っています。それに対して今回の案件に関してはそうではない。事務局が用意された資料とは違う形をとられようとしていると私は理解しています。ここについては、今のところ説明はなかったと思うのです。そういう状況で、このまま答申案を議論すると言われてもちょっと理解できないというふうに考えています。

そもそも、そういった形で案件ごとに対応を変えるということになると、説明会で配られた資料は一体何なのだろうかということにもなりますし、審査会としてどの程度対応するのかということにも、かなりその申請が出てくる可能性があるのです。これについては先ほども議論がありましたように、ガイドラインの内容だけで判断するという部分ももちろんあると思います。ガイドラインは正式な文書ですので、それがもとになっているわけですが、それに附随して今期においてもこういった資料が配られておりますので、これとの関係を整理しておかないと、ちょっとこの案件についてはそれ以上議論できないということになります。

これについて何か現時点でコメントございますでしょうか。

原科 はい

村山委員長 どうぞ。

原科 私は、このガイドラインの策定にかかわってまいりましたので申し上げます。

野村委員のおっしゃったとおりでございます。やはり、この文章ですね、これに沿ってきちんと判断するのだと思います。その意味で、今委員長がご説明になった、これはむしろ事務局からご提示になったプロセス、予備調査の結果に対する諮問答申というのは、3.5.1、カテゴリAの調査、1番に対応したものだとは私は理解しております。これは当時の議論を確認しまして、まずそういうことで間違いないと。これはたしか前に野村委員も、素直に読んだらすんなり理解できたとおっしゃったと思いますけれども、つまり、基本設計調査に先立って予備調査等を通じコンファーム、確認するのは審査会で行うわけですから、だから諮問が来て答申することなのです。その結果、ある程度の段階で、速やかにウェブサイトで情報公開をするというような手続を規定しています。だからこれを素直に読めばそうだと思うのですよ。そのときに、2番目に省略できる場合もあるということです、例外的に。どういうことかと言いますと、これは開発調査がなされている場合であって、改めてさらに調査を行う必要がない場合です。どういうことかと言いますと、開発調査が十分それで判断できる材料になっているということなのです。これが大事なのです。

それから、期間が余りあいていないというのはどういうことかと言いますと、期間があいてしまうと、古い開発調査は余り有効ではないでしょう。だから、開発調査がきちっと終わったとしても、期間があいている場合にはまずい。あいてなければ前の開発調査は有効だろうと。では、開発調査が有効かどうかといった判断は3番目なのです。ここで、環境影響評価が十分に実施されていない場合だと、そういう場合には開発調査は、その次の部分で、必ずしとはハッキリは言っておりません。開発調査のスキームを用いるわけですから。環境社会配慮を行うということです。この場合、開発調査の審査の結果、皆さん、あと数年程度はトラフィック調査を行って、交通需要に対する調査を行いなさいと言われたでしょう、審査会で、おっしゃったのです。つまり、現在の開発調査は不十分だと言っておられるわけです。ですから、その意味では、判断材料がまだそろっていないのです。私はそう思います。だから、素直に、1、2、3まさに書いてあるとおりに読んでみますね。そういうことなのだと思います。それは、私は改めて、議事録で当時の議論全部チェックしてまいりましたから、そういった理解でまちがないと思いますし、それを示すような記録もたくさんございますので、まさに、この書いてあるとおり普通に読んでいただければよろしいと思います。

村山委員長 ほかに何かあるでしょうか。

はい。

渡辺 それでは、村山先生から、事務局作成の資料についてお話がございましたので、説明させていただきたいと思います。

ガイドラインの解釈については既にコメントがございましたので、さらにガイドラインに基づいて、環境社会配慮審査会の運営においてどうするかというのが、説明会で説明させていただいたものですが、今、お話がありましたように、予備調査を行う場合についてのフローが書かれておまして、開発調査を行う場合について明記されておられません。ここは事務局としても十分ではなかったかなというように考えております。

ただし、今回のような、ガイドラインに基づいて開発調査が行われている場合でも、基本設計調査の前の段階で諮問するというように考えておまして、今回、諮問させていただいたというものでございます。この点、説明をしておらず失礼をいたしました。私どもとしては、既に開発調査を行い、フォローアップ調査についても審査会にご報告をしていたものですからご存じ、おわかりになるかなと思って省略をしてしまっておりました。

以上でございます。

石田委員 もちろん、前期、私は委員ではありませんでしたし、それに、今回、改めてこの分厚い540ページもの海外レポートを読んで、ますますわけがわからなくなったので、改めて、今言った流れに絞るということで私もお聞きしたいのですけれども。

今日、NGOの方からいただいた流れ図を見ていると、2006年段階での審査会の答申と、それから、ファイナルレポートの提言では、2年間モニタリングしましょうということ、これがかかり決定打になるような気もするのです。このモニタリングがきちんと行われたかどうかということ。一つは、休暇の時期に行われて、そこに対して、このモニタリングに対しての妥当性への疑いが若干勝利するというのであれば、それ以下はカウントができないわけですし、そこら辺の手続をきちんとやったかどうかというのは、かなり大きなところになるのかなという気はしています。個人的にはいろいろとまだまだ聞きたいことがあるのですけれども、とりあえず手続については、その手続をどう重要視してどう判断していくかという、そのつながりが非常に効いてくるのではないかなという印象です。

村山委員長 ほかに、いかがでしょうか。

今の点は内容にかかわるといことになるかと思うのですが。

先ほどの渡辺さんの話ですと、説明していなかったということになりますかね。ただ、先ほどの松本さんの話からすると、前任の上條さんは、そこも含めてやるのだというふうにおっしゃっているわけですね。それを変えるということは明言をしないと、こちらは変わっていない

いものだと理解をせざるを得ないですよ。その点については、誤りだけでは済まないと思います。明確にその点については明示すべきだったと私は思います。そうでなければ、何の意味もなくなりますよね。

渡辺 何の意味もなくなるということではないと思います。既に、シンズリ道路の場合にも、必ず、予備調査をやるということで説明はしておりません。既に、ネパール側でE I Aをやっていると。したがって、基本設計調査をやるということも考えられますし、あるいは、場合によっては予備調査をやるということでご説明をしております。したがって、予備調査をやらない場合もあり得るということでご説明をしているところでございます。

原科 ちょっと、いいですか。

村山委員長 はい、どうぞ。

原科 予備調査を必ずやるという表現ではありませんけれども、予備調査等を通じて確認するということが明確に書いてありますからね。予備調査と言わなくても、確認という作業は審査会でやらなければいけないのです、ガイドラインの規定によれば。だから、予備調査という形でなくてもいいのです。とにかく、その情報をきちんと提供して、審査会で先に進んでいいかどうかの判断をしなければいけない。それで、その判断した結果を速やかにウェブサイトで情報公開しなければいけません。この手続はすごく大事なのです。これは、随分議論しまして、こういった段取りをきちっとやると。特に異議申し立てだとか、そういった場合には重要です。ということで、これは、きちんと議論したのです。

ですから予備調査という格好でなくてもよろしいです。一つ一つの事項について、確認ということはこの審査会でやっていただかないと、その確認に対する諮問、そして、答申という手続です。他の諮問はできない。

もう一つ大事なのは、要請確認段階でのコメント案の協議です。これは、どのようにされたかです。この、今のメコンの案件に関しましては、10月にこういうことがあったはず。私は内容を確認したいと思ひまして調べたのです。議事録がまだ公開になっていない。2カ月とうにたっていますね。これは余りにも遅いでしょう。だから、これは、やっぱりこういうことは大事なので、このことを一つ考えれば、議事録公開になって、みんなが確認出来ないとその中身はわからないですね。本当に、この方針で進んでいくのかわからないですよ。だから、パブリックになっていないのです。審査会の中だけで、公開されてないから。これは非常にまずいです。だから、ちゃんと議事録上でどんなことが、この要請確認が協議されたか。そして、今、この段階。ただ、そもそもは予備調査と言える情報が十分あるかどうかという、今度、調

べなければいけない問題です。だから、事務局からまず諮問をしていただき、予備調査結果に対して諮問、そして、答申を行うことだと思います。それをきちっとやっていただかないとこれから先、非常に困ると思います。それで、私の場合は、下手すると異議申し立てが出てきちゃうおそれがあるので、だから、きちんと手続を踏んでいただきたいと思います。

村山委員長 要請確認段階のコメントについては、前回も少し話題に上ったのですが、審査会からこういうコメントが出ているということについては、加えていただいているわけです。そういう形で。

原科 私のところには何も情報が来てない。それは、まずい。

村山委員長 審査会の議事録が遅れているというのは、委員の方も私も含めて議事録を確認するのが少し遅れてきているというのがありますけれども、できるだけ早く出す必要があると思います。

それから、無償資金協力に関する議論については、シンズリの道路が一つその対象になっている。先ほど、渡辺さんからも話がありました。私も確認をしたところでもあります。このときには、確かにおっしゃるとおり、ネパールの方で行われた環境影響評価が主たる対象になっていました。それに加えて、ステークホルダーミーティングも開かれたということで、そういった情報が提供されて諮問されているということだったと思います。資料がありますので、必要があれば回覧をしたいと思います。

特にその段階では、基本設計調査という話はなかったと思うのです。答申の表書きにも環境影響評価に対して答申をするというふうに書かれていますので、そういう意味では、先ほど、原科先生がおっしゃったこととの関連で言うと、予備調査という中に、相手国で行われた調査を確認して、さらに必要な事を行うということが入っているのかもしれませんが。そういう意味で環境影響評価に対して答申を出したということになると思うのです。

もしそういうことを類推として挙げるのであれば、今回の案件についても開発調査とフォローアップ調査が行われているわけですから、これに対して、基本設計調査に入るのに十分な内容が確保されているかどうか、これが諮問答申にかかるというふうに理解をしていいものではないかと思います。既に、開発調査だけではなくてフォローアップ調査もなされているわけですから、これに関して、一度、中間段階で審査会に報告があってコメントを出ささせていただきましたけれども、最終的な報告書は今回初めていただいているわけです。ですから、それを含めて、この案件に関して基本設計調査、基本設計の調査に入るという段階にあるかどうか、これに関する諮問、答申という位置づけで私はいいいのではないかと考えています。

野村委員 委員長の今のご発言だと、そのガイドライン上の3.5.1の2.の文章で基本設計調査に移るか、移ることが妥当かどうかの諮問が今されているという理解になるのでしょうか。

村山委員長 そこも、私まだ十分整理ができてないのですけれども、予備調査等という内容は不明確だということは事実だと思うのですね。これに関してはいろいろなパターンがあり得て、相手国で既に調査が終わっているとか、JICAの方もやっている可能性があると思うのです。そういうものを含めるという理解でも可能ではないかなと。そういう意味では予備調査等の中にこれまで行われたJICAの調査も入るという理解もできるかもしれない。ですから、必ずしも2.だけということではないと思っています。

私も、この部分については、委員長という立場でこの1と2をどういうふうを読むかというのはいろいろ考えてみたのですけれども、基本設計調査に入るような案件に関して、相手国が環境影響評価もやっていない、あるいはJICAの方も開発調査をやっていないと、そういう案件は多分ないのではないかと思います。それなりに、きちんと調査を行っているものが次の段階に入っていくのではないかと。そうすると2番で書かれている環境影響評価が実施されている場合、それから開発調査がなされている場合、これいずれもどちらか多分あるはずなのです。そういう意味では1番というのは、そういう意味ではいらなくて、2番だけでも話が通ってしまうということになると思うのです。B/Dに入るような案件に関してですね。

そういった状況があるにもかかわらずあえて1番が書かれているということは、それ以上の多分意味があるはずなんです。つまり、環境影響評価がなされている、あるいは開発調査がなされている、それだけではない意味が多分1番には含まれていて、それがこの文章だけでは読めないようになっているような感じがします。これはある意味でガイドラインが十分ではないということになるのかもしれませんが、そういう意味でいうと、やはり、その1番の部分については、2番では書かれていない部分が入っているんだというふうに私は理解しています。そういう意味ではその予備調査等の中にいろんな意味合いが多分あるんだと思うのですけれども、解釈の仕方によっては、あるいは、無償に関して行ったシンズリの例を考えれば、予備調査等という中にJICAで行われた調査も含めて、あるいはフォローアップ調査という形で行ったものを含めて考える、それを諮問、答申という形で審査会が扱う、そういう理解をしていいのではないかとこのように思っています。

野村委員 いろんなお話を伺いながら読んでいくと、3.5.1の1.も2.も3.も、みんなどうも何を言っているのかよくわからないのです。必ずしも、メコン・ウォッチの松本さんと意見を同一にしているわけじゃないのですが、ただ松本さんのご意見で、1.でウェブサイトで情

報公開すると書いてあって、これがないと異議申し立てをするタイミング、スタート地点がわからない。2. のウェブサイトで情報を公開をするというのは基本設計がもう終わった後になってしまうので、異議申し立てのタイミングとして遅過ぎるのではないかという議論は、有力だなという気がするのですけれども。

この3.5.1の1. のところでウェブサイトに情報を公開をしなければ、その異議申し立てのスタート地点がなくなってしまうというのは事実認識として正しいのでしょうか。

村山委員長 そこはいかがでしょうか。

渡辺 1番については相手国の環境影響評価の場合が書かれており、開発調査の場合に、ガイドラインに基づいて開発調査が行われている場合については2番で読むという整理で考えておりますけれども、2番にはJICAはその結果を速やかにウェブサイトで情報公開するというのがございません。したがって、開発調査の場合も、このウェブサイトの情報公開というのはこの1番を使って情報公開をするということで考えております。

野村委員 今の渡辺さんのお話ですと、2番の場合であっても基本設計報告書の完成を待たずにウェブサイトで情報公開するということですか。

渡辺 はい、基本設計調査の前に情報公開するということで考えております。

村山委員長 はい、では、松本さん。

松本 もしお持ちでない方いらっしゃると思いますが、異議申し立ての要綱には明確に次のように書いてあります。無償資金協力のための事前の調査は予備調査結果概要がホームページに掲載された日以降、基本設計調査報告書(案)概要がホームページに掲載されてから1カ月の間。これが異議申し立てを受け付ける期間になります。繰り返しになりますが、事前の調査で予備調査結果概要がホームページに掲載された日以降、これが始まりです。終わりが、基本設計調査報告書案の概要がホームページに掲載されてから1カ月後、これが終わりになります。したがって、この2つの情報が当然ホームページに掲載されなければ異議申し立ての要綱が効果を発しません。

村山委員長 今の点が正しいとすれば、先ほどの渡辺さんの話はどうなるんですかね。

原科 ちょっといいですか。3.5.1の意味は、1番が基本的な手続を示したと、最初の項ですね。2、3番は場合分けして、こういう場合、- その議論がどんな議論があったといいますと、もう十分調べてあってわざわざ開発調査はやらなくていい場合もあるだろうと、そういう議論があったんですよ。それで場合分けして、2番はそれはあえてやらなくていい場合、3番はやらなきゃいけない場合という場合分けなのです。だから、2があれば1がいらないと思

うのではなくて、3.1がまず基本的な考えを、手続を示していると。それで、2番目はやらなくていい場合と、3番はやらなければいけない場合。そういう考えで整理してあるということです。私はそんなふうな理解をしています。

だから、5.3.1番のところの手続のところの一つの大きなポイントを示しているのです。これは、だから普通に読んでいただければわかっていただけるかなと思った。それで予備調査等とわざわざ書いたのは、さっき委員長がおっしゃったように、その中にはその国でのアセスメントのE I A、あるいは開発調査、J I C Aのもので、いろいろありますから。これはもうちょっと弾力的に対応できるように。大事なことは判断する情報をきちんと持つことなんです。基本設計調査入っていいか、できるだけそのときに、既存のものとかがあるとしたら、活用をしましょうと。つまり効率的にやりましょうと。そういう意味で予備調査等にしたんです。そういう趣旨だと私は考えています。これは、だからもう1回その通り、技術用語をもう1回見ればいいんですけれども、そうやってもう1回見ていただくと、そんなにひどいものではないと思いますけれども。もし、これでそういう不適正でうまくいかなければ、ガイドラインの改訂の時に、もうちょっと説明に何うようにしたいと思いますけれども。そんな議論があったと私は思います。

村山委員長 ほかに、いかがでしょう。

はい、どうぞ。

熊代 今までの経緯という話があるのかもしれないですけれども、普通に、これは、1、2、3、と、1は確かにこれから無償資金協力を検討するというときの手続が書いてあって、それで、一般的には1でしょう。2はここはわざわざ、本ガイドラインに基づいて開発調査がなされている場合であって、改めて環境社会配慮調査を行う必要がない場合、基本設計を行うと書いてありますので、普通に読むと開発調査を行って、そこで環境社会配慮に関する調査を行えば、一応その必要な要件を満たしているので、それから実施したいという判断はあると思うのです。

原科 だから、それは調査が終わってれば、終わってきちんと、予備調査等としてその情報がそろってれば良い。だから、開発調査をやって、ちゃんと終わっていて、予備調査等の対応するものがあれば、その段階で諮問をしていただく。そして、審査会が判断すればいい。おっしゃるとおりです。だから、そこがそろっていると判断されたと思って諮問がきたと、私は見ていたら、どうもきちんとした諮問はされなかったようなので、手続はきちんとやっていたか不安だと困ると申し上げたのです。その材料として、開発調査とフォローアップ調査、

セットで今ようやくそろったと。だから、この段階で予備調査等相当のものがあるのだから、それをもとに、次の基本設計調査に入っていかどうか審査会で判断してくださいと、そういうことなのです。今、ようやくその段階が来たのだと思います。そのときに審査会で、いや、まだこれは十分ではないとなれば、追加調査を求める、いろいろあり得ますよね。その段階で十分、これでもう情報として判断できますよというのであれば次に進んでいい、そういうことだと思います。

村山委員長 ほかにいかがでしょうか。

原科 改めて、きちんと諮問していただくといいのではないかと。

村山委員長 はい、菊地委員どうぞ。

菊地委員 申し上げた意見は別にして、今の議論でどういう結論を出そうとしているのかというのが、私にはもう一つよく見えないのですけれども。そこをちょっと示してから、議論を終息させていただきたいのですけれども。

村山委員長 私の理解という範囲ですけれども、今回いただいた諮問の内容については、この基本設計調査における環境社会配慮調査についてというふうになっています。これは、もう、基本設計調査が前提という形でどういう調査がいいのかと、そういった諮問の内容だというふうに読めるわけです。ただし、今議論になっているのは、そもそも基本設計調査に移る、そういった段階にあるかどうか、その点について諮問、答申がなされるべきではないかということが、多分議論になっていると思うんです。

これまでの資料からすると、予備調査等の結果を受けて、基本設計調査に入る、そういった十分な調査がなされているかどうかを確認する。そこに審査会がかかわるという理解でいいわけなのですけれども、今回の諮問の内容が、それを一歩進めて基本設計調査の内容に関する諮問、答申というような記述になっているように私は思えますので、そういう段階に進んでいいのか、あるいはその前の段階で確認をすべきかどうか、そこが多分、議論のポイントになっているのだと思います。

原科 ですから、この3.5.1、カテゴリAの調査の決定のとおり、調査等を通じ確認するという作業をこの審査会でやっていただきたい。そういう諮問も事務局から出していただきたいと私は思います。そのときに予備調査等に対応するものは、さっきおっしゃったように開発調査、それからフォローアップ調査も終わったところなので、大分そろったと。予備調査等に相当するものがありますから、これで判断していただきたい。そういう諮問をしていただければいいと思うのです。ところが、この前の諮問の仕方がそういう点では整合していなかったと

いうことを確認しておきたい。基本設計等というものは、まだ、その対象に来ていないのです。そこをきちっと整理すれば、この規定どおりやっていただいでよろしいわけです。

村山委員長 菊地委員。

菊地委員 一般論というか、ガイドラインの解釈論と現在のその第二メコン架橋の話と、かなり、こんがらがって議論がされているような気がするんです。一般論の解釈論に関しては申し上げたいことがあるので、それは、後で、終わってから申し上げたいと思いますけれども、要は、この先ほどいただいた資料が極めてわかりやすいですね。それは石田委員も言われまされたけれども、要するに前のを我々も知りませんけれども、以前の段階で開発調査があって、そこで審査会は答申をしていると。それに基づくフォローアップ調査というのが行われていて、これをガイドライン上の予備調査と見るか見ないか、そういう話もあるのかなという気がしますが、フォローアップ調査というのが答申に基づいて行われているのであれば、その結果をこの審査会でもう一回評価するというか、それについて意見を言うというのは極めて当然だと思うのです。そこをやるかやらないかというのが本当の議論でしょう、今、ちょっと二、三回私も休んでいて申しわけないのですが、そこについて、先ほど来の事務局の発言というのは、嫌だと言っているのですか、単純に言えば。

渡辺 単純にガイドラインの解釈です。ガイドラインの3.5.1の2番でガイドラインに基づいて開発調査がなされている場合、この開発調査がなされ報告書ができましてから時間もたっていないということで、改めて、環境社会配慮調査は必要ないというように考えております。したがって、基本設計調査を行うということで考えております。したがって、基本設計調査でも、環境社会配慮調査を行うことになりますので、今までの調査を踏まえて、基本設計調査の中でどういう確認を行うべきかということについて諮問させていただいたということでございます。

原科 そこですよ。時間がたっていないから、開発調査をしてから短期間であるから、改めて環境社会配慮を行う必要ないというのは、自動的にはならないのです。ここがポイントです。つまり、開発調査、これは期間がたっていなければ、その開発調査が完全に完了していればそういうことはある。これは、フォローアップ調査を要求されたのだから、開発調査が完了しないと見なしているわけですね。皆さんだから、時間がたっていないから自動的にこれをやらないという話にならないと思うんです。そこなんです。だから、わざわざ今週は、ああいうふうには、環境社会配慮調査を行う必要がない場合というのは、その判断をちゃんとしてくださいと。時間がたっていないから、もういいというわけではない。開発調査が完全に皆それでいいので

すと言えば、それはいいですよ。審査会で開発調査が不十分だと言っているわけでしょう。だからこれはさらに調査ということを要求しているわけです。そののところ。時間がたっていないから自動的にイエスというわけではありません。

松本 今の箇所で、ちょっと質問をさせていただきたいのですが、諮問の内容を基本設計調査における環境社会配慮調査にする。つまり、改めて環境社会配慮調査を行う必要がない場合に基本設計調査にいくと書かれているのに、基本設計調査における環境社会配慮調査について諮問しているということが、ちょっとよくわからないのですが。

渡辺 環境社会配慮の確認というのは、基本設計でも行われるというもので考えております。したがって、既にご説明しましたように、基本設計を行ってその上で用地取得対象をはっきりさせて住民移転計画の策定を支援していくといったようなものを、基本設計調査で予定しております。それについて、どのようなものを行うことが適当かということについて諮問させていただいておるところでございます。

松本 例えば、いただいたコメントの対照表の10番ですね。2ページ目ですが、この大部分の質問に対して、移転対象だけではなくて、売り子の人とか影響を受ける人はもう少し広いと。その把握と対応のための調査について予定していると書かれています。これは恐らく確認ではなくて、新たに調査をしなければいけないことだと思います。そういう意味でいくと、私は環境社会配慮調査はまだ必要な段階だというふうに、自然にここは理解をしているのですけれども、違うのでしょうか。

渡辺 今の言い方でよくわからなかったらすみません。ガイドラインを読めば、基本設計調査にいく段階にある。基本設計調査でも環境社会配慮調査は行うということで考えてください。

野村委員 今の松本さんのご質問について言えば、3.5.1の2.の第2パラグラフ以下で、「環境影響評価の結果及び予備調査等の結果をB/Dに反映する。」というふうに書いてあるわけで、何らかの改善点なり、追加調査なりというのは、ここで当然予測されていたのだろうなと。片や、3.で、「環境影響評価が十分に実施されていない場合など、改めて環境社会配慮調査を行う場合には、」云々と書いてあるので、これは、余りにも配慮が行き届いていないので、B/Dには行けないし開発調査なりに戻せということなので、その、2.のところの第2パラグラフのところでは、例えば、環境管理計画をつくらないといけないというのは、B/Dより前にはできないでしょうし、あるいは、住民移転の対象者をどこで確定する必要があるのか、どこでどういう住民移転計画をつくる必要があるのか。どうも、このコメントの中でも、住民移転の数が決まっていないような状況で先に進んでいいのかという議論と、JICA側の方では、

いや、B/Dを行わないと数が確定できませんという議論がある。先ほどの松本さんの意見は必ずしも100%わかっていなくたって、基本的なフレームワークなり基本方針みたいなものは最低あるべきでしょう、というものだったと思うのですけれども、三者三様の意見があって、どうもその辺が三すくみになっているような感じがします。

私の読み方だと、許容できる範囲の追加調査だとか手当ては、当然あり得るでしょう。だから、その範囲にあるものは、2.で前に進んでいいですよ。ただ、これは幾ら何でもどうにもならんという話は、当然差し戻しという読み方なのかなと。だから、今回のが許容範囲なのかどうかという判断を求められているのでしょうかけれども、ただ、いずれにしても諮問の文書、審査会に対する諮問の文書の表現ぶりだとか、このガイドライン上の扱い等からして、適切な意見だったのかというのは、ちょっとわからないところがある。

村山委員長 すみません。予定の6時半を過ぎましたので、少し延長してよろしいでしょうか。もしお時間の余裕のない方は、退出していただいて結構です。

原科 2の2番目の文章の意味は、環境社会配慮は改めて必要ないですから、その際に環境影響評価等の結果及び予備調査等の結果というのは、基本設計調査を行う前に行った調査です。その前のE I Aの結果をきちんと設計に反映したかどうかというそういう確認なのです、本来の趣旨は。そう読めるでしょう、これ。必要ないのだから。そういう議論をしたんです。でも、アセスの結果本当に設計で反映されていますかということです。確認しなければいけないという事は言われました。それに加えて、何か本当に予想外のことが出たら、それは当然何かしなければいけない。その点、アセスを事前にやってその結果を反映する。

それから、もう一つ。B/DやらないとR A Pつくれないとおっしゃったけれども、普通は、代替案だけになりますから、大体、R A Pができるような基本的な情報に関しては、普通のアセスではわかるはずで、A案、B案、C案想定しますから。そういうことでおおよその見当つくのでR A Pつくる。私はそういう論理構造だと思います。

だから、今の議論だと、何かもう、そういういろんな代替案を比較検討するというそういう枠組みでものを考えていないような感じがしまして。アセスの段階では代替案をつくりますね。それによってR A P、A案だったらどんなR A Pかわかるわけですから。そういうようなことで論議は当然出来ると私は思います。一つは、とにかく、諮問の仕方が基本設計ではなく、あくまでもこれはやっぱり予備調査ということです。これがそろったとなるので次の段階に進んでいいか、これを審査会で判断してもらいたいということだと思います。

それから、もう一つ、この案件、非常に規模が大きいでしょう。これは、そういう点でも当

初開発調査を行うために有償で考えたらというのがあったわけですね。これも、私がガイドライン策定当時の委員会議事録をよく見ましたら、外務省の山田課長は、無償というのは大体1億とか数億規模程度で小さいものだ。それが通常の大きさだから余り心配しなくていいということをおっしゃられました。だから、これは例外的な案件です。無償としては非常に例外的ですから、この手続をちゃんとしていただかないと困ると思います、本当に。これは国民に対する説明責任はそこにあるわけですから。そうすると、普通にこれを読んでわかるように手続、これはしっかりリンクされている、制度と連動してこれをつくっているわけですから。これをちゃんとしていただかないと、これから先、JICAに対していろんな批判が出る恐れがありますから、私はそれを懸念いたします。諮問の仕方がおかしかったのだったら、それを改めて訂正していただければいいのです。改めてそういうことで、ここで諮問を出していただきたいということによろしいですか。まだ時間は十分あるわけですから。

菊地委員 解釈論が必要なガイドラインなんていうのは、私は世の中では存在し得ないと、個人的には考えています。これは、また後で申し上げたいと思いますけれども、いずれにしろこのプロジェクトに関しては、さっき申し上げましたけれども、フォローアップ調査というのは行われていて、その結果を明確に我々がそれに対して納得したとか、あるいは、もうちょっとこういう点について必要ではないかとかいう意見はまとめる必要があると思うのです。それを諮問、あるいは答申と呼ぶのか。先生の言われたとおり答申をしなければいけないのかどうか、そこは絶対なのかどうか、それは私もわかりませんが、とりあえず、いずれにしろ、時間的にはその結果を踏まえて審査会としての意見を取りまとめる必要があると思うのです。その上で、次のステップ、基本設計のプロセスに入るのでしょうかけれども、いずれにしろ、JICAのものごとの流れ、開発調査から基本設計に行って後ろにという流れと、このアセスのプロセスがこんがらがっているとしか思えないのです。つまり、アセスの方はステップ・バイ・ステップで、これが終わったら次に行くというのがアセスのステップなのですけれども、JICAの案件の方はもう流れているのです。それも時間も制約があって。それでこういう話になるのだと思いますけれども、いずれにしろ、フォローアップ調査というのを今やっているわけですから、それをアセスの方の予備調査と読むかどうかは、これは別問題として、とにかく審査会としては、その内容についてチェックして、意見を申し上げるべきは申し上げて、その上で、今、諮問されている基本設計についての方にステップとして進めば、何か諮問をやり直せとかそういうのは、そこまでやる必要は私はないと思いますけれども、ステップとしてはやっぱりそこを踏まないで、議論が全部こんがらがっていると思うのです。これが私の意見で

す。

原科 こんがらがっていないです。これは、はっきりと手続を書いておられるのですから。予備調査の諮問答申案と書いておられる。それを、ちょっと間違っただけでしょう、これ。それを順を踏んでいただいて、その次に基本設計に答申してもらってもいいですけどもね。まず、予備調査結果の諮問答申、明確な手続で書いて皆さんに配ったわけでしょう。しかも、これはちゃんと整合するわけですよ。それから、ガイドラインの解釈といったら、ちゃんとこれを素直に読んでいただければいいので。いろいろおかしいな解釈をするのは、私は問題だと思いますよ。もし、解釈がわからなかったら、まさに法律でも解説書をつくりますから。とりあえず、みんなそうですよ。その文章がわからないので、みんな、解説書がついたり、あるいは議事録を確認したりします。これは通常のことですから。ガイドラインが曖昧だと余り言われますと、我々としてはこれは問題だと思いますよ。

織田委員 いいですか。

村山委員長 はい。

織田委員 いろいろ話を聞いて、大分納得してきました。やはり、手続としては、ちょっと勇み足だったところがあるのかなというふうに理解いたします。手続として言われているようにここで諮問として、次の段階に行っているのか疑問に思います。これまでのフォローアップ調査に予備調査等に当たるものをかなり含んでいるように思いますが、それが予備調査として適切かということについてこの委員会で判断する機会を与えられた方がいいのではないかと思います。この手続の問題とプロジェクトが重要であるかどうかというのは別の問題として考えるべきだと思います。むしろ私は重要だと思っていますが。

村山委員長 それでは、石田委員。

石田委員 やはり、まだ内容の話をしてしまうのですけれども、今の方がおっしゃられたように、フォローアップ調査までの2つの、開発調査本体とフォローアップ調査が、予備調査を含んだものとして妥当であるかどうかの判断は、やっぱり審議会に求められているというふうに感じますし、ですから、そういうことをやれば、大きな話題になっているテクニカルな事柄というのは、一つはオペレーションの住民移転計画をきちんと弱者への配慮を含んで正しく適切にやれるかどうか。ただし、これは、今非常に問題なのは同時進行でなされているので、形が見えていないので、審査するにしても非常に判断が難しいと思うのです。ですから、こういう条件つきであればこういうことができるのではないかとすることは、恐らく結論としてはやっぱり審査会として出さなければいけないような気がしているのです。

それから、もう一つ、藤崎委員からも出されている、藤崎委員はおそらく交通体系のご専門家だと思うので、私はこれをまともに読んだのですけれども、そうすると、下手をすれば交通量予測が、交通体系への変化というのがSEAに大きく関係していないか。つまり、この事業をやる必要性があるのかどうか、妥当性、そもそもこんな事業をやらなくても、ほかのフェリーとかいろんなことができるのではないかという、SEAに戻ってしまう気もするのです。だから、その交通体系の予測なども含めたやる意義と、それから、住民移転計画を中心にもう一度再審議できるのであれば、しておいた方が、余り責任という言葉を使いたくありませんけれども、すっきりするのかなという気はしています。

村山委員長 それでは、ほかにいかがでしょうか。

熊代 ガイドラインの方のうちの開発調査やフォローアップ調査は行ったので、各種の要件を満たしていると考えて基本設計調査可能というように考えて、それで諮問をそういう形でさせていただいているわけですが、今まで説明会を行いまして、前回審議いただいて、今回コメントとその対応を出させていただいたのですけれども、そのところというのはどういうふうに考えればいいのか、例えば基本設計に進んでいいのかどうかというようなコメントがそのコメントの中にあっただと思うのですけれども、そういうのを含めて、この諮問の中で議論していただいているというふうに思っていたのですけれども、そこはどうなのでしょう。

村山委員長 ちょっと十分に理解ができていないところがあるのですけれども、私の印象ではいろんな見方ができる議論になっていると思っています。ある側面ではよりよい基本設計調査のためにこういうことが必要だろうという議論も多分あったと思います。

ただ一方で、これまでの調査、フォローアップ調査も含めて、それまでの調査が次の段階に進むべき内容を十分に具備しているかとか、そういう見方で議論がされている場合もあると思うのです。それは、恐らくちゃんとそのあたりの整理をされないまま議論をしてきてしまったかなと思っています。そういう意味で今回、少しそのあたり整理をして、ガイドラインプラス、これまで配られた資料等から判断してどういう諮問答申がいいのかということ、ある程度明確にする必要があるというふうに思っています。

要するに、これまで行われた調査を予備調査等というふうに解釈して、その上で十分な環境社会配慮のための調査がなされているかどうか、それを判断するという見方ですね。別の見方としては、これまでの調査で十分であるから、次の段階に進んだ場合の基本設計調査に必要な環境社会配慮調査の内容について、諮問答申するということです。

はい、満田さんどうぞ。

満田 今回の熊代次長のお話にもあったように、JICAの事務局側の理解としては、フォローアップ調査は開発調査に基づくものであり、ある意味開発調査の一環として行われているというJICAの理解だというふうに私は解釈しています。

であるのならば、開発調査に基づくフォローアップ調査が終わらないうちに無償資金協力に関するパブリックコメントをかけ、かつ外務省に対して案件選択に関するコメントを提出されたJICAさんの対応を少々驚いているところなのです。そこら辺は、よくはわかりませんが粛々とした一つのプロセスだったとしても、そのフォローアップ調査が終わらないうちに無償資金協力の基本設計の諮問までされているという、ツーステップぐらい、本来であれば、開発調査が終わりその開発調査のレコメンデーションに基づくフォローアップ調査が実施中で、それが終了しパブリックレビューにかけられ、委員会への諮問答申も終わり、そこで初めて無償資金協力について検討しようという手続であると私はそういうふうに理解します。つまり2つステップぐらい踏み越してしまっておられるのではないかと考えますが、その辺はどうなのでしょう。

渡辺 満田さんのコメントで今、少し混同されているところがございます。開発調査と無償資金協力の手続は別でございますので、無償資金協力について情報公開を行いJICAとしての提言を外務省に行うというものは、開発調査のフォローアップ調査とは無関係に行われるという手続になります。

それから、もう一つ、基本的にガイドラインに基づく調査というのは開発調査、本体調査で行われているというように理解をしております。したがって、開発調査で行ったもの、大型のプロジェクトでございますので、さらに補足をしたというものでございます。したがって、開発調査本体調査はでき上がっている。それから、補足の調査であるフォローアップ調査についても文書はでき上がったと。あとは印刷するだけという時点で諮問させていただいております。したがって、プロセス上で何か問題があるというふうには思っておりません。

織田委員 そうですか。もし、そうであれば、先ほどから言っているもう一つ、異議申し立てのチャンスを逸してしまっているのではないかという議論についてはどのようにお答えになりますか。

渡辺 異議申し立てにつきましては、いつから異議申し立てができるかという期間が、この予備調査段階からの情報公開からというところがございます。既に開発調査の本体調査の報告書を公開しているというところがございます。

松本 あともう一つ質問が。

村山委員長 はい。

松本 確認ですけれども、ホームページには、Preliminary Studyというふうにアップされています。ガイドラインの英文には、予備調査はPreparatory Studiesとなっています。今言われたことが正しいかももう一度確認したいと思います。

渡辺 すみません。英文は確認をします。

ただ、意味合いとしては、予備調査段階での情報公開ということで考えております。

松本 ちょっと耳を疑います。ここまで議論していて、つまりもう予備調査として、情報公開上は、もう予備調査報告書に値する開発調査のサマリーをホームページにアップしているので、異議申し立ての受付は始まっているということなのですか。もう一度確認させてください。

渡辺 異議申し立ての受付は始まっているというか、異議申し立ての対象にはなり得るという状態にあるということで考えております。（注）この点については、第14回にて修正しています。

原嶋委員 ガイドライン自身をつくったJICAの事務局と、ガイドラインの改定に非常に中核的な役割を果たした先生方の意見の対立をしているので、一般の委員としては言葉がないのです。この事業、いろんな問題があるということで、事業そのものの議論に早く移る必要があると思います。やはり少し、密室はよくないとは思いますが、解釈というか、取り扱いについてもう一度別に協議をしていただいて、一つの結論を一旦つくっていただいた方がいいのではないかとこのように個人的には思います。複数解釈があるのであれば、慎重な解釈をとっていただきたい。少し違う形でご議論いただいた後に、早く本質的な議論に移る場を与えていただきたいというふうに思いました。

村山委員長 そうすると、別途そういった議論の機会を持つということは、少し答申もその後受理という理解ですね。

原科 私も言いたいことがありますので、サポートします。そういう場を設けるとして、多分、引き継ぎをやって週に1回は事務所に行きますので。きちんと議論したんです。それで表現もそれを何度も文章を吟味しました。これも記録がありますから。法律はみな解説書がつくでしょう、解説がつくんですよ。だから、文章だけではわからないから、説明を加えている。この場合には議事録でそれを確認できるようにしたのです。しかし、それも必要でない感じを私は持ちました。だってこの図は、まさにそれに沿っているのですから。諮問答申はやりなさいってきちっと図に書いてあるんですよ。この趣旨に沿った議論はしております。必ず諮問し

ますと言われたのです、担当者の方から。記録が残っています。でも、おっしゃるようにもう時間ももたないないので、私も発言をストップします。

村山委員長 はい。

野村委員 この時間になって私がこういうことを言うのはずるいのかもしれませんが、ガイドライン上の読み方と手続論を飛ばして、今回、JICAの方から出していただいた各委員からのコメントと、それに対する対応の内容を読ませていただくと、基本的には住民移転計画をどこでつくる、どのタイミングでつくらなければいけないのかという議論はあるのですが、ただ、JICAさんの今回の答えは、JICAのガイドラインに従い、カンボジアの法制が何であれ、きちんとした内容のものをつくらせるようにしますというふうに言い切っておられる。それから、藤崎委員の議論、交通量の予測の関係、これもまた勉強して可能な限り取り入れますとおっしゃっている。それから、住民、影響を受ける範囲についても、売り子さんも含めて、どういうことができるか対応、検討しますとおっしゃっておられるのです。

言っていることが信用できるかできないかという議論は別にして、いずれにしても、現時点ではJICAさんは、B/Dの段階にいかなければそういう作業はできないというのがお立場で、各委員から出てきたコメントに対して非常にクリティカルなところで抵抗しているとか、そういうことはやりませんとか、立場が違いますというふうにはおっしゃっていないのです。

ですから、そういう意味では今後の調査でどういうことをやらなければいけないということが問題なのではなくて、むしろ、対外的にフォローしなければいけないルールを我々は満たしているのかどうかの議論の方が、むしろ、私にとっては焦点になってしまっています。そういう意味では本質的な議論をしましょうよというのはごもっともなのですが、翻って今、JICAからもらっている答えを見ると、JICAはもう基本的にコメントを受け入れてそういうふうになりますとおっしゃっているのです。だとすると、仮に本質的な議論をする機会をもったとしても、受け入れます、ではよろしく願いいたしますと言って終わってしまうような感じになってしまう。もちろん、住民移転計画をどの段階でつくらなければいけないかに固執するのであれば、つまり今の時点でつくらなければならないと固執するのであれば、問題なのですから。

原科 それは、アセスメントはそういうものですよ。事前に戦略性をもつてものを考えるのですからね。いろんなあり得る想定をしまして、それに応じてRAPはつくれますから。つくれますよ。それをやっていただかないとこれはアセスになりません。今おっしゃった言い方だと、そうしたらもうこういうプロセスが全く必要なくなる。でも、世の中でやりますと言って

できないことがいっぱいあるわけでしょう。だから、いろんな問題が起こっているわけです、今世の中に。だからこれはきちっとやるというためのプロセスなので、それなのに今のような議論をされたら、これはもう、この審査会自体の意味がなくなってしまいますから。やると決めたから大丈夫という話になったら、これは何でもOKになる。

村山委員長 今、野村委員がおっしゃった意味では、私も、出てきているコメントに対しての議論はある程度進んできているというふうに思っています。ただ、これから行うということが割と多いという意味では、それが本当に行われるのかということについて、今、原科先生がおっしゃいましたけれども、ちゃんと確認をしておく必要がある。それは、従来の手続で言う報告だけではちょっと物足りないなと思っています。それ以上のものがやっぱり必要なのだらうと思っています。ですから、そのあたりも含めて、やはり手続上の問題はあと思うので、今日は多分その話は収まらないと思いますので、別途それについては、相談する機会を持ちたいと思います。

いずれにしても、答申の内容はコメントに対するプラン等を含めてありますので、ある程度はできているのですが、その手続に対してやはり確認を持ちたいと思います。そういう意味で、答申を最終的に出すのは少し遅れてしまいますが、その点についてはご了解をいただくということによろしいでしょうか。

もし違う形でご理解いただけるということであれば、また検討しますが、今のところどうも平行線のような気がしますので、一度そこは別途ご相談をしたいと思いますがよろしいですか。

村山委員長 それでは、そういう形で、またそれについては……。

須之内 手続については協議をしていただくということで問題はないのですが、内容については念のため、関係者の間で、もしかしたら誤解が生じているところがあるかもしれないので述べさせていただきます。

まず、2006年3月の環境社会配慮審査会でも検討済であるところの、開発調査の最終報告書の中で、「住民移転計画書については、詳細設計が終わった段階で、Detailed Measurement Survey (D M S) を行う必要があり、D M S に基づいて計画を策定する必要がある」と明記されております。この場で仰られている「粗々のD M S 」を現段階で策定するというのも不可能ではないのですが、開発調査報告書が出た当時には、それはもう少し先のステージでやるべきとされていたという認識であります。

もう一点が交通量調査です。これについて、とりあえず方法論的に何が間違いで何が正しいかという議論をしたいわけではなくて、満田さんの作成資料についての、当方の異論をお伝え

します。「2年間モニタリングすると、実施するとしても2008年3月までである」というふう
に書いておられます。開発調査の報告書ができ上がったのが2006年3月ですから、そこから2
年間ということだと思います。ただ、この前回の交通量調査が行われたのは2004年5月なので
す。「2年間」というのがどこから出されたのか不明ですが、開発調査の報告書では、今後
「数年間」データのフォローを交通量調査を通じて実施すべきであるというように書いてあり
ます。ですので、2004年5月のフォローする形で、また、これも報告書に書いてあることでは
が、2004年5月と同じ状況に限りなく近づけるべく、「5月」の交通量調査を実施すべきであ
るという審査会の提言に基づいて、2004年5月、それからちょうど3年後ですが、2007年5月
に実施したのと、それだけでは足りないだろうとしても、季節の格差とかも踏まえるべく2006
年11月にも実施しておこうという考えに基づき、フォローアップ調査で交通量調査をやったわ
けであります。これは、その実測ベースでの交通量調査に加えて、MPWTが料金データを把
握しておりますので、それベースでの伸びというのでも測ったのが、フォローアップ調査でござ
います。

以上、特に議論を喚起するわけではございませんが、こちらの認識としてお伝えさせていた
だきます。

村山委員長 では、ちょっと7時を過ぎているので、簡単をお願いします。

満田 はい。今、開発調査の最終報告書の本体レポートのレコメンデーションの文書を確認
したのですが、it is advised to monitor the actual traffic volume for the next few
years と書いてあるのです。ということは、このレコメンデーションがなされた次の数年間と
いうことではなかろうかと私は解釈しますが、実際に携わった田中さんなんかもいらっしやる
ので、もし、誤解があったら。

田中 本格調査のときにかかりました田中と申します。今の件ですけれども、最終報告書
をつくったときには、今後数年間のアクチュアルなボリュームというような議論をやりまして
先に行きましたことがあるかと思っております。

それで、今日のご議論を聞かせていただきましたが、実は、私どもは、日本人の環境専門家
の研修を先月、カンボジアの方に行きまして、環境アセスメント、いわゆる環境社会配慮研修
を行ったのですが、カンボジアの方で頑張っている人たちの実際の様子も拝見しました。
Inter-Ministerial Resettlement Committee (IRC) という省庁間住民移転委員会の人たちに
も、現地でお会いし、そして、先月は日本でやはり環境社会配慮の研修を行いました。少しず
つ、そういったところでそれぞれの人たちが努力しているということも私たちはわかってきた

のですが、今日の議論を聞いておりますと、やはりこの環境社会配慮のガイドライン、JICAのガイドラインをつくったときの議論というのは非常に重いものがございました。これは、各関係省庁の課長も委員でズラッとおられまして、その中で、特に外務省は3人の課長（ODAのご担当）もおられて、つくられたガイドラインですので、これは非常に重いガイドラインだと思っています。その中で議論したことを、やはりじっくり読んで、どういうプロセスでやっていくのかというのは、やはり最後にご議論ございましたけれども、一つ議論した上で、今後のことを考えていくのは、非常に大事ななと思いました。私自身もアセスの仕事をしておりますので、そう思った次第です。

村山委員長 それでは、大分時間が過ぎてしまいましたので、この議題についてはこれまでとさせていただきます。

（他案件に関する審議のため、以下省略）

第14回環境社会配慮審査会

日 時 平成19年12月27日（木）14：00～16：00

場 所 J I C A本部6A会議室

出席委員（敬称省略）

委員	織田 由紀子	日本赤十字九州国際看護大学教授
委員	田中 充	法政大学社会学部及び政策科学研究科教授
委員	長谷川 弘	広島修道大学人間環境学部人間環境学科教授
委員	原嶋 洋平	拓殖大学国際学部准教授
委員	村山 武彦	早稲田大学理工学術院創造理工学部教授
委員	柳内 龍二	個人コンサルタント

欠席委員

委員	石田 健一	東京大学海洋研究所海洋生命科学部門助教
委員	菊地 邦雄	法政大学人間環境学部教授
委員	小林 正興	大阪府環境農林水産総合研究所企画調整部企画課
委員	長畑 誠	いりあい・よりあい・まなびあいネットワーク代表
委員	中村 玲子	ラムサールセンター事務局長
委員	中山 幹康	東京大学大学院新領域創成科学研究科国際協力学専攻教授及び 専攻長
委員	野村 徹	日本シンガポール石油化学㈱代表取締役
委員	平山 義康	大東文化大学環境創造学部教授
委員	藤倉 良	法政大学人間環境学部教授
委員	真崎 克彦	清泉女子大学地球市民学科准教授
委員	藤崎 成昭	（独）日本貿易振興機構アジア経済研究所新領域研究センター 次長

事務局

熊代 輝義	独立行政法人国際協力機構	企画・調整部次長 兼 ジェンダー・環境社会配慮審査グループ長
渡辺 泰介	独立行政法人国際協力機構	企画・調整部 ジェンダー・ 環境社会配慮審査グループ 環境社会配慮審査チーム長
村瀬 憲昭	独立行政法人国際協力機構	企画・調整部 ジェンダー・ 環境社会配慮審査グループ 環境社会配慮審査チーム
宮崎 明博	独立行政法人国際協力機構	企画・調整部 ジェンダー・ 環境社会配慮審査グループ 環境社会配慮審査チーム

委員・事務局以外の発言者

原科 幸彦	東京工業大学 教授 独立行政法人国際協力機構 異議申立審査役
福田 健治	特定非営利活動法人 メコン・ウォッチ 事務局長
満田 夏花	地球・人間環境フォーラム
まさの あつこ	ジャーナリスト
木藤 耕一	独立行政法人国際協力機構 無償資金協力部 業務第一グループ 運輸交通・電力チーム チーム長
今井 健	独立行政法人国際協力機構 無償資金協力部 業務第一グループ 運輸交通・電力チーム
伊藤 富章	独立行政法人国際協力機構 社会開発部 第三グループ 社会基盤グループ長
須之内 龍彦	独立行政法人国際協力機構 社会開発部 第三グループ 社会基盤 運輸交通・情報通信第一チーム
山下 晃	独立行政法人国際協力機構 カンボジア事務所

村山委員長 それでは、時間になりましたので、第14回の環境社会配慮審査会を始めさせていただきます。

今日は年末お忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。

当初は、この時点での審査会を予定しておりませんでしたけれども、事務局から提案がありましたので検討いたしました。今日の次第にありますように、次回が事前調査の報告が1つ、答申案協議2つということでかなり時間的に厳しいということ、それから原則として月2回審査会を開くということがありましたので、多くの、特に担当委員の方が多く出席していただくとそういう条件で開催ということにしました。そういう形で今日は担当委員の方に来ていただいていると思いますので、こういう形で開かせていただきます。よろしくお願いいたします。

前回、前々回と第1議案でありますカンボジア国第二メコン架橋建設答申案協議については継続して行っておりますけれども、今日はまず最初に事務局のほうから今回の協議に先立って諮問の内容について改めてご紹介があるということですので、最初にご説明をお願いしたいと思います。

渡辺 それでは、資料14-2をご覧ください。12月10日の環境社会配慮審査会で、特に諮問の内容、それからガイドラインの解釈について議論がございましたので、その後、村山委員長、原科教授と打ち合わせをさせていただきまして整理をし直させていただきました。その内容についてご説明をさせていただきます。

まず第一に、環境社会配慮審査会への諮問でございますけれども、諮問につきましては当初本案件の基本設計調査における環境社会配慮調査についてということで諮問をしておりましてけれども、前回の議論を受けまして、開発調査フォローアップ調査結果についての諮問としまして、またそのフォローアップ調査結果を受けて、無償資金協力の事前の調査に反映すべき点が想定されるということで、必要な事前の調査を含めた諮問とするということで諮問を差し替えさせていただきたいと思います。ということで、新しい諮問が開発調査フォローアップ調査の内容及び必要な事前の調査についてというようにしております。

この必要な事前の調査というのは、基本設計調査の前に行うべき内容、それから基本設計調査の内容、両方を含んでいるものというように考えております。既に委員の皆様からいただいたコメントで、特に基本設計調査前に確認すべき点などについてのコメントをいただいておりますので、本日の議論でも特にこの点については基本設計調査前に確認すべきという点がございましたらご指摘をいただきたいというように考えております。

それから、2番目にガイドラインの解釈でございます。12月10日の審査会では、カンボジア政府により環境影響評価が実施されており、ガイドラインに基づく開発調査が行われており、開発調査の終了から短期間であるということイコール環境社会配慮調査を行う必要のない場合というようにご説明をしましたがけれども、それを見直しまして、ガイドラインに基づく開発調

査が行われており、開発調査終了から短期間であるからといって自動的に環境社会配慮調査を行う必要のない場合というものにはならないということで、基本設計調査に先立ち、さらに環境社会配慮調査を行う必要がないかを確認するもの、というように見直させていただいております。

実際のガイドラインの文章そのものは裏側のページに入れておりますので、また後ほどご覧いただければと思います。

ガイドラインの規定でいいますと、3.5.1にカテゴリAの調査というのがありますけれども、ガイドラインに基づき開発調査がなされている場合というのは、この第2項に記載しております。

それから3番目に、異議申し立てについても若干審査会でお話がありましたけれども、基本設計調査前に情報公開を行うという規定がございまして、これが第2項には規定がないものですから第1項を準用するというので、第1項を見ますと、予備調査を通じ確認をして、その結果を速やかにウェブサイトで情報公開するというようになっております。既に開発調査報告書とフォローアップ報告書をホームページに掲載しておりますけれども、現段階ではまだこの確認が終了していない段階というように考えておりますので、確認終了前であるということホームページ上に記載しております。

以上でございます。

村山委員長 ありがとうございます。

今のような形で、特に手続の問題についてこのような整理で進めてはどうかと、そういったご紹介です。

特に諮問の内容については、フォローアップ調査という項目を明記する。それから、必要な事前の調査ということになりましたので、この言葉は今日の資料でいきますと裏のほうにガイドラインの規定が抜粋されていますが、これの最初の行で、これは3.1ではなくて3.5だと思いますけれども。ここに書かれていますように、「無償資金協力のための事前の調査」という言葉があります。ですから、この3.5全体にかかわる内容について諮問をされたというような解釈でいいのかなというふうに思っています。

以上のような形で、特に手続について整理をしたいということですが、この点についても何かご質問あるいはご意見ありましたらお願いいたします。

委員の方、先にいかがでしょうか。よろしいですか。

では、後ろの。

福田 マイクはどうすれば。

村山委員長 ありません。ですから、少し大きな声で。

福田 メコン・ウォッチの福田です。1点だけ確認させていただきたいんですけども、最後の情報公開の部分なんですけど、3.5.1の1によれば、予備調査等に基づく確認を行い、その結果をホームページに公開するということになって、今の段階では確認が終わっていない段階ということで整理されたということですが、実際にどういったものがこの後ホームページに公開されるのかということだけ確認させてください。

村山委員長 今の点について、現時点で確認できる範囲でお願いします。

渡辺 既にございます資料としては、開発調査の報告書、それからフォローアップ調査の報告書になります。もしこれで十分ということになれば、これらをもって、現状では確認が終わっていないということでホームページに記載をしておりますけれども、それが確認が済んだという記載に変わるということになります。また、もし本日の審査会でのご議論、それからその後のまとめられる答申を受けてさらに調査を行うということになれば、さらにその調査結果もホームページに掲載した上で確認済みという記載を行うというように考えております。

村山委員長 今のような整理でよろしいでしょうか。

はい。

それでは、ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

原科 異議申立審査役の原科です。今の点、結果の報告でございますので、確認の内容も具体的にもうちょっと書いていただくようなことがよろしいかと思えます。確認したというだけでなく、確認したというその内容を具体的にこれこれと。恐らくこの答申として中身が出ますね。これこれと、さらに事前調査をやらなくても基本設計段階で反映すべきこととかいろいろなことが出てまいりますね。環境社会配慮に対しては、項目が。そういったものは記載しないんですか。確認したというだけの表現で終わりますか。私はその辺が、結果というのはその中身が入るのが正しいかなと。

渡辺 確認の内容というのは、もし例えばさらに調査を行うということになれば、その調査結果を入れることになりますので、それが確認の内容と。

原科 そうじゃない場合は報告の次の基本設計に反映するという話はどこになるのかな。それはそうすると開発調査の結果に基づいて設計しますという表現で終わっちゃうんですか。

渡辺 ええ、恐らくそうなると思います。

熊代 何もしない場合はね。

村山委員長 今のご意見は3 . 5 . 1の最初の1で、予備調査等を通じて確認をすると。これに関して情報公開がされる場合に、その確認の内容を十分に明記すべきであると、そういうご意見ということによろしいですか。

原科 私はそう思ったのですが、ただ記載法がいろいろあると思いますが。

村山委員長 わかりました。

原科 もう1つ申し上げます。プロセスはガイドラインに書いているんですが、今ご説明のとおりだと思います。その意味ではこの手続、この場で改めて、この手続に関する確認ができたと思っております。事務局、よろしくお願いいたします。

柳内委員 確認させていただきます。3 . 5 . 1の部分は、1 . 2 . 3 .が並記されるのではなくて、1 . プラス2 . ないし1 . プラス3 . の選択と解釈をするということになりますか。

渡辺 本案件の場合について考えますと、ガイドラインに基づいて開発調査がなされた場合というように考えております。したがって、第2項を見るわけですが、第2項に基本設計調査の前段階での情報公開についての規定が書いてございません。基本的にはこのガイドラインに基づいて開発調査がなされた場合も基本設計調査の前に情報公開が行われるものということで考えておりますので、そのやり方については第1項に書いてあるやり方を準用するというように考えております。

ですので、意味合いとしては第1項が一般的なやり方を書いてあるけれども、ガイドラインに基づいて開発調査が行われている場合は第2項で考えるというように考えております。

柳内委員 私は前回の終わりの頃に、1 . o r 2 . o r 3 .ではなく、1 . プラス2 . または、1 . プラス3 . と理解しましたが、その理解でよろしいでしょうか。

渡辺 1項のみで考える形じゃなくて、2項のみで考えるというのがなかなか成り立ちにくいということで1と2とあわせて読んでいくということかと思っております。

柳内委員 わかりました。

村山委員長 私としては、2が何らかの形でスキップされるということはないと思っています。その理由の1つは、1の項目で環境影響評価が実施されているかどうかを確認するという話があるんですが、2のところでも環境影響評価が実施されている場合という話が入っているわけですね。ですから、1が行われれば当然2も含まれて実施されているはずだというのが1つです。

それから、1については基本設計調査に関することがほとんど書かれていないわけですね。基本設計調査が行われてその後どうするかということは2に書かれていますので、当然やはり

2も行われるべき内容だと思っています。

そういう意味で2がスキップするということは基本的には手続き的でないんじゃないかなというふうな理解でいます。

それでは、ほかに。

満田 すみません、ちょっとよろしいでしょうか。

村山委員長 満田さん、ちょっと前に来ていただいて。

満田 地球人間環境フォーラムの満田と申します。2.を見ますと、改めて環境社会配慮調査を行う必要のない場合ですよね。つまり、やはり1、2より2か3を判断する。つまり、改めて環境社会配慮調査を行う必要がある場合というものもありますので、その場合は3を読むという、そういう解釈じゃなかろうかと思うのですけれども、いかがでしょうか。つまり、1プラス3という解釈もあり得ると。

渡辺 あり得るという意味では1プラス3もあり得ます。

原科 一言いいます。そういう意味で私も柳内委員がおっしゃったように、1プラス2あるいは1プラス3と見ておいたほうがいいと思います。

村山委員長 わかりました。それでは、今の件については1プラス2あるいは1プラス3という解釈もあり得るということですね。その点については私も理解をいたしました。

それでは、ほかにいかがでしょうか。

もしよろしければ、この点については諮問の内容を含めて今のような議論を踏まえて進めさせていきたいというふうに思います。ありがとうございました。

それでは、これまで既にコメントをいただいておりますが、さらに追加でコメントをいただいた部分がありますので、この内容について改めて議論をしたいというふうに思います。

今日は全体のコメントをまとめていただいておりますが、特に追加でいただいたコメントについて整理をしていただいて、それに対する回答をお聞かせいただきたいというふうに思います。よろしくをお願いします。

今井 それでは、追加の箇所につきましてご説明申し上げます。お手元のコメントに対象する回答のところ、1から数字を打っておりますけれども、ちょっとわかりにくいんですけども、網掛けになっております追加のコメントがありました。

まず項目だけ、10番目、石田委員のほうからいただいているもの。それから17番目、同じく石田委員。18番目、同じく石田委員。石田委員からはこの3点。17番のところは2つに分けておりますけれども、いただいております。

それと、7ページ目でございますQ6及びQ7を原嶋委員からコメントとしていただいております。追加コメントとしては以上の5点になっております。

順序はちょっと逆になりますけれども、まず原嶋委員からご質問のコメントいただきました7ページ、Q6及びQ7についてご説明申し上げます。

Qのところ、NRP、国家移転政策、法制化がされている、されていないに関わらず、補償は行うべきであると考えます。したがって、適切な補償が行われるか、また苦情処理メカニズムが機能しているか否かが重要であり、それら一連につき確認を行うとのJICA側の回答。ここでいう「確認」という作業が極めて重要になると。「確認」とは具体的にどのような行為を指すのか。「確認」に関する情報公開はされるのか。「確認」が十分に行えない場合の措置についても知りたいというのがまず1点目のご質問です。

それに対して、まず言葉の定義といたしまして、「確認」という言葉なんですけれども、書いておりますように、カンボジア側の法制度や実施体制等につき、カンボジア側との協議及び現地での調査を行い、JICA環境社会配慮ガイドラインに則しているかを判断する作業を指します。まずこれが言葉の定義として「確認」というところです。

以降、ご質問の点につきまして、確認に関する情報は報告書にて公開させていただきます。また、仮に確認が十分行えない場合には、ガイドラインに則した形で行われるよう支援を行います。なお、報告書にはこの支援の部分も記載させていただきます。

まず1点目、原嶋委員からのコメントについては以上の回答とさせていただきます。

2点目、Q7の箇所ですけれども、本案件は規模も大きく、住民移転に対する懸念も示されているので、慎重な対応が求められる。JICA側の回答にも、「カンボジア側に対し、JICA環境社会配慮ガイドラインの理念に基づき、非自発的住民移転に対する適切な対応と手順が担保されるよう働きかける予定です。」とある。いかにして、「非自発的住民移転に対する適切な対応と手順を担保するか」が重要であり、この点で具体的にどのような手段があるか教えてほしい。このようなコメントをいただきました。

それに対するお答えとして、右のほうに書かせていただいております。担保する手順としては、3点考えられます。

1点目、協議にてJICA環境社会配慮ガイドラインに従って行うことの旨を満つにして記載いたします。まず文書での確認。

2点目。カンボジア側がどのような対応と手順をとるのか、その方法を含めて調査を行います。この方法と手順がJICAの環境ガイドラインを満たすかどうかを確認いたします。

3点目、調査期間中、パブリック・コンサルテーションの実施やRAP、リセトルメントアクションプランのドラフトの策定が行われます。その準備段階からかかわっていくことになります。

その際、JICAの環境社会配慮ガイドラインに則った形で行われているかを確認し、必要に応じて支援を行う。

それから、少し先の話になりますが、本プロジェクトが仮に実施されるといったことになった場合に、JICAとして実施促進の立場から、当初計画に従って非自発的住民移転にかかる対応が履行されているか否かを確認することも場合によっては考えられると思います。

括弧書きで入れておりますけれども、国道1号線の改修計画というものでは、カンボジア側と2週間に1回定例会議を開催しており、確認・助言等を行わせていただいております。

以上、2点、原嶋委員からのコメントに対する回答とさせていただきます。

須之内 それでは、17番と18番、4ページ目と5ページ目について説明をさせていただきます。

まず、17番は2つありますが、その上のほう、「藤崎委員が書かれているように、インドシナ半島の多国間交通政策が変化しているならそれをウォッチした計画とするべきが当然なのではないでしょうか。また、同委員が書かれているように、カンボジアへ戻るトラックに空きがあり利益が出ないことから、フェリーのほうが妥当である」というご意見・・・ただし、これは石田委員の解釈が入ったご意見だと考えますが・・・「もきちんと取り上げられるべきかと思えます」という点について。これに対する当方の回答としては、まず、藤崎委員のご指摘というのは、交通需要予測における新たな要素として、CBTA（Cross-Border Transport Agreement）にかかるドラステックな変化、具体的には越境交通の増加があり、そうした影響も考慮した交通需要予測を行って、橋の必要性の「高さ」につき入念に検討すべきとの議論だったと理解しております。

これと絡むのですが、続いての質問について。まず、「当方の希望は、交通政策とその現状のより深い把握と、政策が与えるメコン河横断運輸に関する影響を白紙の立場で見直し、それによって、メコン河渡河手段の必要性と妥当性を再吟味するべきだと思います」というコメントなんですが。

これも藤崎委員コメントのとおり、カンボジアを含む近隣インドシナ地域の越境交通にかかる現状は変化を続けております。基本的には物流、人流が増える変化と認識しております。これは、国道1号線、さらに第二メコン架橋地点を含む第二経済東西回廊（具体的にはバンコク

からプノンペン経由ホーチミン)の通過交通を増加させることはあっても、減少させる、阻害させるようなことはない外的要因であり、本地域の交通事情が根本から下振れという意味で変化したわけではないと考えております。

これを換言すればですが、フォローアップ調査の交通需要予測において、こうした状況をフォローアップ調査の需要予測表等に反映すれば、需給逼迫の時期が前倒しになることは明らかです。ただ、これでは昨年3月の審査会の提言に基づいた開発調査の最終報告書にも載っているところの、「交通量のモニタリング」という点では、必ずしも適切ではないと考えました。これらを勘案すると、あの右上がりのグラフはさらに傾きが急になるだろうと判断されます。

よって、メコン河の渡河手段の必要性や妥当性を「白紙の立場で見直し」、「必要性和妥当性を再吟味」する必要はないものと考えております。

続けて18番にいきます。「前回の審査会で示されたように、本審査会により提言されたフォローアップとしての2年間の交通量予測を適正に行うという行為はとても大切なことだと思います。祝日や祭りという交通量の値が高く出る日の測定値である以上、その測定値から交通量予測をはかるのは信頼性に欠けるのではないのでしょうか。今からでも、今後も交通量測定を長期にわたり、祝日平日を含めて再測定を行い、偏りを排除した「真に近い傾向」が見てとれる調査を行うべきかと思います」という石田委員のコメントです。

確かに調査期間及びその前後には祝祭日があります。ただ、5月の祝祭日は大規模な国内移動が発生する時期ではなく、むしろ4月のほうが多いのですが、今回フォローアップ調査で実施した5月のある週の交通量を、ほかの週と比較しても過度な値は確認できませんでした。

もともと4月と5月を除けば、交通量の季節変動もほとんどなく、これについては開発調査の報告書に月別変動が載っております。曜日による交通量の差異も微小である点、開発調査の本体調査で確認されております。

仮に、2007年5月の調査期間に対して、祝祭日が前後にあることを勘案した下方の補正を行ったとしても、PCU換算値の交通量について大勢に影響はなく、交通量調査の結果は変わらないと考えております。

以上です。

今井 もう1点なんですけれども、3ページ目、10番のところに石田委員からのコメントがございましたところをご説明させていただきたいと思います。

石田委員のほうから、国道一号線での移転計画実施が社会環境配慮の精神から見て不十分なレベルであったことはどうやら確からしいのではないのでしょうか、かつ、カンボジア政府が策

定中の新・移転政策とその実施については、我が国としては単に見守り支援するというレベルではなく、何について強化し、何を守るべきかをきちんとリストアップし、相手国に提示をし、かつ誰にでもわかる形で公開することが必要ではないでしょうか、加えて、この無償案件でその提言が果たして正しく実施されるかどうかとも議論し直すべきだと思います、実施されないような懸念要素が数多く残る、または懸念が大きいということであれば、実施されるような提言と勧告を再度行い、基本計画の策定にすぐに進むというようなことは避けるべきだと思います、というコメントに対しまして。

先ほど原嶋委員のほうから追加のコメントをいただきました対応でもご説明させていただきましたように、適切な対応と手順を担保するよう働きかける予定にしております。それ以外に特に確認すべき重要な点等があれば、ご教示いただければというふうに考えております。

以上でございます。

村山委員長 これですべてですね。ありがとうございます。

須之内 すみません。20番のところの追加ですね、6ページの上の部分です。これは石田委員のコメントです。「メコン河渡河手段の必要性と妥当性を再吟味され、この渡河手段が必要かどうかの判断がされるわけですし、必要と判断されてから初めて、では何をもって手段とするのかの議論が始まると思います。しかし、現状のこれまでの調査では、渡河手段には何がよいかというレベルからの対案の比較といったレベルから「代替案」の議論が始められていますし、代替案についてはそれだけでしかも終わっています。代替案を探り比較する最初の段階は、渡河手段を比較するのではなくて、上記の1に関するレベルでの代替案の比較検討から始めるべきです。それなくして、渡河手段に数量化を持ち込んでも公正さが保てるとは思えませんし、SEAにはならないと思います」ということですが。

開発調査時には「ゼロオプション」を含めた形で代替案の検討を行っていることを回答させていただきます。

以上です。

村山委員長 ありがとうございます。

それでは、今の追加のコメントの点を含めて、改めてコメント、質問に対する回答を踏まえた議論をさせていただきたいと思います。

原嶋委員。

原嶋委員 1つ確認させていただいてよろしいですか。7ページ目のクエスチョン6のコメントに対するお答えで、確認に関する情報は報告書にて公開されます云々とありますけれども、

この報告書というのは今の手続の中ではどの報告書になるのでしょうか。

それはなぜかという、諮問が差し替わりまして、開発のフォローアップ調査の報告書があったり、幾つかこれから可能性があると思います。最終的にはB / Dになるのでしょうかけれども。どの報告書をこれは指していますか。

今井 こちらの報告書という記載のところですけども、一応無償のところでは諮問のところが無償の事前の調査という記載になっておりますので、その無償の調査、この場合予備調査基本設計調査というものが無償の中ではあり得ますけれども、その中でどの段階であるのか、各段階で仮に予備調査を行います。もしくは基本設計調査だけを行いますといった場合に、必要であると。確認という作業はすべてどの段階でも行いますので、今後調査を行う、報告書が幾つ出てくるかわかりませんが、その段階での報告、調査の中で行った確認事項というものはその調査の最後の報告書の中で必ず記載させていただきます。

原嶋委員 標準的なスタイルでいけば、開発調査が行われたわけですね。それで、今回のこの案件のこの議論の諮問ということで、開発調査のフォローアップが行われてそれなりのアウトプットがあるわけですね。その審議の行方いかんでしょうけれども、場合によっては必要な事前調査をすとか、あるいはそういったプロセスを経て、最終的にはB / D、順調にいけばB / Dということで行くのでしょうか。

その基本的な幾つかの報告書はもう考えられるわけですけども、そのどの段階でこの情報は公開されるということにしているのか。

木藤 今日の審議の結果を踏まえて、もし予備調査からやるべしというご提案をいただくということになりましたら、我々のほうで予備調査の実施を検討したいとは思いますが、もし予備調査を実施した場合には予備調査の報告書にこの確認の結果を書いて、予備調査の報告書を公開することになると思います。

それから、B / Dの報告書にも同じような形で確認の結果を記載して、こちらについても公開することになると思います。

原嶋委員 一般的にB / Dというのは公開をして、全文公開をするものなのですか。

木藤 実はB / Dにつきましては、これはその後の入札の公正性、透明性を確保するために入札までの期間については非公開とさせていただかざるを得ません。ただ、同時に英文の報告書をつくりますので、英文の報告書については公開という形をとっております。

和文のほうの報告書には事業費の掲載をしてしまうこととなりますので、その部分については残念ながら入札までは非公開扱いということなんです。

原嶋委員 ということは、もしB / D、ここでいう報告書というのがB / Dである場合にはそれが公開されるまでは一般的にはなかなか事実関係は把握しきれないと。

木藤 英文の報告書に関しましては公開です。

原嶋委員 それはどういう形での公開ですか。公開というのは例えば見に来れば見せてやるというのも公開でしょうし、インターネットに載せるのも公開でしょうし、それは形態としてはどういう形で。

木藤 開発調査の報告書等と同じ扱いになります。

村山委員長 よろしいですか。

それでは、委員の方、ありますでしょうか。

なければ、どうぞ。

福田 メコン・ウォッチの福田です。今の点だけ1点確認させていただきたいのですけれども。ガイドラインの3.5.1の2のところに、B / Dを行った場合はB / Dを完成後速やかにウェブサイト、JICA図書館と現地事務所で情報公開するというふうに書かれていて、この情報公開というのはどういうことをやるのかということもガイドラインの2.1の8のところに書かれておまして、日本語及び英語によって行うというふうにされているので、ちょっと今のご説明はガイドラインの趣旨にそぐわない手順になるのではないかというふうに思ったのですが、いかがでしょうか。

今井 それは和文の掲載がされないということがガイドラインにのっとっていないという趣旨でしょうか。

福田 そのとおりですね。完成後速やかにウェブサイトで情報公開をするというふうに3.5.1の2に書かれている。

今井 現状につきましては、先ほど当方からご説明させていただきましたように、和文につきましては入札の関係でこちらのほうで積算、お金を載せることになります。その後、入札会が開かれるまでは公正性を保つという観点から和文のほうは非公開にせざるを得ないということになっております。

ただし、先ほど申しましたように、英文のほうにつきましてはその積算の該当箇所の部分を入れておりませんので、そちらのほうについては公開をさせていただいております。

原科 積算を出すと不公正というのはどういうことになりますか。積算したということ。それは特定の主体がその情報を独占的に知った場合は不公正になるけれども、みんなが知ってしまったら同じ条件だから競争条件はそろうんじゃないですか。積算を公表しちゃいけないとい

うのは、今のは理屈があわないと思いますけれども。

そういったことは随分議論した上でガイドラインをつくったはずなんですよ。それが不公正といわれるのは特定の主体が知った場合ですよ。おうおうにしてそれを非公開にすることによってインサイダー情報が発生してどこかに伝わった場合には不公正が起こりますよ。だけれども、むしろそういったことを逆に最初からオープンにしまえばすべての主体が入札時に情報を持ちますから条件は同じなんですよ。だから、不公正ということは、私は生じないと思います。

今井 そちらのほうでは積算に基づきまして入札にかかる予定価格のほうを作成することになりますので、予定価格を暗に暗示するといったことが想定されますので、それは入札の公平性、事前に情報公開する、それが一般に対して万人が知る知らないではなくて、それを漏らすということが入札の観点からは公正性を保てないという判断になると思います。

須之内 それは競争原理が働かないというのも含めてですよ。

今井 はい。

原科 競争原理は働くでしょう。今の理屈は、私はわかりません。

村山委員長 確認ですが、英文の報告書は公開されるのですか。

木藤 英文の報告書は公開しております。英文、和文については書いてある内容の違いのところは先ほどの積算部分があるかないかのみです。

原嶋委員 積算部分を除いて公開するということは、煩雑なことはあるのでしょうか、実務的には可能じゃないんですか。

村山委員長 和文について積算部分を除いて公開するというのは。

原嶋委員 わかりやすく言えば、英文は公開して日本文は公開しないことも問題では。日本人は英語がわからないという前提になら別ですけども。

原科 情報アクセス、公平性を欠きますよね、そういう言い方すれば。そういう議論があるならば。

村山委員長 今多分結論は出ないかもしれないですね。

原科 予定価格問題は、一部の主体に伝わるから不公正が起こるんですよ。全部に伝われば話は別ですよ。ですから、みんな予定価格以下にしますからね、より効率が上がりますよ。だから、形だけでなく中身を考えていただきたいと思いますけれども。

木藤 積算部分の取り扱い、それから和文の報告書のつくり方につきましては、これはJICAの中の情報公開の部分と重なる部分がありますので、今日の審査会の中でそういう議論が

あったということについては関係部署と情報共有させていただきますけれども。この時点で我々のほうからこうしますという回答についてはここでは差し控えさせていただきたいと思います。

長谷川委員 先ほどメコン・ウォッチの方が言われたのは、積算部分があるかどうかは別として、ガイドラインの情報公開の中の規定として、日本語和文あるいは英語で公開しますとここに書いてあるんですね。ですから、その辺のところとそごがないかということですね。先ほど来、英文は公開しますと、和文はしませんと。その理由は積算があるかどうか知りませんが、ガイドライン上は両方ともしますよと書いてあるわけですね。そこをメコン・ウォッチの方は問い正したんじゃないかと思うのですが。

2.1の8というガイドライン上の規定がございますね。

村山委員長 ですから、少なくとも英文で公開されているものについて日本語で公開しないというのは理屈が通らないと思いますね。ですから、少なくともその積算部分をどうするかは別にして、そこについては明確にお答えいただかない限りちょっと先に進めないような気がしますね。

それでもなお何かご意見があればお聞かせいただきたいですが。

今井 先に進めないということは、これ以上議論ができないということでしょうか。

村山委員長 いや、少なくともこの審査会の中で何らかのご回答をいただけないと。別の話をしてもいいですけども。

原科 その積算部分を外した部分だけは英語になっているという格好ですか、今の形は。

今井 そうです。

原科 そうしたら、積算部分の扱いを何とかできるなら日本語の公開も問題はないわけですね、現実問題としては。そのページを外すとかすれば日本語は同じになるでしょう。

伊藤 引用している部分もあれば、そこはちょっと見つらなくなるということはありません。

原科 そういう配慮をすればね。

今井 ただ、今の議論は、メコン・ウォッチさんの言われることはご理解いたしますけれども、ただ、今の環境の問題についていいますと、少なくとも英文で記載の中身はわかるということをご理解いただけるかなと思いますけれども。メコン・ウォッチさん言われているのは、速やかというところがちょっとあいまいなところ。速やかというのは普通に考えれば準備でき次第すぐということ、そう思うんですけども。

原科 いや、同時という意味でしょう。

今井 ええ、同時というところが内部的な状況で少し英文と和文扱いが違っているという形の。

原科 日本語というのがまず基本だったと思うんです。それで、要するに1つは国民に対する説明責任がありますから、早めに出すというのは本当に大事なことだと思いますよ。特に今ODA予算が極めて厳しくなってきましたね。だから、これすごく大事なことだと。説明責任の点で、英語だけというのは日本国民に対しては十分ではない。

村山委員長 すぐご回答いただけないようであればちょっと検討していただけますか。今の点について。

検討するのも難しいでしょうか。

まさの 質問させてもらっていいでしょうか。

村山委員長 ご意見ないですか、なければどうぞ。

まさの 今の点なんです、ジャーナリストのまさのと申します。そうすると、積算根拠を入れた日本語の報告書というのは誰を対象につくっているものなののでしょうか。こちらの理解としては、報告書はやはり万人に広く見せるためのものだと思うんですけれども。積算根拠を入れたものというのは想定して……

織田委員 大きい声で。

まさの 繰り返しになりますが、積算根拠を入れた報告書というのはどなたを対象にしているものなのか。そして、例えば積算根拠を入れた日本語の報告書を公開した場合に、今度は英語の報告書との差が出ますが、その差は英語によってまた補充の形で埋められるのでしょうか。その2点。すみません。

今井 1点目の質問は誰に対してかということなんですけれども。2点目のところ、もう一度質問内容について。

まさの 先ほどのメコン・ウォッチの福田さんがご指摘されたように、2・1の8では日本語と英語を速やかに、同時にというご指摘でしたよね。ところが、まず英語が出て日本語が出ますという時差が出る。その時差が出る理由は、積算根拠が入っているから公平性の点から出せませんと。そうすると、報告書というのはそもそも誰のためにつくるものなのか。

今井 1点目ですね、それが。

まさの ですから、何のために積算根拠を入れたものをつくっているのか。

今井 何のために積算根拠を入れたものをつくっているのか。

まさの しかもそれをクローズドにしているということにつながるわけなんですけれども。

今井 まず1点目、誰に対しての報告書なのかという点については、入札後これはすべて公開されますので、基本はこれは万人に対してと。

まさの ですね。そっちが大もとですね。

今井 大もとです、はい。

まさの そうしたら、先ほどどなたかがおっしゃったように、そのページだけを外すとカマスキングするとかいう形で英語と日本語とガイドラインの規則というのを遵守して同時にということが言えるんじゃないかなと思ったのでちょっと質問したかったのと、もう1点は、そうすると日本語の報告書を積算根拠と同時に公開したときに、英語の報告書にはそれはないですね。

今井 英語のほうには入れておりません。

まさの その差はいいのですか。基本的な質問で恐縮ですが。

今井 その無償資金協力における基本設計調査というところでは、まずその設計図面等々書きますけれども、その段階である程度の金額、これぐらいのお金がかかるでしょうということまで数字を出します。まずそれが基本設計調査です。現在の無償資金協力においてはタイドになっておりますので、業者さんは日本の業者さんになります。となりますので、英文に積算の根拠、数字すべて入れるということは、海外の業者さんが見るということは対象にならないので、英文のほうに入れてもまず意味はないと。

まさの そうすると、また戻りますが、日本語を最初に伏せておく、英語だけをアップしておくというのは、海外の人々に対する説明責任にはなっていない、肝心の日本国民に対する説明責任との差異が出るので、やはりこのガイドラインには反しているということになるので、そういう意味では同時がいいのではないんですか。

原科 積算根拠に関しては、何かアペンディックスみたいな形でちょっと分けて扱うようなこともあり得ますよね。

渡辺 とにかく、和文の報告書の扱いについては検討させていただきます。

原科 ただ、予定価格を公表しないと。予定価格になっているのですか、それは、積算根拠では。それイコール入札時の予定価格なのですか。

渡辺 すみませんが、それは答えられません。

原科 これ両方非公開でやりすぎるのは変だと思いますよ。予定価格でないとなったらね。

村山委員長 今の点含めて一度整理してもらって、またご報告いただけますか。

よろしく申し上げます。

それでは、ほかの点について、せっかくお集まりいただいておりますので、議論させていただきたいと思います。

原嶋委員 今の点は別としまして、2つほど。多分一番大きな論点だろうと思いますので、確認も含めて、質問させていただきます。

要はまず交通量の需要の調査について、もう少し長期でやるということが本来必要ではないかということはいろいろな形で指摘されていて、今回の回答を見る限り、一応今のJICAの側の認識では、これで一応フォローアップ調査というのはある程度十分な成果を得たというお考えだと理解できるのですけれども、それはそれでよろしいですか。

須之内 フォローアップ調査が交通量のモニタリング開発調査、環境社会配慮審査会の提言に基づいて記載された交通量のモニタリングという点においては成果を得られたと考えております。実際、その2006年3月当時の右上がりのグラフですね、より2回調査した交通量というのは両方とも上回っていたという結果が得られたというのはイコール成果だと考えておりました、成果でありフォローアップ調査の当初の目的であったと考えております。

原嶋委員 それについてはわかりやすく非常に端的に言ってしまえば、今後さらに追加的に調査をすることは、B/Dの前にですね、B/Dの前に追加的な調査をするということはもう今のところは必要ないというふうにお考えになっているということですか。

須之内 予備調査をする場合、その中で交通量調査をやるかやらないかというのは無償部からお話しいただくとして……

原嶋委員 B/Dの前にこれ以上というか今以上に何らかの作業を調査のデータをとるということをするというお考えはもうないというふうに理解してよろしいですか。

須之内 現段階で調査として行うことは考えていませんが、ただこれまで申し上げたとおり、MPWT、ガネアックルンにおいて料金徴収ベースで交通量のある程度フォローアップできる状況にありますので、その情報収集によって交通量を見ることは可能であると考えております。

原嶋委員 では、2点目ですけれども。これは余り言葉尻をとらえて云々ということではないんですけれども。今まで何回か以前の諮問のときもそうなのですけれども、お話しを伺っていたら、いずれにしても住民移転というのはそれなりの規模あるので非常に心配だということは、多分それはJICAの側でも懸念を持っていらっしゃる。

そういった話の中で、1つはそういったものがスムーズに行われるということを担保する手段として、カンボジア側でADBの支援なのか協力なのかわかりませんが、何らかの事例なんかを踏まえて新しい政策をつくっているから、それを1つの担保として今回の事業につ

いても住民移転がうまくいくように進めたいというような話が今まであったのですね。

そして、だんだん時間がたって、最近のお話なんか伺っていると、N R Pがあるかないかはもうかかわらないんだというような論調に少し変わってきたように私自身はとらえるんですね。余り言葉尻をとらえて何かというのじゃないんですけれども。

ちょっとそのあたり、N R Pというものがすべての担保になるとは私自身も実は思わないんですね。それがあから何でもうまくいくとは思えはしないんですけれども、しかし全体の大きな流れとして、最初からN R Pというものをカンボジア側が準備して、それなりにうまくいく仕組みができつつあるので、それを見ながらこの事業を進めていきたいという今までの話が、担当者がかわるとかいろいろなことがあるとは思うのですけれども、ちょっとここにきて主張といたしますか意見の展開が大分変わったように私自身は実は感じているのです。

したがって、私自身の以前のコメントの中で、少なくともそれがあれば完璧ではないけれども、N R P自身がある程度確立するような段階ぐらいまで見極めて実行してほしいと申し上げました。それがあってもすべてうまくいくというわけじゃないですよ。それがあっても細かな確認は当然必要だと思いますけれども。

そのあたりの、私自身はその辺の主張が変わっているように思うのですが、ご意見をいただけますでしょうか。

今井 まず、意見がJ I C A側で変わったかということについては、変わっておりません。と申しますのも、一番最初の諮問のときで配らせていただきました環境社会配慮のうち社会環境に関する主な調査内容というところで、別添4という一番最初のところにも書かせていただいておりますけれども、国家住民移転計画にかかる省令及び関連施行令の法制化のモニタリングというところで1番目に入れております。すみません、今コピーがありませんのでちょっと読み上げさせていただきます。

国家住民移転計画にかかわる省令及び関連規則は、正式に法制化されていないため、それらの法制化の状況を引き続きモニタリングして、法制化に応じ、省令及び関連規則の内容を住民移転計画に反映させていく、という記載をさせていただいておりますので。

まず、住民移転計画、この国家移転政策ありきという話ではなく、あるなしにかかわらず、移転についてはきっちり政策についてはやってみましょうと。ただ、それがカンボジアの法制化された場合には、それは最大限盛り込んでいくべきではないか、そのためのモニタリングしておこうという論調でお話しさせていただいていたと思いますので、というふうに考えております。

以上です。

村山委員長 よろしいですか。はい。

1点目の交通量の調査については1つのポイントだと思っています。開発調査の最終報告書に10.2に提言というのがありますね。この(1)に交通需要と橋梁開通の時期ということが書かれているんですが、この中に交通需要モニタリングはフェリーの料金収入の月次チェックによる間接的なモニタリングと本調査団が2004年に実施したのと同様に、5月に1週間のフェリー利用交通量をカウントするという直接モニタリング法との併用を提案するというふうに書かれています。

これを素直に読む限り、併用ですから両方やはりやるべきだというふうに思うんですね。フォローアップ調査はやはりそれを両方やることでフォローができていくというふうに思うんですが。フォローアップ調査の中では最初に書かれている間接的なモニタリングという記述が見当たらないと思います。

そういう意味でこれは可能であるという表現よりは行う必要があると私には思えるので、コメント並びに答申の中にもこの点については、やはり実施して内容について確認する。

わざわざここで月次チェックというふうに書かれてありますが、やはり各地区の変化をきちんと見た上で考えていく必要があるということが恐らくこの提言が議論された段階ではあったんだと思います。ですから、その点についてもやはり明確に事前にやっておく必要があると思います。

それから、住民移転の点については原嶋委員がおっしゃったとおり、どの地点でどの程度確認するかということが恐らく議論の中心になっていくんだと思いますけれども。この点についてはほかにもいろいろご意見があるかと思いますが、もし追加でありましたらお願いいたします。

満田 すみません、たびたび。地球・人間環境フォーラムの満田と申しますが。本日お手元に配布させていただいたペーパーを提出させていただいております。その大部分は既に委員の方々のコメントの中に含まれているものですので繰り返しはしませんが。私としては、B/Dの前の段階が非常に重要だと考えておまして、B/Dの前の段階の何らかの調査をやるべきだと考えています。

その調査の内容としては、まず、交通需要に関するモニタリングの補完であると考えておまして。2番目といたしまして、やはり住民移転計画の策定支援ということを行っていただきたいと思っています。

私がこれを主張した理由なんですけど、今原嶋委員からもご指摘があったんですけども、確かにカンボジアにおいては国家移転政策というものが策定されようとしている。それをモニタリングいたしましてそれを計画の中に取り込んでいくというのは非常に重要なことだと思っています。

ただ、一方でJICAさん自身もJICAのガイドラインをお持ちでして、それに照らしてこの事業の移転というものが今後十分な配慮をもって行われているかどうかということをもう少し積極的に働きかけていくということが非常に重要だと思っています。

ほかの国際金融機関のやり方なんかも見せても、必ずアプレイザル段階で住民移転基本計画あるいは住民移転計画の案というものを確認いたしまして、その住民移転計画の案というものは現地で公開、協議されているものである。その内容に照らして融資判断をしている、そういうオペレーションが普通です。

無償資金協力はこのアプレイザルという段階がどこなのかということ言うのは難しいと思いますが、私はこのB/Dの前というのが1つの節目だろうと思っておりまして、B/Dに入ってしまうとなかなか後戻りが効かないという話もありますし、B/D前でまずはしっかり住民移転計画を策定し、その内容をJICAの環境ガイドラインに照らして確認をしていただきたいと思います。

配布させていただきましたその資料の通し番号がついているのですが、ページの右下の4ページ以降、ここに世銀とADBの環境社会配慮政策に照らし、住民移転計画に関する計画ですとかアプレイザルの要件について書いているのですが。例えば世銀の方針を見ますと、アプレイザル前に1ページの下に書いてあるような内容の住民移転計画を確認する。それは世銀が何らかの策定支援をしていることが多い。これをそのアプレイザル前に現地において住民協議、公開を経たものを提出しているというのが非常に重要なプロセスとなっています。

それから、ADBの場合をみますと、お手元の資料の7ページ目の住民移転計画及び簡易の住民移転計画というのが2通りありまして、この場合、大体規模あるいは影響の深刻さによって分けているわけなんですけど、大体200人以上は完全な住民移転計画をつくること。これはADBはまずはアプレイザル段階、つまりFSが終わった段階で策定してもらいまして、確かに詳細設計が決まらないうちはスコープの変更といいますかスコープが曖昧で、調査、例えば失われる資産の調査などの調査が正確でないということもありますので、詳細設計段階で住民移転計画をリバイスしてもらおうと、そういうプロセスも踏んでいるわけです。

確かにB/D前の住民移転計画というのは、今後の住民移転の基本方向を示す上では重要な

ものだと思いますので、やはりB / D前の住民移転計画策定が欠かせないと考えます。

以上です。

村山委員長 それでは、ほかにいかがでしょうか。特に住民移転関係で。

原科 今回の住民移転計画関係で申し上げます。前回は申しましたけれども、Aという想定とかBという想定とか大きな想定の段階だと思うんですね。詳細設計前ですから。でも、A想定、B想定あるいはC想定とあるわけですが、それに応じた住民移転計画をつくれると思うんですよ。今、満田さんおっしゃったのはそういうような観点からいってまさにそのことだと思います。とりわけそのとき方針が大事ですから、N R Pとの整合性とか、あるいはN R Pで足りなければどう補完するかとかそういうようなことは大変重要ですから。やはりN R Pの中身が決まる段階というのは1つのポイントだと思いますね。

それがあと1年程度で決まりそうだとこの前伺いましたのでね。であれば交通量の調査もあと1年ぐらい必要なように感じます。あわせて考えれば、そういった観点からの予備調査というような方向を1つお考えいただければという感じをいたしました。

村山委員長 ほかにいかがでしょうか。

原嶋委員 事実関係でお聞きしたいんですけども。N R P、あれは前に伺ったらもうじきできるようなことで、たしか第1期の委員会がかかっていると思うんですけども。そのときは私担当ではなかったと記憶しておりますが、そのときももうじきできるという話でもう何年かたっていると思うんですね。

ですから、多分そういうことがいろいろあるのだろうと思うんですけども、率直なところ事実関係として、カンボジア側にお聞きしたほうがよろしいかもしれませんけれども、そんな簡単ではないと思うんですね。一国の政策ですから、いろいろな利害もあるでしょうし、できるという状態はいつまで続くのかだれにもわからないと思うんですけども。その点、事実関係、何かございますでしょうか。

渡辺 カンボジア事務所から情報ございますでしょうか。

山下 カンボジア事務所です。今、原嶋委員がおっしゃったように、これは本当に大事な政策ですので、現在もカンボジア側のほうで修正作業というか詰めの作業を行っています。非常に関心が高くて国際N G Oの方々からもかなりいろいろな意見が来ておりまして、そういったものをA D Bのコンサルタントであるとか、あるいはこちらでN G Oフォーラムなんかも交えて話をしているのですけれども。現在の見込みでは来年の早々には何とかそのドラフトのファイナル版みたいなものをつくって、来年中に何とかこちらのカウンセラー・オブ・ミニスターの

ほうにあげて法制化に向けて動いていきたいというふうには聞いております。正直なところ来年中にできるかどうかというのは我々もはっきりわからないというのが現状です。

村山委員長 ありがとうございます。

来年早々ということはあと数カ月ということになりますが、それでよろしいでしょうか。

熊代 それはドラフトですね。

山下 ドラフトのファイナル版ですので、それが政府の中で形になるのが来年の早々。それから実は総選挙なんかも控えていますので、こういった流れになるかちょっと微妙だと思っておりますが、手続としてカウンセル・オブ・ミニスターにあげて、そこできちんと議論された上で初めて法制化になるという流れになります。

村山委員長 わかりました。ありがとうございます。

それでは、ほかにいかがでしょうか、特に住民移転関係。

メコン・ウォッチからもご意見いただきましたので、どうぞ。

福田 メコン・ウォッチの福田です。これまで散々住民移転に関してはこちらから意見を出させていただきまして、今回の審査会に先立っても1週間ほど前に意見を送らせていただきました。この意見を送らせていただいた背景というのが、住民移転計画の案をつくるべきかつくらないべきか、B/D前にですね、という形でこれまで議論がなされてきたわけですけれども、一体では何が今の段階で、すなわち基本設計調査前の段階で行われなければならない調査なのかということ余りこれまできちんと詰めて議論せずに、RAPのドラフトがあるべきかないべきかという形で議論されてきてしまったきらいがあるので、その点を若干明確にするという意味で意見書のほうを委員の先生方とJICAの皆様の送らせていただいたところです。

やはり私たちとしてはこの段階が重要だと思うのは、ここでガイドラインに則っているかどうかの確認をするんだというのがガイドラインの基本的な立て付けであるということが、私たちの議論の一番根本にあるポイントです。

実際に今からB/Dを例えば行ったとして、そのB/Dの中でカンボジア政府の住民移転計画がJICAのガイドラインに沿っていないということになった場合どうするかという質問が原嶋委員から出ていて、それについて、ガイドラインに基づき中止の意思決定を検討することもあり得ますという言葉ですね。表のテーブルの9番のところに書いてあるはするのですが、

実はガイドラインを見ると、B/D段階で外務省に対して何か提言をするということは盛り込まれていないんですね。実際に無償資金協力の審査ガイドライン、これは外務省の問題ですけれども、これを見てもB/Dの段階で何かJICAから環境社会配慮について提言が来ると

いうことは予定していない。あくまで予備調査の段階で、JICAから提言があれば必要な調査についてJICAに指示をするというふうに外務省のガイドラインに書いてある。

もっと言えば、実際にB/Dがこの後確認作業をするとしても、B/D自体はこの審査会には諮問されない。審査会に諮問されるのはこのタイミングが最後であるということを考えれば、やはりこの段階でこの事業の住民移転がガイドラインに沿っているのかどうかということが確認されなければならないというのが、基本的なポイントだというふうに思っています。

ガイドラインには住民移転について何を書いてあるかということは皆さんよくご存じだと思うのですが、影響の回避、最小化。それから生活水準、収入機会の回復、それから住民参加といったポイントについて、今私たちの手元にこれらが今このまま進んだら守られるだけの情報がありますかということが、今の議論されている最大のポイントだというふうに私は理解しています。私はそれは今の状況ではない。少なくとも開発調査あるいはフォローアップ調査の中では、カンボジア政府がこのプロジェクトについてどのような方針で補償していくのか、誰が補償されるのか、どういった資産が補償されるのか、どのように補償のレートを決めていくのか、あるいは苦情申立のメカニズムはどうするのか、協議と情報公開のプロセスはどうしていくのか、こういったことに関するカンボジア政府自身の方針というのが今この段階で確認されない限り私はB/Dに進めないのではないかとというふうに思っています。

ですから、私はそのB/Dの前に予備調査を行うべきだと。その予備調査の中でまさにカンボジア政府が住民移転についてどういうふうに説明しているのかということを確認するという作業が必要なのではないかとというふうに考えています。これは決して線形を確定して、一体誰が最終的な被影響住民で、誰に補償を払わなくちゃいけない、これは何世帯なのかということを確認する作業をこのB/D前に行えといっているわけでは決してない。しかし、カンボジア政府の住民移転に関する基本的な方針というのはやはりB/D前に確認し、ガイドラインに合致してますということを確認されない限りはやはりB/Dに進むのはこの段階では時期尚早ではないかとというふうに思っています。

具体的に予備調査として行われるべき調査内容ということについても紙に書かせていただきましたので、ご参考にいただければと思います。

以上です。

村山委員長 それでは、ほかにいかがでしょうか。

原科 大変説得力のあるご意見だと思います。住民移転以外でもいいですか。

村山委員長 すみません、今は住民移転でもし他にあれば。

満田 私が意見を申し上げたい点の1つは、B / D前に予備調査、何らかの調査を実施すべきであって、それが住民移転計画の策定支援を含むべきだと考えています。そして、B / Dに入る前にその予備調査結果を再度審査会でも確認されたいかがかと考えています。

それからもう1つ、私は第1期の審査会の委員でもあったわけなんですけど、実はこの案件を担当させていただきました。そのときからかなり強く申し上げていたのは、やはりカンボジアの国家移転計画が確定されていない以上、それを当てにしてJICAのガイドラインが遵守されるというような見込み発車はいけないのではないかと。特に私が問題意識を感じていたのは、補償政策なんですね。補償政策は非常にセンシティブでありまして、踏み込みづらいところはもちろんあるわけですが、カンボジアの過去の移転に関する実績を見ますと、補償が非常に不当に低く設定されてしまったり、あるいは割引かれてしまったり、あるいは補償の支払が遅れたりするようなこともありました。

ですから、ここは強く十分な補償、正当な補償、とりわけ市場価格に基づく補償ですね。市場価格に基づかない補償、市場価格より低い補償を得てしまうと住民はやはり等価の資産を買うことができないということで非常にその後で問題が生じることが多々ございますので。ぜひ政府レベルで、これは今後の協力の条件にするぐらいの強い要請をしていただきたいと思います。

以上です。

村山委員長 それでは、ほかにいかがでしょうか。

長谷川委員 ちょっと質問なのですが、このままB / Dに入った場合は、基本設計に入った場合には我々審査会でもう一度見させてもらう機会はなさそうだなという感じがしたんですが。

渡辺 基本的には基本設計調査につきましては基本設計調査のドラフトファイナルレポートについて審査会でご報告させていただくという予定にしております。

長谷川委員 もう1つ。そうすると、予備調査をやったときには、もちろん予備調査の報告を受ける機会はあるんですね。

渡辺 まだ予備調査をやると決めてないですけども、やったときには基本的に再度ご報告させていただくということを考えております。

長谷川委員 そうですか。

原科 それは審査になりますね、その場合は。

渡辺 審査会でご報告させていただきます。

織田委員 その場合はコメントが何かを求められるんですか、ただ聞いてそうですかと。

渡辺 コメントをいただくということで考えております。

村山委員長 今回の議論はあくまで予備調査を行った場合ということですね。

渡辺 委員からこうすべきというご意見が余り出てこないものですから。答申をまとめる際にどうなるかというご意見をいただきたいというように思っております。

特に住民移転計画につきましては何人かの委員からコメントはいただいておりますが、例えば基本設計調査前に何を確認すべきかということになりますと、住民移転計画をつくるといっても実際には住民移転計画の策定プロセスには幾つかの段階がありますので。特に移転住民を特定するという部分についてはどうしても設計、つまり測量をして設計をするという部分が必要になると思いますので、その移転住民を特定した上で進めるプロセスというのは基本設計調査になってしまうという点は既にご説明を差し上げているところでございます。

したがって、その前に例えばこれをやるべきというところがあればそれは、委員から既にいただいているコメントはどのタイミングというのではないものですから、それは例えば基本設計調査でやればよいということなのか、ないしはその前にやるべきということがもしあれば、委員のほうからコメントをいただきたいというところでございます。

村山委員長 1つは、私もコメントを出させていただいているのですが、基本的な方針というか考え方として、現在カンボジアで進んでいるN R Pの動向を見ながら検討するというそういった姿勢が今も貫かれているのか、あるいは先ほど原嶋委員がおっしゃったように、それもあっても、やはりJ I C Aのガイドライン則って進めていくと、そういった基本的な姿勢が今の段階であるのかどうか、その点を1つは確認をしたい。

さらに、そういったJ I C A側の姿勢がカンボジア側で了解されていると、その点についてまず確認がされている必要があるというふうに思います。

それから、具体的な移転住民の特定を受けた形での内容については先ほどメコンウォッチからも具体的な内容がありましたので、そのあたりを少し踏まえて若干検討させていただく時間をいただければと思います。答申案協議としてではないかもしれませんが、メール上で議論をします。

もし今の事務局からのご意見に対して、何か委員のほうでご意見がありましたらお願いいたします。

織田委員 既にしたところだからいいと思って実は余り申し上げなかったんですね。やはり基本的にはずっと議論になっておりますように、国家住民政策ですか、それが確定されるといことが確認されないで見込み発車すると後戻し効かなくなるから、そこは順序通りきちん

と確認してから進むようにしたほうがいいんじゃないかということが1つと。

もう1つ、私は計画をというふうに書きましたら、計画を立てるには基本設計が必要であるというふうに書かれたのですが、それはどの、いくらかということの計算であって、先ほどからほかのNGOの方もおっしゃいましたように、例えば市場価格をちゃんと遵守するんだとか、そういう方針そのものはどの家がかかろうとかかるまいと関係ないところですから、やはりその方針がきっちりされるべきだというふうに思っております。

同じことを繰り返すのは気が引けて黙っていたのですけれども、そういうふうに私は考えております。

今井 すみません、織田委員から今お話がありました1点目のところですが、ちょっと確認させていただきたいのですけれども、NRP、移転政策の状況を確認してから進むというふうな趣旨のご発言があったと思うんですが、国家移転政策の確認して進むというのは、具体的に。

織田委員 ドラフトの段階なんですよ、そのファイナルドラフトも今固まりつつあるということですよ。だから、閣議決定されたということがなければいけないので、閣議決定されるのをやはり待って、もし基本設計、それをしたらもう後戻りできないのであればそのB/Dですか、それをするのは国家移転計画が決定された後に後戻りできない次の調査をするということが順当ではないかというふうに思っておりますが。

今井 確認させていただきます。織田委員のご趣旨は、今策定されている、ドラフトの段階であるカンボジア側の国家移転政策がある程度固まってドラフトの段階が終わって、カンボジア側で法制化のための閣議にかかるまで基本設計調査を行うべきではないと。

織田委員 基本設計調査はですね。

今井 B/Dですね、B/Dを行うべきではないというご趣旨。

織田委員 そうですね。ただ、それに必要ないろいろな予備調査は行う必要はあるかと思えます。だから、基本設計調査でなければいけない調査と、それ以前に必要な、例えば今話題に出ている交通量の調査のようなことはもっとほかの段階でできるのかなと思えますから、すべてのことを全部ストップしろと言っているわけではないんですけれども、ものの順序としてはそうしなければ、いってしまった後で実はやはりできなかつた、国家移転政策はできなかつた、それから住民移転計画も宙に浮いてしまった、でももう約束はしてしまったから走り出したということになると問題になると思うので、その歯止めになるものを確認してからでなければいけないんじゃないですかというのが考え方です。

今井 ありがとうございます。

織田委員 何かすごく単純すぎて恥ずかしいんですけども。

村山委員長 それでは。

渡辺 今の議論でもう一回確認させていただきたいと思うんですけども。1つは、基本設計調査の前にカンボジア側の例えば市場価格を踏まえるとかそういう方針を確認すべきだというお話がありました。そうすると、その方針を例えば確認をして、十分JICAガイドラインに従っているという確認ができれば、カンボジア側のNRPという政策がファイナライズされていなくても、このプロジェクトについてはきちんとした補償がなされるという確認ができれば、カンボジア側の法制化がしている、していないにかかわらず適切な補償ができるということで、それをカンボジアの法制化を待つという必要はないということになると思うんですけども。

織田委員 でも、1つの国のそういう計画を実施するのに当たって、法的な背景がなくてやりますという計画が実施できるのでしょうか。その辺の、余りあり得ないことだというふうに思っていたのですが。

渡辺 例えば日本でもいろいろな補助制度がありますけれども、法律がなくても政策としてやっているものはたくさんあるわけですね。ですから、法律がなければ何もできないという国はどこにもないと思うんですけども。

原科 それはそうですね。相手の国の方針によりますね。だから、法律をちゃんとつくらないとやらないという考え方もあるんですけども、まさに相手政府のご判断ですね。政府がどう判断をされているかということを確認することはございます。その1つの方法は法制化が一番わかりやすい方法ですよ。法制化じゃなくても、閣議決定段階でもう話が決まる場合もありますね、それ以外もあります。だからそれはケースバイケース。大事なものは相手国政府がしっかりした補償の方針をこのガイドラインの規定にあったものをきちんと約束してくれること、その確認が大事だと思います。そういう中身だと思います。

長谷川委員 よろしいですか。我々委員、それから全部じゃないかもしれませんが、NGOの方、それからJICA側にとってもやはり今回のこの案件でいくつかまだガイドラインで確認できてないと。確認することが非常に大事だということは共通認識だと思うんですね。それをいつどういう形であれば確認できたと言えるかという、先ほど委員長の問いかけはまさにそうだったと思うんですけども。

それからすると、私は今、非常に迷っていて、必ずしも予備調査をやらなくちゃいけないと

いうふうにはなかなか思えないんですよ。というのは、などという言い方をもちろんそこではしてあるんですけども、予備調査というのが本当に行われるかどうかわかりませんけれども、そうすると、限られた1カ月、2カ月でやってくるんですが。そうすると、その1カ月、2カ月の間に向こう側の国の進展があつて確認ができたというふうな補償が必ずしも出てこないわけですね。そうすると、やはりその基本設計という調査に入ってからでも同じような確認作業をやるという意味では同じだと思いますよね。

先ほどの交通量調査というのはまた別問題であると思うんですけども、住民移転絡みの話はちょっと相手が政府の状況によって長期化したり、いろいろなことが。それから確認の仕方、この前現地のJICAのスタッフの方がいろいろとインタビューをしたりなんかという確認作業、あれも1つの確認作業だと思うんですね。ですから、いろいろなパターンで。それから、長期化する中で確認をしていかないとやはりだめだということはあると思うので、だから予備調査だけでやりましょうといっても必ずしも答えは出てこないと思うんですね。

ですから、そういう意味であれば、例えばB/Dには入ってもらおうということがあったとして、B/Dやったんだけど、やはりその期間の中では確認作業ができなかったということもあり得ると思うんですね。先ほど来言っているのは、一旦B/Dに入ったら止めようがないという話はあるのですが、そうでなくて案件自体はとってもいいと思うんですね。それを止めるのではなくて、例えばスローダウンさせるとか、あるいはB/Dの時期というかそれをもうちょっと向こうが煮詰まるまで遅らせるとか、何か凍結ということで表現できるかもしれませんが、そういったことをするメカニズムがJICAさんあるいは外務省側の中であるのかどうか。

それから、先ほどB/Dの調査報告書、我々もう一回見させてもらおうということがあつて、そこでやはり今言ったようなもうちょっと待ってくださいと、もうちょっと確認作業が終わってませんからもうちょっと時間をとってやりましょうということが言えれば、予備調査に私は余り固執しないんですよ。そういう確認がちゃんとできていけば、そういうメカニズムがあるのであれば、中止はできないけれどもそういうふうなことができるのであればというふうにちょっと思いが変わってきたんですが。

その辺何かJICAであれば教えてほしいんですけども。

熊代 今までの何回かの議論で過去の改定委員会やフォローアップ委員会での議論では、やはり基本設計調査を行うと多くの場合、実施につながってしまうので、その前の段階でよく判断するということがあつたと思います。

今回の話は、そういう考えでここまで議論しているものですから、我々としてはここでやはり基本設計調査に進むべきかどうかというのを判断していただいて、もし基本設計調査に進む前に何らかの調査が、それを予備調査と呼ぶのであればそれでもいいと思いますが、必要だというふうに思われるのであればそういう提言していただいて、それを実施して、基本設計調査に進むというふうにできればいいなと考えております。

というのは、今までそういう議論でずっと進んできているわけなので、ここで急に考え方を変えるというのは、皆さんにご説明するのは難しいですし、ご理解いただくのも難しいと思います。

先ほど住民移転、補償の話が出ましたけれども、基本設計調査に進まないといけないものがあるというのはもちろんですが、その前の段階でここはぜひ確認すべきだと、それはできるという話があるのであれば、それはぜひご提案いただいて、それが妥当で、また可能と考えられれば、そういう調査を基本設計調査の前に行うということにしたいと考えています。

そのため、先ほど何人か方からご説明がありましたけれども、こういう調査を、あるいはこういう確認を基本設計調査の前にやるべきだということを、明らかにしていただいて、それを実施するというようにしたいなと考えております。

織田委員 今例えば予備調査にするにしろ何にしろ、基本的に確認しなければいけないことを、例えば住民移転計画をつくりましょうと、こういう計画でちゃんと補償しますということをかなり具体的に詰めればそれはもう確認して、本当にそのまま実施されるというふうに考えていいのか。多分過去のいろいろな事例は、そこまで決めてなかったのかもしれないのですが、実際のところは例えば異議申し立てをしようとしたら却下してしまうとか、またはそれが異議申し立てを何らかの圧力を加えて何となくできないようにしてしまうとか、そういうことが実際にあったから気をつけなければいけないんだということを多くの事例を挙げてくださったんだと思うんですね。

ですから、今回のチェックするときも、ただ単に、はい、やります、そうですかという調査と確認だけではない、もう少しほかの項目を入れて、よりコミットメントを引き出すようなまたは調査にしないといけないだろうというふうに思うんですね。

先ほど長谷川委員がおっしゃったように、それと少し違うかもしれないのですが、一番問題なのはだから何を次に確認したらいいかという、基礎調査にするかどうかというその枠の問題よりも、一体何を確認しなければいけないかということについて、用心深くしておかないと難しいんじゃないかなというふうな気がします。ほかのプロジェクトの二の舞になるようなこと

は避けるべきではないかとは思っております。

村山委員長 長谷川委員、よろしいですか。はい。

どの段階でどの程度ということ为先ほども申し上げたんですが、これは委員それぞれお考えがあると思います。ただ、私自身はやはりガイドラインが策定された趣旨からいくと、基本設計調査に入る前に基本的な点についてはガイドラインの趣旨が遵守されると、これが確認されている必要があるということだと思います。そういう意味で国家移転政策が策定される、されないにかかわらず、確認されれば私はそれでいいと思います。ただ、その政策が策定されていない段階でそれが確認をされたというのは相当それなりの情報がないとできないということになりますので、その点についてはぜひ慎重にご判断といただきたいと思います。それがもし確認できれば次の段階ということがあり得ると思います。

私自身はちょっと今の段階で次の段階ということはちょっと難しいかなと思います。これは委員長というよりは一委員として感じています。

山下 委員長、すみません、カンボジアから1点よろしいでしょうか。

村山委員長 どうぞ。

山下 NRPに関して若干補足をさせてください。まず、議論の中で法的背景がないままに住民移転が現在行われているというところがあったんですけども、ここは憲法と土地法、それから政令レベルのものの中で一応カンボジアの中で土地使用の概念というものがもう既にあるわけです。ただ、これでは現状の国道1号線等の事業を含めて住民移転を確実にやっていくことは、ある意味不十分だというようなことから現在ナショナル・リセットメント・ポリシーが、ドナードリブンで進んでいるようなところがあるわけなんですけれども。基本的に全く法がないところで適当に住民移転が行われているという状況ではないところをご確認をいただきたいと思います。

それから、NRPについてなんですが、恐らくここに参加されている方で目にした方というのはほとんどいらないとは思いますが、これはポリシーですのでかなり大枠の話なんです。例えば再取得価格で補償は行っていくべきという、そういうざっくりした内容になっていまして、その金額を決める、例えば市場価格調査をどういうレベルで、どういう形で実施しなさいというところまでは最終版にも恐らく載ってこないと思われます。

そういう意味で、NRPがあるないにかかわらず、事業を実施する日本側としてはそういうオペレーションマニュアル的なところも含めてしっかりやらないと、当然これは環境社会配慮ガイドラインを担保することは全くできないということになります。

情報が少ない中で非常に申しわけないと思うんですが、N R Pのあるなしによって議論することは正直余り意味がないという感じがしております。もちろん法的バックグラウンドという意味では確かに重要なんですけれども、そうした点をご理解いただけるといいのかなというふうに思います。

ちなみに、焦点になってる補償の方針のところなんですけれども、これは全く口頭ベースしかありませんが、カンボジア側としては既にA D B等の事業でも始めていますけれども、再取得価格に基づいて住民への補償を行っていくということを表明しておりますので、当然実施されることになった場合は第二メコン架橋もそういったものの対象に入ってくるものというふうに現場では理解しております。

以上です。

村山委員長 ありがとうございます。

印象として、当初の説明会でお聞きしたN R Pを見守りながらという表現から少し変わっておられるのかなという気がしたのが1つです。

それから、公言されているということであれば、やはり何か書面の形でぜひ確認がとれる必要があるかなと私は思います。

どうぞ。

木藤 住民移転計画等に関しましてはフォローアップ調査のほうでも今後のアクションプランということで非常に具体的にどれだけの調査をやるべきかということで項目を挙げて記載しております。これはJ I C Aの調査報告書としてつくられておりますので、本物の予備調査ないしはB / Dの中で、基本的にはこの提言を踏まえつつ先方への確認、それから必要に応じて支援をしていくということで我々のほうは基本的に考えております。

したがって、もし今回の答申ということでしたら内容に関しては、ここから漏れている、あるいはさらにこの中で確認すべきことがあるというところについてご指摘をいただければと考えております。

村山委員長 はい、わかりました。

田中委員 田中ですが、私先週ぎりぎりまで出かけておりました十分情報の共有がなされなくて、ただメール等で拝見すると大分この案件がいろいろな意味で争点になっているということは聞いておりました。それで、今日審査会に出て委員の皆さん、それからあと傍聴のオブザーバーの皆さんからのご意見も聞いていて、いろいろ論点がわかってきまして、私自身も確かに少し情報を吸収した中での発言なものですから多少食い違うかとは思いますが。

1つは、今回フォローアップ調査をした、ことしの11月にまとまったこの調査報告書に対して審査会として答申を出すと、こういう手順だと思うんですね。全体のフォローアップ調査の結果から見ると、つまり当初の予測よりも交通量が大幅ふえていて、事業の必要性が非常に、緊急性というか必要性が高まってきているのではないかと、そういう方向性が一応出ているわけですね。

とはいえ、しかし前倒しすることによってのある意味でのいろいろな考慮すべき事項も出てきているということで、住民移転の話だとかもあるのだろうと思うんですね。

そこで、例えばこの答申の扱いですが、いわゆる最終報告書のこの黒いレポートというか、前回の2006年、昨年まとめられたレポートに提言されている、先ほど村山委員おっしゃられた提言されている例えば交通量調査でいけば、2つの手法でやるべきというそういう提言がなされているにもかかわらず、今回1つのやり方でしかやっていないと。それで十分かどうかという議論があると思うんですね。

そうした場合、ここでは不十分であると。不十分であるといって再調査を要請するという手順でいくのか、不十分であるということを前提に、しかし1つの調査のやり方でいけば一定の事実として交通量はふえているのでこれはこれでそういう状況を前提に、やはりその事業の全体としての必要性というものは認めていかなるを得ないと、こういう判断もあろうと思うんですね。

私はちょっとその答申の位置づけを確認したいのですが。つまり、例えば私が非常に関心を持っている交通量調査のやり方を、ここで、この時点で不十分であり、こういう点で補完すべき、再度追加調査すべきということがあったとしても、そういうことを答申に盛り込んで、ではそれはこのフォローアップ調査の報告書の中にそういう点で欠けていると、最終報告書の段階の提言よりも調査手法としてはこの手法をとってこの点はとってられない、欠けているけれども全体としてはこうであると。そういう、つまりフォローアップ調査報告書のいわば修正というか、加筆修正をする、そういう趣旨の答申でいくのか。そうではなくて、これはこれでもうJICAとしてまとめられると。それに対していわば意見書のようなものを出すと、この審査会が、どういう位置づけになるのか。つまり答申がです。ちょっとそこを確認したいなと思っているんです。

どんなふうになるのでしょうか。

村山委員長 私の理解では、最終フォローアップ調査の報告書についてはもう完成をしているものだと思います。これは報告書の案が諮問にかけられたという位置づけではなくて、報告

書が出たものに対して審査会が意見を求められているという理解だと思っんですね。そういう意味では、田中委員おっしゃった整理でいくと、この報告書に対して意見を申し上げる、意見書を出すという、それが答申の内容の1つにはなると思っんです。

田中委員 そうすると、今後JICAがこのフォローアップ調査報告書を受けて、事業をさらに進める、手順を進めていくという中にこういう点に留意すべきである、こういう点に配慮すべきであると、そういうことを答申としてまとめるんだと、そういう趣旨でよろしいわけですね。

村山委員長 そうですね。

田中委員 わかりました。

原科 フォローアップ調査によって、ですから次の基本設計調査に入っていいかどうかの判断をしていただきたいということだと思っんですね。1つはフォローアップ調査の情報だけで十分判断できればそれで結構なことです。それで不十分だという場合は、おっしゃるようにその点を具体的に示していただいて、では追加でどんな事前調査が必要か。その場合に、事前調査をやらなくても、もう少し審議時間を加えれば検討できるならいいんですけれども。恐らくそういう場合には必要な調査があると思っんですね。それを具体的に示していただきたいと思っんです。

私は開発調査のこれまでの経緯を見ますと、数年の交通量調査ということになっていますから、1年、1カ月では基本的には開発調査で要求したものにはなっていないんですね。それで、交通量予測というのはなかなか当たらないというのは我々アセスメントの事例では随分経験してましてね。例えば東京湾のアクアラインは半分以下です。とんでもない大失態です、これは。それでもアセスは直ってますね。こういうことで、これまで我々はそういうことには十分にフォローアップはしてこなかったんです。だから、その反省の意味も込めましてね。

ですから、数年ということをごここで提案している以上は、それをきちっとしていただきたいと私は思っんです。

それで、そのときにこの開発調査、これはある意味で画期的なんですね。最初は架橋ということで第二メコン架橋ということだったのですが、橋ありきに限らないでフェリーが今あってそれを活用すれば相当程度対応できるというその代替案も示されたということですね。ですから、そういった両方をにらみながらのことで基本設計に進むかどうか考えていただかないといけないと思っんです。

そこで考えますと、やはりベースになるのは交通量の予測でありますし、もう1つはフェリ

一の活用をどこまでできるかですね、この十分な具体的吟味もしなきゃいけないですね。それはまだ十分でないと思いますので、それをぜひやっていただきたいと思います。フェリーを改善すれば相当程度これは架橋までいかなくても、私は交通量に対して対応できると思うんですね。

以前は有償資金という想定で長期低金利のとき企画で調査行われましたけれども、今回無償ということでございますので、そうしますとこれは吟味を相当慎重にやらなきゃいけないと思います。緊急性が高いとか、まさに費用対効果とかそういうこともございます。それから、国民に対して特にそうです。今、国民に財政、国の財政大変厳しい状況でございますので、80億円を超す無償のお金をそう簡単に使うわけにはいかないと思います。それはその点でも非常に慎重に十分な環境社会配慮をやっていただかないと、実際に橋でなくてフェリーでも十分にイケたのにつくってしまったとか。つくるときに十分な住民対策がなくて問題を起こしたとなったら、本当にODA予算全体にかかわってまいりますのでね。これは本当に私は慎重に、慎重にやっていただきたいと思います。

村山委員長 どうぞ。

今井 原科異議申立役のほうからお話ありましたように、慎重にやるということはこちらのほうで必要というふうに考えております。それで再三当方のほうから申し上げておりますように、仮に基本設計調査に移る前にやるべき事項があるという答申内容ということであれば、ぜひとも何が必要なのか。皆様方がご判断していただく上でこれが評価、中身に足り得るものであるかないかというところを具体的にどういうふうな調査をするべきであるかという項目をぜひとも委員の方々からご教示いただきたい。

と申しますのは、こちらのほうも原科異議申立役もおっしゃっていましたが、調査のほうも税金を使ってやりますので。私ども使う以上、何度も何度も足りなかった、これが足りない、事前に委員のほうからいただいた内容であったにもかかわらず後からみたら足りませんでした、だからもう一度やってくださいというのは、私たちがそれは国民に対して説明ができなくなりますので。ぜひともその点については、以前からコメントで事前の調査を必要とする場合には何の項目が必要なのかというところは事務局のほうからご連絡させていただいておりましたが、現段階ではオブザーバーの方からはいただいておりますけれども、委員の方々からは具体的にこの項目が必要であるというところはいただいておりますので、その点については非常に重ねて恐縮ではございますけれども、よろしく願いいたします。

須之内 すみません、追加で。交通量調査のところについては、今回あくまで開発調査時点

での土俵、フレームワークの上で交通量を計測して当てはめるといった作業をとったわけですが、もし今後どういうところが足りないというご提言をいただけるのであれば、今回のフォローアップ調査のみならず、開発調査の報告書の中でどういうふうな検討がされているのかということも踏まえた上でご検討いただければ幸いです。

1点、原科先生からの話であったことですが、開発調査報告書において有償だからフェリーの改善オプションについて特に検討していないというわけではございません。有償無償は関係なく、4つのオプションとしてフェリーの改善オプション、フェリー改善プラス橋梁オプション、またゼロオプションも含めて検討されています。ですので、その点は開発調査報告書の英語の本文版、日本語の要約版ではなくて本文版にフェリー改善オプションもかなり検討されていますので、そこも申しわけございませんが、熟読いただければ幸いです。

原科 ちょっと説明が足りなかったようで。そういう意味で開発調査ではおっしゃるとおりには代替案を比較検討してますのでね。フォローアップではそのフェリーが実際的にどうだったかということとをさらに具体的にチェックしていただくと。橋の必要性や交通量との関係ですね、よりよくわかるのではないかという点で申し上げました。きちんとやっておられることは認識しております。

織田委員 交通量については東行きと西行きで、特に向こうから来るのが少なくなって伸びないということが書かれていますよね。だから、交通量としてまとめた調査だけではなくて、西と東の違いというのか、それを少し。時間調査では確かに既になさっていたと思うんです。午後になったら東が少ないとかどちらかとかあったんですけども。荷物がクロスボーダーのトランスポーターションアグリーメントができた後で、ベトナムのほうにたしか行くのは多いけれどもベトナムからこちらに来るのは少ないというのがあったと思ったんですが。

今井 それは交通量ではなくて、行きは荷物があるが、帰りは荷物がない。

織田委員 そうですね、それが結局経済効果がないからそれは交通量に当然影響するのではないかと思うんですが。だから、現在の交通量だけではなくて、そういうことの影響を知ることができるように、ただ何種類のものが何台通ったという量ではなくて、今片道しかメリットがないから余り伸びないんじゃないかというコメントが藤崎委員からかあったと思ったんですが。だから、それを裏づけるような、また逆、それをそうではないということを示すのでいいんですが、何かそれにかかわるような交通量調査をしていただかないと、私は読んだだけでは判断が難しいんですね。

須之内 それは換言すると、藤崎委員がおっしゃっておられた、単なる交通量のプロットだ

けじゃなくて、マクロ面の状況も十分勘案した調査をやるべきというところに。

織田委員 大きく言えばそのとおりではありますけれども、ただ何とかアグリーメントができたかどうかという程度の大きな枠組みではなくて、実際に今言いましたように、西行きはいけれども東行きは、逆だったかもしれませんが、少ないとかというようなことが実際にあるのであれば、今後の交通量予測にフェリーでもまだもつのではないかということが出来るんじゃないかと思うんです。今の出されているのが、ただ交通量がこういうふう伸びてきているから前倒ししてもこういうふう伸びるとかいうかなり量をもとにした必要度の分析だったと思うんですけれども、そこに中に何が入るかということを加味した分析は当然違って来るだろうと思いますので、その辺の、その辺のというのは非常にあいまいで申しわけないんですが、少なくとも藤崎委員のコメントに対する内容を示すことができるような調査を追加していただければ、より判断がしやすいと思います。

別に私は、藤崎委員のこと疑って言っているわけではないんです。ただ、そう書いてあったのでそうかなと思ったんですが。それと、出されているものにちょっとそこがあるなというふうに思ったんです。

須之内 1点明らかにしておきたいのは、カンボジアへ戻るトラックが空の荷物だから、利益が出ないから、ネアックルンではフェリーのほうが妥当であるという意味で藤崎委員はおっしゃっておられなかったように思うんですね。なのでちょっと今申し上げたように、あれは交通渡河地点における交通量に影響する問題ではなくて、もっとマクロな国際交通量の話であって、藤崎委員はそれについて話をしておられたんだと思います。

ただ、いずれにしても藤崎委員のおっしゃられたようなクロスボーダートランスポートアグリーメントの現状とか、それが第二東西回廊上の渡河地点、要はネアックルンにどういう影響を与えるかという分析は当然無視して通れるものではないと考えております。

織田委員 でもですね、この書き方によりますと、産業の集積の違いから云々と書いてあって、逆の荷は極めてわずかです、片道ですね。片荷の問題があります。帰りに荷台が空っぽだから当然のことながら、その分輸送料金は高くなります。結果として現状では輸送のコストだけを考えると、時間のかかるが安い船便に依然かなわないわけです、と書いてありますから。私は単純に読んで、型荷しか経済的効果がないのだったら、時間かかって安いフェリーのほうが、現状ではですよ、そういうふうな選択がなされているというふうに読んでらっしゃるのだと思ってこの文章を読んだんですが。私の読み間違いかもしれませんが、それは藤崎委員のほうにお確かめいただいて。もしそういうこともあるのであれば、今後の調査の中にそうい

う側面を含むような調査をしていただきたいというのが最初のお願いの趣旨でした。

すみません、中身についてはお確かめください。

村山委員長 織田委員、そういう意味ではもう少し具体的にしてほしいということですので、ご意見を具体的にして、改めてお出しをいただければと思います。

織田委員 わかりました。

村山委員長 それから、あともう時間が予定ではあと数分なんですけど、

どうぞ。

柳内委員 今回の議論でこの案件については予備調査から入るべきか、あるいは基本設計から入ってよろしいかというような議論になると思うんですが、私は今いろいろな議論について、これを予備調査という形で結論が出るのかと思います。むしろ基本設計に入って対応すべきだと思います。ただしそのときに問題になるのは、基本設計に入ると後戻りができないという話がありますが、それはいくらでもプロテクトをかけることができるんじゃないかなと思います。本件は無償案件ですから、閣議決定を経て相手国に対してコミットするわけですから、閣議決定に先立ちJICAのガイドライン遵守を強く先方に求めていくことができるのではなかろうかと思います。

村山委員長 委員の方それぞれご意見があると思いますので、それはぜひ表明をしていただきたいと思います。ただ、手続上、基本設計調査に入った後に諮問、答申というステップが現在のガイドラインにはないものですから、この段階で諮問、答申の中で確認できることをそれぞれご担当の委員の方でご判断いただくということだと思います。

原科 ガイドラインはまさに現実を見まして、現実的な対応として基本設計に入る前に十分環境社会配慮を担保しておかないとだめだということの判断のもとです。これはまさに、JICAの現場の皆さんがおっしゃって、随分激しい議論がありましたね。NGOから基本設計段階でも関与したいという声が随分出ましたけれども、それは無理だということで先ほど熊代さんもおっしゃったように、この段階できちんとおかないと、あとは基本的に担保がないんですよ。だけれども、それでもなおかつ後で何とかするということはおっしゃるような必要なんですけれどもね。まず、この段階が大事だと思います。

それから、無償で80億円以上というのは最近では私はやはり珍しいと思います。これも、政府の方針はそうですが、無償というのはそんなに多額のをしないという方針ですから。

何度も言いますがけれども、ODA予算は今3位ですかね、この前。それで、数年後は6位になるだろうとOECDは推測してますけれども、そういうような流れがもう出ていますので

ね、これをきちっとやっていただかないと、私は本当に、ODAのあり方を考えて心配ですから。ぜひこの段階でしっかりとやっていただきたいと思います。

満田 ご参考までになんですが、私は3年間ほどJBICの環境審査室に出向していたことがあります。その経験でいいますと、JBICのアプレイザルになるものは大体FSの後に行われることが多いものです。

B/Dというものが案件によってあったりなかったりします。B/Dがあるのかどうか、B/Dがアプレイザルの前に来ることもありますし後にいくこともありますし、必ずあるのはD/D、詳細設計なんです。詳細設計はアプレイザルで円借款が決まってから実施されるというパターンが多いです。そこら辺は私が申し上げるまでもないと思うのですが。

JBICが何をやるかという、そのFSの後のアプレイザルで、FS段階の技術的あるいは財務的、経済的、それから環境社会配慮の内容を確認するという作業をします。このときにJBICガイドラインでは、住民移転基本計画等というものの確認を行っております。ほかの国際機関を見ても、そのFSの後で行われる審査において住民移転計画の確認を行います。住民移転計画は勝手につくって被影響住民の了解を得ていないものであってはいけませんので、必ず地元で公開され協議されるというのが必要要件になっています。

ご参考までに。

村山委員長 それでは、ほかに。

短い質問をさせていただきたいんですが、先ほど原科異議申立役からのご発言があったんですけども、フェリーの改善についてはご回答ではフォローアップ調査では扱ってないという理解ですが、そういうことでよろしいでしょうか。これは開発調査の提言の中では(2)にフェリーの適切なメンテナンスと改修の実施というのが入っていますけれども、フォローアップ調査では行われなかったと、そういう理解でよろしいですか。

短いご回答で結構です。

須之内 10の2の提言の何ポツ。

村山委員長 (2)ですね。私は日本語の要約編を見ております。

須之内 その点では、もし私の認識が違っていれば指摘いただきたいのですが。交通量の需要予測上で4,548PCUというのが出てますけれども、横一直線の水平棒ですけれども。あれは維持管理云々にかかわらず、マキシマムな状態でのキャパシティだという認識ではないのでしょうか。

村山委員長 私が質問させていただいているのは、フェリーの適切なメンテナンスと改修の

実施ということで、具体的には、(1)から(6)が書かれていますが。読み上げたほうがよろしいでしょうか。

須之内 大丈夫です。この点についてはフォローアップ調査では含めていません。

村山委員長 はい、ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。

山下 ちょっと待ってください、すみません。カンボジア事務所からいいですか。

村山委員長 短くお願いいたします。

山下 はい、すみません。今の点ですけれども、特段フェリーの改善ということを前面には出していませんが、今回フェリーの運航状況については交通調査と同時に確認をしております。要は3台今フェリーがあるわけですけれども、時間帯によって2台で運用している場合もあれば3台で運用している場合もある。この時間帯で稼働の仕方を調べているのが1点。

それから、フェリーの運航時間が当初夜9時までで終わっていたものが今回夜12時まで延長になっているという改善が見られますので、こういったところも12時まできちんと交通量をとって、どういった1日の分布になっているかというところをチェックしております。

村山委員長 はい、ありがとうございました。今の点は、私もこれまでいただいた資料で確認をしております。

それでは、ほかにいかがでしょうか。もしないようでしたら、これで議論のほうは終わりにしたいと思います。

ただ、議論の中で出てきましたように、より具体的に答申に対するコメントについてお願いをしたいということがありましたので、年末年始を挟みますが、ぜひ担当委員の方はその点を踏まえて再度お出しいただいたコメント、さらにまた必要なものがあれば追加をしていただいでご検討いただきたいと思います。

スケジュールについては、今もしわかればお話しただいて。

宮崎 すみません、少しスケジュールを確認させていただきたいのですけれども。流れとしては通常であれば、コメントを既にいただいているのでそれをもとにこちらで答申案のドラフティングして皆さんにもう一度お返しするという形にしておったと思うのですが、今回の場合はそのプロセスと同じということでよろしいのでしょうか。それともある一定の期間をおいて皆様から再度具体的なコメントをいただいたものをもとにこちらがドラフティングすることなのでしょうか。

村山委員長 私の考えでは、後者だと思えます。

宮崎 後者。であれば、もう今の段階でタイムリミットを決めてコメントをいただくという理解でよろしいですね。

村山委員長 そうですね。

宮崎 年未年始をはさむということで、実際の労働日は今日と明日しかないというような現状なんですけれども。次の審査会が7日にあるということで、そう考えると4日までとかという期限を設けてもそれは大丈夫なのでしょうか。それは難しいですね。

村山委員長 少なくとも7日の週の前半か中盤かそのあたりに。

宮崎 では、7日の週の水曜日、9日、5時までに皆様から具体的なコメントをいただいて、それをもとに私のほうで答申案のドラフトをさせていただくと。基本的にはその週の金曜日までにドラフトを何とかつくって皆さんにお返しして、その次の週の少なくとも金曜日までにある程度の形をつくっていくということでよろしいでしょうか。

原科 2つ確認。1つは、今まで幾つかいろいろ出しているものは一旦なしというか、なしという形でまた改めて練ったものを出すという形でよろしいんですね。それが1つと。

もう1点は、今日ご欠席の方も結構いらっしゃるので、今日のいきさつをきちっと説明していただかないと、多分かなり混線してしまうと。混線とか誤解とか。今言ったように、今までに出したものは、さっき織田先生もちょっと誤解をされてましたけれども、もう出してるじゃないかといういろいろあると思うので、その辺をきちっと説明しなきゃいけないので、その辺の配慮をよろしくお願いします。

村山委員長 1つは、これまで出されたものについて再度お送りをして、それで修正があるものについては修正してということをお願いしたいと思います。

それから、今日ご欠席の委員に関しては、ちょっと議論の内容を要約してお伝えするというのはなかなか難しいですが、少なくとも諮問の内容について改めてご提案されたということはぜひ伝えていただいて、その上で改めてコメントをお願いするという手続を是非とっていただきたいと思います。

田中委員 これ非常に原科先生もおっしゃるように重大な案件ということになると、多分委員の中でも多少見解が分かれるとか論点が分かれるところが出てくるだろうと思うんですね。

私がちょっと考えているのは、委員同士で、何と言うんでしょうか、これは非公開というか、率直な意見交換の場を設けるとかそんな必要がないかなとも思ったりしたんですね。つまり、もちろんこういう場で公開の場で質疑応答して、腹藏なく疑問点が正し回答する、あるいは自分の意見を表明する、これはいいと思うのですが。最終的に審査会として何かまとめることに

なるのでしょうか、文章として出すわけですね。そのときに審査会の中でどういう判断があってもいいと、Aという意見もあればBという意見もある、端的に言えば両極端になってもいいということであれば、それはそれで個人の集団が審査会であるから、委員意見の集約を審査会答申としていいという考えもあれば、多少そこは整理をして優先順位をつけるとか、順番をつけるという考え方もあろうと思うんですね。そのとりまとめ方といたらいいのでしょうか。

今まで多分そういうことは余りなかったと、少しイレギュラーな感じかもしれませんが、その点はどうかと思っていて。

村山委員長 もしご提案があればそういう形とっていいと思います。例えば次回の審査会の前に少しお集まりいただくということもあり得ると思います。

田中委員 私自身はちょっとそういうことをしたほうがいいのかなという印象を持ったんですが。余り強くは言いませんけれども。

原科 そういう段取りを踏まれた方がいいんじゃないですかね。あとは公開できるようにしていただきたいけれどもね。

田中委員 多少いかがでしょうか、ちょっと委員同士で。

原科 その上で公開の議論をして。

村山委員長 私のほうから皆さんにメールでお返しして、可能性があるかどうかお聞きをしたいと思います。

田中委員 ありがとうございます。

長谷川委員 ただ、先ほどのコメントのデッドラインからすると、その後にやってもしょうがないですね。

村山委員長 ええ、ですから先ほど申し上げたように、1月7日の審査会の前に開けるかどうかですね。

長谷川委員 コメントはもう送ってますよね。

村山委員長 いや、9日までです。

コメントの段階ではあくまで個人個人でお出しいただくということです。実際はその後整理をして順番を変えたりつけたりしていますので。

田中委員 事務局のほうは入っていただいてもいいと思うんですけども、非公開の審査会ということになってしまうのでしょうかね、そういうことはイレギュラーでしょうか。

村山委員長 非公開の審査会はイレギュラーですので、その場合は審査会とは呼べない。意見交換。

田中委員 有志が集まって意見交換すると。

原科 非公開で。ですから答申案について再度審査会で審議するわけでしょう。それはやはり公開プロセスないとおかしいと思います。

ちょっと言いますと、ご存じのとおり、アメリカではメーリングリストで委員同士でやること自体禁じられていますからね、カリフォルニア州では。だから、非公開は非常に厳しく取り締まられていますから。余りこれ私は勧められないんだけど、おっしゃる意味もわかりますから。それ公開のままやっていただければいいと思います。

原嶋委員 1つ、もし円滑に進めるとすれば、今回大分論点は絞られているので幾つかクエスチョンを、例えばわかりやすく言えば予備調査が必要なのかそうでないのかという質問、それで意見が分かれます。それで、必要であれば何が 필요한のか。必要じゃない場合も今、柳田先生おっしゃったように、何らかのプロテクトとかセーフガードが必要だとかそういう意見もあって。何かフォーマットみたいなものを用意して委員の先生方に働きかけると少し円滑になるような気がします。意見のある種の対立というか違いも明確になります。

村山委員長 これは委員の有志による議論ということですので、私のほうで準備させていただきます。また、仕事が増えます。

田中委員 申しわけございません。

村山委員長 ほかにいかがでしょうか。

もしないようでしたら、今日の議論はこれで終了させていただきたいと思います。よろしいでしょうか。どうもありがとうございました。カンボジアのほうもどうもありがとうございました。

それではあと、今後の予定をお願いいたします。

渡辺 次回でございますけれども、1月7日の14時から予定をしております。今出た議論の関係でスタート時間を前後する可能性があるかなと思っておりますので、それにつきましてはまた追ってメールでご連絡をさせていただくということでご了解をいただきたいと思います。

以上でございます。

村山委員長 よろしく申し上げます。そのほか何かございますでしょうか。もしないようでしたら、今日の審査会はこれで終了したいと思います。

どうもありがとうございました。