

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㈱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えます。

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いますので、まずこの点に関して現時点でのお考えを伺えればと思えます。よろしくお願ひいたします。

○ 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えます。

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の内容及び基本設計調査における環境社会配慮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す、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、その基としまして、開発調査の報告書、フォローアップ調査の報告書、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。

○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えます。

先だつて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えます。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けれども、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、住民移転に関係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います。

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、感じていることですがけれども、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でき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ありますが、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がくるというような、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番のところでも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。

○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 野村委員がおっしゃるとおり、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つて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。これは事務局でおつく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、事務局で作成を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てから、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、それにしても、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なんだということです。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）、CBTA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。CBTA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な

りそうだとする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、例えば今年の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）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とか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な話だし、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、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年かかっています。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っていて、そこ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なければなら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、一旦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 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けれども、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けれども、私は正直言ってよくわからないのですけれども、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、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けれども、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、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気はいたしました。

○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けれども、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は思います、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けれども、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けれども、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に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、わざわざ予備調査等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で、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りますので。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いただきました。

○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旦立ちどまって、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、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では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、フェリーを增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の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。

○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J I C A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無駄ですので、後で確認をしたいと思います。

それでは、ほかにはいかがでしょうか。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、どこまで行え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ではなされたわけですから、それが発行されていない時点で議論するという事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いますが。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、そう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えます。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が、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えます。

○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えます。

○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先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えます。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えますけれども、少なくとも我々確認をするということが使命ですので、その点は認識をしていただきたいと思えます。

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、その内容をフィ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事は、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可変の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知りたい。

○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した。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事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このように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とき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なくなってまいります。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けども、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います。

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、答申のところで、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のですが、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っしゃったのです。

○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きますけれども、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のですが、（1）のところで、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ように読めます。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て、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このように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、移築価格で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かったということはありますし、そもそもJICAとしての姿勢が最初に書いてあるべきだろうと、そういうふうに思いますので、答申を出すのであればそういう内容が加わるというふうには私は思います。

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いません。

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けれども、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けれども、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ですが、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いますが、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が、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が、ある程度の幅をもって開発調査でやっていると思いますので、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、提言という感じですがけれども、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ところ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。

そうしますと、私が伺う限り、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、説明会の際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 細かいことなのですが、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の中にも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けば、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、末端にいくときに元々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、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のですが、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、交通量の調査に関してのコメントですが。

○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、何も私は大調査をやってくださいということを行っ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つて、錯綜しているのですが、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ないとだけ書いてある。だけれども、CBTAでもう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のです。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、トレーラーが入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のですが、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ですけども、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番目ですけども、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点の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、本案件の妥当性ですけども、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番目ですけども、交通需要予測の精度というところですが、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極める必要がある。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ない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リエル程度だと思いますが、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月の審査会の際の議事録の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、ご覧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だと思いますが、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て、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、先だつ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、確かにそうですけども、定量的に見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らう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、と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、そのたぐいの話は私も今回初めて、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いますが、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、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、国家補償政策に関す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います。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考え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うんです。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うんです。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ませんということなんです。

○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がうまく読めないと思うんです。

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ますから、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 いろいろなお意見をぜひ伺いたしたいと思います。

○石田委員 話を戻すようですけども、言われて考えてみたのですが、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を観点に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いますが、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けど、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じゃなくて、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いう、そういうNGOとの間で私のレベルでそういう対話はできるのですけれども、ただ、一般的にいってお聞きすることはできても、対話する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んですけども、対話をするというのがよくわからないんですけども。

○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 今回の場合、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けども、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ように、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けども、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な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んです。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。名前自体を変えらるとなるとまた大変なのでしょう。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、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すけれども。

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、一旦休憩させていただきます。

○村山委員長 それでは、再開したいと思います。

第2議題は、ネパール国シンズリ道路建設計画中間報告ということです。資料はお手元に回っていると思いますので、これをベースに、まずはご説明をいただきたいと思います。

○木藤 JICA無償資金協力部業務第一グループの木藤から説明させていただきます。

お手元の資料につきましては、予備調査報告書の概要という、A4横書きのものと、パワーポイントの資料、それから代替案検討箇所の説明資料ということで図をつけさせていただいております。パワーポイントでご説明させていただきます。

今回審査会への報告の目的でございますが、昨年10月にネパール側で実施したEIA内容に関しまして、審査会の諮問・答申のプロセスを経まして、その結果を踏まえて我々で予備調査を実施いたしました。その確認の結果を今日報告したいと思います。

内容に関しましては、1から4に記しましたとおりです。

まず最初に、プロジェクトの目的の部分ですが、これは前回の諮問・答申の際にもご説明をさせていただいておりますけれども、かいつまんで改めてポイントのみご説明させていただきます。シンズリ道路全体としましては158キロございますけれども、今回の第三工区プロジェクト対象範囲としましては32キロメートルの区間につきまして道路を建設するというものです。

シンズリ道路全体としましては、国土の南北軸の道路整備がおこなわれています。したがって、カトマンズと、穀倉地帯でありますテライ平原を結ぶシンズリ道路の整備というのが急務

になっているという状況です。

全体の位置図といたしましては、青い部分、ネパールトックからクルコットまでの第三工区32キロメートルが対象です。

概要ですけれども、スンコシ川といたしまして、川の右岸沿いを走る形になります。標高差としましては高いところで600メートル、それから低いところで469メートル、この間を上下するような形になります。最小の幅員としては4.75メートル、1車線という計画になります。

これは現場の状況です。STA. 3+400というのが、始点側、クルコット側になります。これがスンコシ川との合流点のあたりになります。

それから、これがSTA. 7+600ということで、山肌に徒歩道がございます。

次は真ん中付近ですけれども、STA. 11+600付近ということです。ちょっと見にくいのですが、山肌のところに徒歩道がございます。

これは終点側のネパールトック側に近いところですが、スンコシ川の氾濫原を通るところにパイロット道路があつて、既存の道路が存在します。

これは終点付近ですが、STA. 29+500ということで、全体見ていただきましたとおり、山中を通過するような道路という形になります。

続きまして、予備調査の経緯と方針のところでございます。これも簡単に復習になりますけれども、前回の諮問のところでもご説明いたしておりますが、2003年11月にこの案件は無償案件として既に採択をされています。ただし、事業規模等に絡みまして、環境カテゴリーAということになりましたので、EIAをネパール側で実施してもらうことにしまして、これがネパール側では今年の5月に承認を得ています。

EIAの段階での道路線形ですけれども、93年に開発調査でアフターケア調査というものを実施してまして、これに基づいて仮の線形ということで決めた線形についてEIAを実施したということで、道路中心線から156メートル、それから450メートル幅ということで、将来道路が建設される可能性がある範囲についてEIAを実施しています。

この間、EIAの実施につきましては、JICAの環境社会配慮ガイドラインに基づくように先方の政府、それからEIAの実施コンサルタントをJICAで支援してきた経緯がございます。

前回の審査会の答申のポイントということで、答申は23項目にわたりますけれども、ポイントとして3つほど上げております。自然環境への影響と緩和策、これについては森林伐採による野生動植物への影響の把握、補償森林等に関する監視というものが指摘されております。

それから、2点目の社会環境への影響と緩和策ということで、社会的弱者からの意見聴取に留意をすべし。それから、この地区にあります不在地主の意見や小作者の権利を慎重に確認すること、それから今回住民移転が若干発生いたしますけれども、これについても補償が以前の生活を十分補償できるような移転計画を策定すべき。実際の補償に当たっては、家の家長、これは男性であることが非常に多いので、女性からの意見の聞き取りとか、女性への情報の伝達等、そういうところで女性への配慮が必要でしょうということで、答申をいただいています。

それから、3点目、実効性のある環境管理計画とモニタリングということで、E I Aの報告の中で、環境管理計画とそれに伴うモニタリング計画も提案されていますが、これについては、真に必要な対策へ絞り込むことが必要でしょう。

それから、実際の環境管理それからモニタリング計画に基づく活動を管理していくような組織、この機能の確保が必要。それから、3点目としては、モニタリングに基づく客観的な目標基準を設定することが必要ですということで答申をいただいております。

このような答申の内容を踏まえまして、我々といたしましては、いきなり基本設計調査に入るのではなくて、一旦予備調査という中で整理をして、今後検討していこうということで、以下3点の予備調査の方針を立てております。

まず、1点目が、E I Aの段階で決めた線形というのは、あくまで仮の線形ですので、今回現地の状況を確認しながら道路線形案を具体的に検討いたします。

それから、2点目といたしましては、答申内容を踏まえて先方政府と説明・協議するということで、先方政府への確認事項として住民説明会の適切な実施、それから、住民移転に係る土地・資産に関する補償方針の協議と合意、それから3点目が環境管理計画とモニタリング計画を実効性あるものとするということになります。

3点目ですけれども、今回予備調査という形で実施をしておりますが、今後基本設計、それからこれは無償の本体事業が始まってからになりますけれども、詳細設計、それから工事開始、それぞれの実施に移る際の条件を先方政府と説明、確認をいたします。

調査結果にまいります。予備調査はことしの2月から10月まで約9カ月にわたって実施をしました。先方政府との協議につきまして、2月と7月に実施しております。ステークホルダー協議については、後ほど説明しますが、4カ所プラスアルファということでやりました。それから、シンプルサーベイを実施しています。

先方政府との協議、2月の段階ですけれども、答申内容を説明いたしまして、基本的にネパール側についても答申内容について理解をいただいたものと理解しています。

具体的に次のステップとして、住民移転が発生しますけれども、これについて、具体的に先方との間でいつまでに何をやるかということで、確認をいたしました。基本設計までとありますが、基本設計の実施前までに以下の1から4について確認することが必要でしょう。

それから、(2)で詳細設計の閣議承認までとありますけれども、具体的に基本設計が終了する前までにはこの①、②が確認される必要があります。それから、実際の工事開始までには補償及び用地取得が完了している必要があるということで、これは先方政府ともミニッツを交わす中で確認をしました。

それから、E I A更新のための補完調査ということですが、これは一旦E I Aにつきましてはネパール側の中で、仮の線形ということではあるんですが、承認は一応おけています。したがって、改めてE I Aの承認を新しい道路線形に基づいて取る必要はないということで、ネパール側の中でもそういう見解は出されておりますけれども、工事影響範囲とか、あとは実際の住民移転の補償の対象者等を決める上でも、E I Aをもう一度見直す必要があるでしょう。これについては、補完調査をした結果をネパール側の中で環境省も含めて関係者に配布していくということで合意をしました。

やや個別具体的な話に移ります。道路線形案の検討ですが、E I Aの段階では必ずしもネパールの道路の規格基準、設計基準等に基づいて線形案が決められているわけでもありませんので、以下の①、②、③という観点に基づいて今回の道路線形案を検討いたしました。

まず1つは、既存の家屋それから構造物、それから耕作地をできるだけ避ける。それから、2番目といたしまして、既に存在している既存道路、パイロット道路等になりますけれども、ここを活用した線形にします。

それから、3番目といたしまして、先ほど写真で見ていただきましたけれども、かなり山がちで、それから地滑りが発生するような区間ですので、土工量を低減します。それから、森林に対する影響等も絡みまして、できるだけ法面での工事が最小になるような形での平面縦断線形を検討することとしました。

具体的にこの方針に基づいて測量を3カ所でやり直しをしております、それにつきましては、配付資料ということでお配りをしています。具体的には3カ所についてA案それからB案ということで、代替案を設定しております。

基本的にA案の方が調査団推奨案ということで、先方と、それからこれをもとにステークホルダーミーティング等も実施しておりますが、後ほどご説明いたしますように、一部の地区については調査団推奨案ではなくて、現在の既存道路をもとにした案を望む地区もございました。

続きまして、ステークホルダーミーティングの実施ということで、E I Aの段階では1カ所ネパールトックでのみ実施をしておりましたが、答申の内容におきまして、今回4カ所で実施をしました。具体的な地名ですけれども、ガジュリダハ、ラテマテ等4カ所ということで、お手元のパワーポイントには地図で場所を記載しております。

今回この4カ所を選定しました理由としては、全長が32キロにわたりますので、道路住民が大体徒歩1時間ぐらいで参加できるような場所ということで、この4カ所を選定しております。

大体1カ所当たり10時から15時の間の3時間ぐらいを確保できるような形で時間設定をいたしております。

これが4カ所の場所になります。1カ所目で、カルテチャインプール追加実施とありますが、これについては後ほどご説明いたします。

ステークホルダーミーティングの開催要領ということです。事前の開催通知ということで、開催の2週間前に、まず口頭それから地元の公民館といいますか、寄り合い所みたいなところに文書で掲示をして、住民に通知しました。

それから、ステークホルダーミーティングの実施の手順ですけれども、ネパール語での説明ペーパーを作成して配布しています。具体的な内容といたしましては、プロジェクトの概要、それから道路線形の基本案とそれぞれの代替案、それからプロジェクトの影響と補償方針について説明をしています。これを事業者でありますネパール側道路局から説明をして、その後に住民からの質疑応答を受けるという形でやっています。

それから、女性、地主、商店主などのフォーカスグループ別にグループセッションというのも追加しています。最後に個別メッセージ用ということでメモ用紙も配布して、これを回収しました。

実際の参加人数ですが、それぞれの参加者につきましては、こちらに数字で掲載しておりますが、全体で545人、うち男性が382人で70%、女性が30%という比率になっております。E I Aのときに実施した際には女性の参加率が1割ということでしたので、今回ある程度改善はされているのかなと思います。

ステークホルダーミーティングの結果ですけれども、クルコット地区を除く3カ所につきましてはこの5月の段階で住民からは補償に対する基本的な同意というのを確認いたしました。主な意見としては、道路事業そのものの実施というのは非常に待ち望んでいる。ただし、移転が発生する場合には市場価格による移転補償を要求したい。それから、補償決定委員会というものが設定されますけれども、そこに住民もしくは村落の代表者を参加させたい、それから工

事中、住民への雇用機会の提供とか、ムルコット地区では耕作地の損失を最小化したいので、既存のパイロット道路、RTO道路を活用してほしいという具体的な要望が出ました。

1分ぐらいですけれども、こういう形で実施しておりまして、壁に道路の線形を張り出しています。これは参加している住民の方々です。これが住民からの質疑応答という形です。これは女性の方です。

4カ所のうちクルコット地区につきましては、5月の時点ではうまくいきませんでした。というのは、理由といたしましては、クルコット地区は第二工区と近接しているわけですが、その住民が参加をして、この住民説明会の場をかりてアジテーションを行ってしまった。主に二工区の住民の要望としては、地域インフラを整備してほしいということで表明をしまして、結局第三工区に関する意見というものが今回のこのクルコット地区の住民説明会では聞くことができませんでした。3時間実施しましたが、ほとんどすべてが第二工区の住民によるアジテーションに終わってしまいましたので、一般の住民の真意と総意を確認するために追加で対話と説明会という形で実施をしています。

10月ですけれども、政党連合体による住民との対話ということで、この地区にありますオールパーティーズ・アライアンスということで、地区でのいろいろな問題とか、そういうことが生じた場合に、こういう政党連合体も入った形で一般的に住民との対話をしているということです。基本的に関係住民というのも一致して道路事業を望んでいるということで、地区としては道路工事には賛同しているということが確認できました。

それから、2点目として、ネパールトックから少し離れたカルテチャインプール、5キロメートル地点になりますけれども、そこで改めてステークホルダーミーティングというのを実施しまして、73名の参加者を得て、ここでも事業に対しては基本的に合意を得られた。出てきた見解としまして、先ほどご説明いたしましたほかの3地点と同じような意見を確認しております。

それから、不在地主に対する意識調査ということで、3人の地主に対しては対面調査という形で実施をしまして、適切な補償に応じて土地収用に協力するということを書面で確認を得ております。残る1地主についてはずっと連絡が取れない状態ではあるのですが、今後の対応としましては、役所が公示をして地主を探していく。それでも出てこなかった場合に、事業を開始する形になるんですけれども、事業を開始した後に地主があらわれた場合には補償を行うというのが、ネパール側での手続になっているということです。

続きまして、シンプルサーベイを5月の下旬から6月の初めにかけて実施しました。これについては、先ほどの調査団提案の仮線形に沿って道路用地内、ROWの30メートル幅内に資産がある方々すべての人々について調査を行いました。調査項目としましては、そこに記載してありますとおりです。

全体として398名について調査を行いまして、回答者としては271世帯、実施率から見ますと68%という数字になっています。このうち269世帯、全体の99.3%がプロジェクトに賛成をする。89.7%、約90%が資産提供に賛成します。家屋が影響を受ける世帯というのは全体の17.6%、それから小規模な土地しか持たないカーストについては全体の中では8.9%という数字にとどまっています。

答申の中で小作農についても配慮すべしということではいただいているのですが、今回シンプルサーベイで確認をしたところでは、小作農は1名のみという結果になっています。

68%という実施率にとどまった理由としましては、ムルコット地区が調査団の提案の道路線形よりは現在の道路の線形を要望しまして、したがって、調査票への記入を拒否したという、これが理由になっております。これにつきましては、今後基本設計調査の中で再検討して線形を確定していきたいと考えております。

それから、補償方針の確認です。補償対象については、土地、家屋、作物ということで、この3つが対象になるという形です。諮問の段階では、補償決定の単価は政府単価によるということでご説明をしたのですが、今回7月のときに先方に改めて確認をしたところ、一応補償決定委員会の中で市場単価と政府単価を比較検討して決定をしているということで、政府単価を一律に適用しているわけではないということでした。

それから、今後今回の第三工区で設定される補償決定委員会については、住民の意見を酌み取って、VDCの代表、VDCというのはビレッジ・ディベロップメント・コミッティですが、そんな開発委員会ですが、その代表を補償決定委員会の中にも含めるということは今後提案していく予定になっております。それから、今回の線形を検討する中で、大半の土地を失ってしまう住民に対しては、補償の上積みをするというような考慮をしていく予定ということで確認をしました。

最後ですが、環境管理計画、それからモニタリングにつきましては、EMPを担うモニタリング機関については、現在道路局内の地圏関係ユニットがこのEMUの予算体制づくりを今後検討していく予定ということで、具体的には4人程度の専門家を外から招聘する予定ということで聞いています。

それから、実際のプロジェクト実施終了後のモニタリングのところについても確認をしたところ、2年後については実施機関による評価、それから5年後については環境科学技術省が監査を実施するというシステムになっています。

駆け足ではあるのですが、今回の予備調査の結果、結論といたしましては、以下の4点が確認されたところでは判断しています。まず、道路線形につきましては、若干ムルコット地区というところは除きますけれども、基本的には道路線形の案というのは今回策定ができた。それから、ROW内にある影響住民についてはシンプルサーベイで特定ができました。それから、影響住民の意向確認もシンプルサーベイで確認を得た。それから、直接の影響住民については適切な補償のもとで事業に協力する用意があるということが確認できたと思います。

今後我々事業部といたしましては、基本設計調査を実施していきたいと考えております。予定で考えておりますのは、来年の2月ぐらいから実施したいと考えております。それに当たりまして、留意事項として、今回の予備調査の結果を踏まえて、以下の4点について、さらに、既に出ております答申の部分を踏まえて、今後のBDの中での環境社会配慮事項ということで対応していきたいと思っております。

4点目のEIAアップデートのための補完環境調査の実施の支援とありますけれども、これは現在まだ線形が確定をしておりませんので、ネパール側ではまだこのEIAのアップデートというのは具体的な作業には入っておりませんが、今後BDを進める中で先方とも協力をしながら、この補完環境調査の実施をしていきたいと思っております。

答申内容を踏まえまして、現地専門家による保護すべき生物・生態の確認、それからさらには沿道地区のコミュニティ別の社会特性調査とか、3点目はこの種の環境管理計画に絡む部分ですけれども、真に必要な影響緩和策の絞り込みと具体的な計画の策定支援確認というのをやっていきたいと思っております。

事業部からの説明は以上です。

○村山委員長 それでは、予定では5時半までですが、少し延長させていただきたいと思えます。それでは、今のご報告に対して、これは諮問・答申ということではありませんので、お気づきの点があればご指摘、疑問点について確認をしていきたいと思えます。

○石田委員 簡単なことを2つ確認させてください。まず、審査会の答申ポイントで、自然環境への影響と緩和策は今回の予備調査の中ではなされずに、今後の詳細設計において調査の項目になるというふうに理解しているのかどうかというのがまず一つです。

それから、2つ目は、簡単な事実確認です。シンプルサーベイの結果パワーポイントの資料

ではムルコット地区が約70名調査記入拒否となっていますけれども、いただいている文書の6ページでは、ラテマテ地区では70世帯が回答拒否したとなっているのですが、どちらか教えてください。

以上2点です。

○木藤 まず、1点目の自然環境への影響と緩和策のところにつきましては、今回予備調査の中で具体的に自然環境のところの調査までは踏み込んでおりません。今後のBDの調査の中でこの部分の調査、それからEIAアップデートに関する先方との協力の中でこれについては調査をしたいと考えております。

それから、2点目の……。

○村山 ムルコットの部分については、お手元の資料の6ページの部分だと思うのですが、行政区の呼び方の話で、ラテマテ地区というところがある程度郡みたいな行政単位で、その中にムルコットという地名があるんです。その後にあるクルコット地区とはまた別の名前で、ちょっとわかりづらい説明で申しわけありませんでした。

○村山委員長 ほかにいかがでしょうか。

○織田委員 今回の同じムルコットですけれども、多くの方が既存の線形を希望しているようですが、そうすると、移転の家屋がふえるということなのではないでしょうか。それから、もう一つ、耕作地を持っているからなくならないように線形を希望しているようですが、反対している人と賛成している人にも何か特徴があれば教えていただきたい。例えばカーストが違うとか、ご存じでしたら教えてください。

○木藤 まず、ムルコットのところについては、お配りしているこちらの紙の③STA. 15+500 ムルコット付近という図面があるのですが、こちらを見ていただくとわかりやすいかと思うのですが、調査団が推奨している案というのは、丸い赤が住居、そこに当たるのですが、移転住民ができるだけ発生しないような形でこちらの線形をとっています。ただ、住民側の希望としては青い部分で、これでいくと若干移転が発生する可能性はあるかと思います。ただ、大規模に出てくるということではないと思います。ここは具体的にもう少し事前の測量をBDの中でもう一度見直しをかけて、できるだけ家屋がぶつからないような形で検討したいとは思いますが、今の状況ではこういう形での線形になっています。

○村山 A案、B案のどういった方が意見を出しているかという特徴の部分で、特徴というほどではないのですが、この地区でステークホルダーミーティングをやったときに、むしろ移転したいというような、要は現金収入がなかなかない土地ですので、本音の部分としてはそうい

った意見が割と主導を占めたというのが実態のところですか。どちらの案を選ぶかという、ムルコット地区については決まっていなくて、もちろんネパール側の意向等々も確認しながらBDで最終決定するという予定にしております。

○木藤 補足ですけれども、ムルコット地区で今回我々の推奨案として耕作地の中を通る形にはなっているんですけれども、現状でも未舗装のトラック道というのがあるんです。そこをできるだけ活用するような形にしていますので、今回の我々の案でいっても耕作地が分断されるとき、そういうおそれは基本的にはないと思います。

○織田委員 では、どちらかという、家がかかって移転できればうれしいというような気持ちで既存の道路の利用を希望していらっしゃるという側面もあるということですか。確認です。

○村山 本音ベースとしてはそういう意見があるということで、それが適切なかどうかというのは、当然BDの中で判断していくということになると思います。

○野村委員 今の話からいえば、迂回することでアクセスが悪くなるということは十分考えられるので、移転補償ねらばかりではなくて、道路へのアクセスということを考えて近くを通った方が移転を受け入れても得だと考える人がいても不思議はないと思います。

それはともかくとして、またしつこくで申しわけないのですが、今回のシンズリ道路予備調査ということできているんですけれども、これはガイドラインの3.5.1でいうところの1. 2. 3. これにのっとって本件は3.5.1の1にいうところの予備調査に該当するものであって、この結果を速やかにウェブサイトで情報公開するという段取りになるのでしょうか。

さらに言うと、まだこの調査が終わっていないということなのかもしれませんけれども、2. あるいは3. に書いてあることからして、今後の本件のガイドライン上の取り扱いはどういうふうに想定しておられるのでしょうか。

○村山委員長 担当部のお考え、今後の予定があればお話しください。

○木藤 基本的には今回の予備調査の結果については公開という形を当然とります。今回については、もう既にネパール側のEIAは終わっているのですが、ただ、仮の線形で実施していますので、影響の把握が必ずしも的確ではないだろうということでこちらでは考えておりました。ガイドラインのところであれば、ちょうど2. に該当するのではないかと我々は考えております。

○野村委員 どう判断されるかなんですが、もし2. の2行目でいうところの、改めて環境社会配慮調査を行う必要のない場合に該当すると判断されるのでしょうか。その判断の可否の問題もあるのですが、今回のこういうご説明いただいたときに、ガイドライン上どういう判断を

していて、どういうステップを今後踏むことになるのかということがきちんと示されていないと、ガイドラインを満たしているか満たしていないかが非常にあいまいな感じがします。

○渡辺 基本的には1番に従っているということになります。

○野村委員 その先のことはわからないのですか。

○渡辺 ということで、予備調査が行われて、その先に進んで、今度は2番でいう、改めて環境社会配慮調査を行う必要のない場合となって、基本設計調査を行うということになります。

○村山委員長 そうしますと、今回の報告書の予備調査というのは1番に当たるということによってよろしいですね。

○村山 若干経緯わかりづらいので補足させてください。今回の件については、ネパール側によるE I A手続は既に終了していたのですが、ただ、その内容を見るに、住民からの合意の取りつけの状況といったところに若干の不安があったというところなので、そこを念のためということで予備調査の中で当初1カ所だけであった聞き取り調査も4カ所について実施して、シンプルサーベイについても網羅的な形で実施してというところで、そこは確実であるかというところを確認するという目的で実施いたしました。その意味でいうと、先ほど渡辺から説明があったところの1番であるというような解釈になるという理解しております。

○野村委員 であるとすると、スライドの説明資料の最後、基本設計実施上の留意事項というのがあるんですが、①、②、③、④いずれも大なり小なり環境に影響するのですけれども、④のE I Aアップデートのための補完環境調査の実施を支援と書いてあるのですが、アップデートの調査が必要けれども、改めて環境社会配慮調査を行う必要がない場合に該当するんだという説明になるわけですか。

○村山 そこはネパールの中でアップデート調査を再度承認するかどうかというところの手続の確認を実施したのですが、基本的には1回実施してそこでクローズということだそうです。ただ、審査会で得たコメントの部分をどう反映させていくかというようなところで、BDの中でこういった補完調査で整理しましょう、一応そういった形で整理をしているところです。

○野村委員 E I Aそのものは既に行われ、ネパール国内で承認されていることは大いに結構ですけれども、ガイドラインにいつているのはE I Aをやれといつているのではなくて、環境社会配慮調査を行う必要があるかないか。J I C Aとして行う必要があるかないかという判断をいつているのです。E I Aがあっても必要だというケースはあると思います。E I Aをアップデートするとか、補完調査をすることは、当然あり得ると思うのですが、基本設計調査の中でこういうことをやりますということは、そういつつつも基本設計調査に入るに十分な内容

の調査になっているのだという判断をしていることになるのだろう。仮に先ほどのメコンの第二の橋ではないですけれども、基本設計にいったらなかなか逆戻りできないというのが正しいとすると、この段階か、あるいはこの予備調査が結果が出た段階で基本設計に入ってもいい、十分なんだという判断をするかしないかということになると思うのですけれども、そのところを調査団としてはどのような考え方の整理をしておられるのでしょうか。

○村山委員長 この部屋の予定が次に入っているようです。5時50分までということですので、この議論を深めることができないということです。今の議論をお聞きしている限りではもう少しやった方がいいかなと思いますので、この案件についても次回少し深めるところは深めた方がよいと思っています。ということよろしいでしょうか。

○真崎委員 実は、今日ご報告いただいたステークホルダーミーティングの直前に道路局にいました。ちょうどその時、ネパールのもう一つの審査会案件であるアッパーセティ事業の住民協議会に出させていただいて、ネパール滞在の最後の日に飛行機が午後1時に出るまでの間、JICAの現地事務所の方にぜひこのシンズリ案件についても話を聞きにいつてくれと言われてまして、それで午前中に行ったのです。そのときに道路局の位のかなり高い方、ナンバー2の方と、現地コンサルタントの方もおられました。開口一番、「住民協議を今の段階、線形も決まっていないのにやるのは、（先ほどいみじくも住民が補償を期待しているという話がございましたけれども）かえって住民の変な意味での期待をあおってしまって、事業主体として、道路局はたいへん困っている」ということをはっきりおっしゃったのです。でも、どなたがおっしゃったのか名言はされませんでした。「住民協議は絶対やらなければいけない」と言われたらしく、それに渋々従っているということをおっしゃったのです。

これはアッパーセティにもそういう問題が起きていましたので、一般的な問題なのかもしれません。今日ご報告をお聞きしている限りでは、ネパール側が「答申内容を含めてすべて納得していました」とおっしゃりたいように思えたのですけれども、道路局のナンバー2の方の非常に困ったお顔を思い出すと、どうもその報告内容が現実を反映しているとは思えないのですけれども、この点についてはどうですか。

○木藤 実際に行かれたのは何月ぐらいですか。

○真崎委員 5月のステークホルダーミーティングをする2日前か3日前です。そのときは、JICAの企画調査員でタイをベースにアジア各国の環境社会配慮をモニタリングされている臼井さんとご一緒させていただいたのですが、臼井さんからそういうお話を聞いています。政府が苦慮しているというお話しです。

○木藤 今回我々7月にも先方との協議も実施しておりますし、その後も事務所を通じて道路局とは対話をしているのですけれども、確におっしゃられるように当初道路局ではできるだけ早く事業を進めたいということもあり、早くかつ円滑に進めたいということもあってこういう住民の意向確認についてはできるだけシンプルな形で進めたいという意向は確かに持っていると思うのですが、我々との協議、それから住民説明会のやり方等について意見交換をするうちに、先方としてもJICAの環境社会配慮ガイドラインの言わんとするところを理解してもらって、7月以降についてはある程度彼らとしても8月のクルコット地区での協議等についても、積極的にやってもらっていますし、そのところは少し変化が出てきているのかなと我々は認識しています。

○村山委員長 先ほどもお話ししましたように時間の制限がございますので、この点については次回また追加して……。

○原科 事業規模は幾らですか。

○木藤 要請金額ですけれども、48億円です。

○村山委員長 これについては、一旦これで区切りとしたいと思います。

3番、4番ありますので、事務局からお願いします。

○渡辺 3番の要請段階カテゴリー案件のコメント案につきましては、資料をご覧ください。

4番今後の予定でございますけれども、12月10日に2時からと3時からで、諮問案件の説明を2件お願いしたいと思っておりますので、ご担当をご確認いただければと思います。審査会ですけれども、4時からを予定しておりますので、議題については今日の議題とあわせてできるか確認させていただきましてご連絡させていただきます。

以上です。

○村山委員長 それでは、そのほか何かございますか。

○石田委員 ネパールについてはメールでコメントしなくていいのですか。幾つかあるのです。

○村山委員長 もしあれば先に出していただいた方が迅速に進むと思います。

それでは、他になれば今日はこれで終了したいと思います。