

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 JICA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。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ございましたけれども、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いたしましたけれども、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項に記載をしております。

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を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をしております。

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項を見るわけですけれども、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.or 2.or 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か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で、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ということにいくのでしょうか。

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しますので、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になりましますので、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ご趣旨でしょうか。

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ですけども。

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あろうというところ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、また戻るのですが、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いますので、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を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、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の場合を見ても、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、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、ど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ラー・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、あるいは割り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か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が、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には入ってもらふ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ふ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なんか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ったと思います。

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为前提に、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ざるを得ないと、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きますから、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かけ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う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く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、時間かかっても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。

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になりますね。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に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に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、何と云うんでしょうか、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もいいと思います。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。