

## 第8回環境社会配慮審査会

日時 平成 20年 10月 27日(月) 15:00~17:45

場所 JICA本部 12C会議室、JICA九州テレビ会議室

### 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	長谷川 弘	広島修道大学人間環境学部人間環境学科教授
委員	原嶋 洋平	拓殖大学国際学部准教授
委員	平山 義康	大東文化大学環境創造学部教授
委員	藤倉 良	法政大学人間環境学部教授
委員	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	小林 正興	個人
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(株)代表取締役
委員	藤崎 成昭	東北大学大学院環境科学研究科教授
委員	真崎 克彦	清泉女子大学地球市民学科准教授

## 事務局

### 事務局

渡辺 泰介	独立行政法人国際協力機構 審査部 次長
杉本 聡	独立行政法人国際協力機構 審査部 環境社会配慮審査第一課長
上條 哲也	独立行政法人国際協力機構 審査部 環境社会配慮審査第二課長
宮崎 明博	独立行政法人国際協力機構 審査室準備室 環境社会配慮審査第一課
飯島 大輔	独立行政法人国際協力機構 審査室準備室 環境社会配慮審査第二課

### 委員・事務局以外の発言者

川田 晋也	国際航業株式会社 都市マネジメント部 環境コンサルタント
松本 悟	特定非営利活動法人メコン・ウォッチ
岩間 敏之	経済基盤開発部
坂部 英孝	経済基盤開発部
増田 吉郎	経済基盤開発部

村山委員長 それでは、時間になりましたので、第8回の環境社会配慮審査会を始めさせていただきます。

きょうは、まず最初に副委員長の選任という議題が上がっております。これは委員の任期の延長に伴いまして副委員長が一つ空席になりました。それで、前回の審査会で少し議論をしていただきましたが、私のほうから田中委員にご就任をいただけないかということで、前回の審

査会では一応ご提案という形では承認をいただいたというふうに理解をしております。それで、事務局のほうから打診をしていただきまして、田中委員にご承諾をいただいたと伺っておりますが、その形でよろしいでしょうか。

田中委員 はい、残された期間、任期ということで……。

村山委員長 よろしく願いいたします。それでは、副委員長についてはそういう形で、もう一人は引き続き長谷川委員にお願いをしたいと思っております。よろしく願いいたします。

では、第2議題に移らせていただきます。第2議題については、マダガスカル国トアマシナ港拡張計画のフィージビリティ調査・事前調査報告ということになっております。これについては報告ですので、まず、担当部及び調査団からご説明をいただいて、少し意見交換をさせていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

増田 JICA経済基盤開発部運輸交通情報通信第3課の増田と申します。今回、調査団に参団しましてその結果をご報告させていただきたいと思っております。座って説明させていただきます。失礼します。

お手元のほうに環境審査会の資料ということで、ワードの文章とパワーポイントの資料があるかと思っております。パワーポイントのほうで説明させていただきたいと思っております。

まず、マダガスカルですけれども、アフリカの南、モザンビーク海峡を挟んだ島国でございます。こちらのマダガスカルの首都はアンタナナリボで、首都から車ですと道路状況が悪いということで七、八時間、車でかかるんですが、飛行機ですと1時間で着くところのトアマシナというところに、今回、プロジェクトサイトはございます。このトアマシナですけれども、今回のプロジェクトの簡単な概要をご説明したいと思います。まず、こちら、港の写真、上空から写した写真になるんですが、こちらに今大きく3つ埠頭がございます。Aバース、Bバース、Cバースというふうに3つ大きなバースがあるんですけれども、そちらのCバースということで、今、赤で四角い囲いをしてあるところですね、こちら、Cバースを延長するというので、このCバースの延長ですね。そのCバースの外洋側のほうに防波堤が現在もあるんですけれども、その延長に当たって防波堤をさらに延ばすということです。バースを延長することによって大型の船が着くようになりますので、そうしますとコンテナヤードが不足するというので、コンテナヤードの確保ということで、右下のほうにあります部分を埋め立ててコンテナヤードにしようというふうに考えております。その際にしゅんせつ等をコアの中で行うということも考えております。こういう計画をもとに今、フィージビリティスタディーを今後実施しようとしております。

次に、「プロジェクトの必要性及び妥当性」ですけれども、トアマシナ港の開発というのはマダガスカルアクションプランというマダガスカルの国家計画の中に明記されており、優先プロジェクトとして位置づけられております。同港は、マダガスカル国の取扱貨物量の7割以上を占める重要港となっております。同港は港湾サービスを開始してから経過年数が長く、増加する貨物量に比べて処理能力が不足しております。また、コンテナターミナルとしての機能も制約を受けており、拡充整備が喫緊の課題となっております。バースの停泊水深が浅いため、大型貨物船への積み荷制限及び水深の浅い埠頭から深い埠頭へ移動しながら積み荷をふやすなど非効率的な積み荷方法がとられており、運営面においても緊急的な整備が必要ということで、プロジェクトの必要性及び妥当性は十分にあるというふうに認識しております。

次に、「カテゴリー分類」、予備的スコーピングによるカテゴリー分類ですけれども、現在、採択の段階からAということで今回もそれを念頭に事前調査を行ってまいりました。今回、Aにしている理由ですけれども、港に近接しているグランド・リーフが「影響を受けやすい区域」として環境保護区に指定されております。一方、海洋保護区候補地、海洋保護区というのが別にあるんですけれども、その候補地であるトアマシナの北にありますセントマリー島周辺及びアントンギル湾周辺のサンゴ礁と比較すると、長年のさまざまな人為的な影響を受けて非常に劣化している状況ではございました。また、調査及び工事中に発生するソナーや騒音・振動の種類によっては、港湾の沖合を通過する大型哺乳類、ザトウクジラへの影響が懸念されているということで、トアマシナ港の外洋、約一、二キロあたりのところを6月から9月にかけて鯨が北上、南下するんですけれども、そういう影響が懸念されているということになります。また、防波堤の延長によって過去発生した砂の侵食・堆積の原因解明がまだ十分ではなく、今後さらに防波堤を延長した場合、重大な影響がないとは判断できないということで、環境カテゴリーとしてはAにしております。

次の資料は、画面上、細かくて見えないかと思うんですが、予備的スコーピングの結果ということで皆様のお手元の詳しい資料のほうに掲載されております。この後、特に重要であると考えられる部分について概要を説明するとともに、今後の調査の内容についてご説明いたします。

まず、沿岸地域、特にサンゴ礁ですけれども、グランド・リーフへの影響が最小限となる計画にする必要がまずあるということで、現在上がっている計画案はまだあくまでも案ということで、それが最終的なものではないんですけれども、今後計画をF/Sの中で代替案をつくっていく中で最小限となる計画を立てていきたいというふうに思っております。

ポイント・ハスティー・リーフの現況は、日光、温度、酸性雨、人為的圧力等でその重要性が損なわれておりますが、埋め立てに当たっては記録保存できるよう精査する必要があると。

また、防波堤が到達するグランド・リーフの部分及びポイント・ハスティー・リーフの埋め立て部分については、サンゴ礁の生息状況を調査する。さらに、ポイント・ハスティー・リーフのうち、工事後も残る区間についても、消失する部分との比較分析をするために同様の調査を実施することを検討しております。

リーフの状況ですけれども、先ほどの上空から見た写真を平面的に見たもので、左側のほうにグランド・リーフがございます。ちょっと波が立っているので白くなっている部分があるかと思うんですが、こちらがグランド・リーフです。今、防波堤が右のほうに残っております。この防波堤をずっと延ばして、今の計画ではこのグランド・リーフにくっつけるということが一つの案として上がっております。実際くっつけると、このように今赤い線で書いてありますけれども、このような形になると。そうすることによって湾内の静音域が確保されて、港としては非常に安定した状況が確保できるという現在の仮説のもと、準備を進めているところでございます。

ポイント・ハスティー・リーフの状況ですけれども、干潮になってリーフ・エッジがあらわれてきて、その際には写真の左右に確認できるかと思うんですが、人が漁業という形で、なりわいにしているわけではないのですけれども、生活の糧としてここで漁をしている人もおります。

生態調査としましては、ここに示しました1から6のポイントの生態を調査する予定でございます。リーフの状況ですけれども、今回実際に潜ることができましたので、そのときの写真を数枚ご紹介したいと思います。ポイント・ハスティー・リーフのリーフ・エッジです。今回、潜った地点ですけれども、先ほどの生態調査の図のところにあります5番のあたりを潜ってきております。リーフの状況ですけれども、比較的状況のいいものが水深5メートルから7メートルのところには分布しておりました。それ以外の部分のところについては非常にダメージが大きかったり、あと、こちらは青いのは前の人の足ひれということで、非常に見通しも悪くて、かなり汚染といえますが、余りサンゴ礁にとってはいい状況ではないというのが確認がとれております。

次に、植物、動物、生物多様性につきましては、先ほど説明しました鯨や、またイルカもいるということも情報がございまして、そのあたりに十分配慮する必要があると。防波堤とグランド・リーフの間の海域閉鎖がイルカの回遊に支障を及ぼさないか、また鯨の季節移動が増加

するときに船舶によって阻害されないかなどについて専門家の意見を聞き、類似事例を参考に対応等を検討して生態系の保全に努める必要があると。埠頭C、バースCの延長海域、防波堤の延長海域、海面埋め立て区域及び埋め立て用の土調達のためのしゅんせつ区域のいずれについても動植物への影響についてきちんと調査したいと思っております。

次に、水文学的状況と土壌侵食ですけれども、防波堤が延長され、グランド・リーフに取り付けば、波浪のエネルギーが北方へ遠のくため、砂の堆積が減少するという見解と、さらに砂の堆積が加速されるという見解、2つに分かれております。したがって、設計に当たってはさらに十分調査して影響が少ない設計をする必要があると考えております。

簡単に、その例ですけれども、土壌侵食、赤い線の部分が1962年の海岸線でございます、青い部分が2006年ということで、約44年間の間にここに示された部分の堆積が起きているということになります。

現在の波の状況ですけれども、こちらにありますグランド・リーフと港の間の防波堤のすき間から波が入ってきておりまして、海岸にぶつかってこう分かれている状況になります。それが、もし防波堤をグランド・リーフにつけますと、北側のほうから回り込んできた波の影響だけを受けるということになります。今回、このトアマシナの港ですけれども、住友商事と外国企業によるアンバトビー・プロジェクトというレアメタルの採掘事業が近郊で行われておりまして、そのレアメタルを輸出する港として埠頭B、こちらの真ん中にまず埠頭Bを延長するという計画がもう既に進んでおります。その埠頭Bを延長する際に行った環境影響評価の調査の中で行ったシミュレーションの情報がございましたのでこちらに例示しております。このようなシミュレーションを行うことによって、実際に防波堤でこの流れをとめたときに潮流の変化を見ることができますので、それによって砂の堆積が起こるのか、それとも、それが緩和されるのかというのがわかるかと思っております。

次に、騒音、振動ですけれども、大型哺乳類へ影響ということで、鯨が6月に北上し、9月に南下するというふうに聞いておりますので、その間の工事に関しては注意する必要があると。また、しゅんせつ工事による騒音ですね、周辺住民への騒音配慮ということで、港内道路、中心市街地主要道路及び市役所周辺道路の3地点で騒音観測等を実施したいというふうに思っております。

騒音実測ですけれども、現在では、以下のようなこちらに示したポイントを想定しております。

最後に、調査スケジュールですけれども、現在、年明けから本格調査を実施したいというふ

うに考えておりました、本格調査開始後は環境社会配慮担当の団員を1名予定しておりますけれども、その団員が行きまして現状の既存資料の収集ですとかレビューまたはTOR等の準備を行いまして、そのままベースライン調査等は現地にて採択をし、また収集した資料を国内に持ち帰って解析して、環境社会配慮に関する対応を行っていくということで、全体としては1年間のスケジュールで10月ぐらいにはドラフトファイナルのレポートを提出するという予定にしております。

したがいまして、今回は事前調査の報告ということなのですが、次回、もし審査会ということでは、国内解析が終わった後5月下旬または6月上旬ぐらいをめどに、今回、本格調査の前半部分で調査する内容またはどういう配慮が必要なのか、またどういう対応策を考えているのかというのをご報告できる機会はあるのではないかなというふうに思っております。

以上、簡単ではございますが、説明のほうを終わらせていただきたいと思います。

村山委員長 どうもありがとうございました。それでは、今のご報告に対してご質問、コメント、ありましたらお願いいたします。

平山委員、お願いします。

平山委員 2点あります。1点目は、一つは防波堤を閉じた場合の水質汚濁の問題というものをどのように考えておられるのかなということです。今までにそのようなデータが十分あるのだろうかということです。もう一つは、青潮のことで、しゅんせつの仕方によっては青潮が発生する可能性が出てくるのではないかという点が少し気になりますが、そういったものが発生した場合、近くでの漁業との関係をどのように考えておられるのかということをお聞かせいただきたいと思います。

増田 まず、水質汚濁に関してですが、パワーポイント、よろしいでしょうか。

今回の資料のほうには、パワーポイントのほうには添付していないんですが、資料のほうには記載がございまして、パワーポイントも用意はしておったんですけれども、水質汚濁の可能性はありますということで、予備的スコーピングではBということで、重大ではないけれども、影響はある可能性はあるというふうには思っております。延長された防波堤で港湾内がこれまで以上に閉鎖されるため、港湾内の水質悪化が懸念されるということはおっしゃっております。一方、排出基準というのでもございまして、それに関する調査というのは、まだこの港の中ではきちんと行われていないということで、マダガスカル国の排水基準に示された項目を中心に分析をこの本格調査の中で行っていきたいというふうには思っております。実際は、市内から排水される下水道がございまして、それが湾内にそのまま出されているということで、流れがとま

ってしまうと汚れるだろうというふうには考えられております。

水質測定としましては、以下のような場所、現在のところ、まだ7地点を考えているんですが、排水基準に基づいて調査をする予定です。

一方、青潮というのは、すみません、私も余り詳しくは存じ上げないんですけれども、どのようなものなんでしょうか。

平山委員 もう少し勉強していただきたいと思いますが、海水の中の酸素濃度が異常に低下することによって、周りの生態系に大きな影響を与えるという問題で、赤潮とともにこのような閉鎖性水域における水質汚濁問題の一つとして議論されていると思うのですが。

増田 すみません、今回の調査、港湾の専門家と環境影響評価のコンサルタントの団員も一緒に行って調査を行ったんですけれども、特に青潮については何も議論にはなりませんので、その部分については必要があれば調査をするという形で、資料のほうに残していきたいというふうに思っております。

平山委員 今の質問に関して、もう一つお聞きしたいのですが、水質汚濁については排水基準を調べるというふうにおっしゃったのですが、これは排水基準のことでしょうか、環境基準のことでしょうか。

増田 排水基準というのが設定されておまして、その基準にどれくらい外れているかとか合っているかというのを現状の状態ですは調査を行って、閉めた場合のシミュレーションの中で、それがどれくらい悪化する可能性がある、また年数も含めてですけれども、計画して実行してできてから何年ぐらいたつとどれくらい汚れる可能性があるのかというのはシミュレーションの中で調べていきたいというふうに……

平山委員 それはだれに対する排水基準でしょうか。

増田 だれに。排水基準。

平山委員 普通、排水基準というのは、規制対象に対してかけられる基準だと思いますが、今のお話だと環境基準のように聞こえますが。

川田 すみません、かわってお答えしたいと思います。

マダガスカル国では環境基準というものが設定されておりませんで、唯一、排水基準の中で水質だけが設定されております。今の説明を補足いたしますと、この事業が成立するのが大体2012年ごろになります。そうしますと、当然、やや閉鎖的な水域になります。したがって、悪化の影響といたしますが、青潮も含めてですけれども、排水が入ってきて、今はかなり拡散していますけれども、それがかなり制限を受けるということになると、当然影響は出てまいり



ます。したがって、まずこの本格調査の中で一番重要なのはモニタリング計画をきちっとつくるといことです。マダガスカル国のEIAの法令に従いますと、環境管理計画をきちんと立てるといことが一つのポイントになっていますので、できますれば2012年以降の早い時期に、例えば今、下水道の管だけが敷設されている、古いんですけれども、されていますので、それが今、港内に排出されていますので、計画的にそれを港内の外側、例えば南側があいていますのでそちらに出していくようなそういった、そんなに大きなプロジェクトではないんですけれども、そういったプロジェクトを考えていく必要があるんじゃないかと。それにはきちっとモニタリングをして、排水の、あるいは汚濁の状況を把握していくということを事業者としてはやっていくべきではないかというふうに思っています。

平山委員 まだよくわからないのですが、その汚濁の状況をモニタリングするとか、環境管理計画を立てるとい場合の目標となる値が排水基準といことでしょうか。

川田 それは違います。全く違います。排水基準は、排水者、事業者が排水するときに守らなければいけない法令基準です。

平山委員 そうですね。ですから、だれに対する排水基準かとお聞きしたのですが、その点はどのなのでしょう。

川田 それは事業者ですね。この地域で企業活動をしている企業あるいは一般の家庭とか、そういったことの総合的な放流者と言ったらいいいんでしょうか。排水放出者といいますか。

平山委員 今、どのような人がおられるのでしょうか。

川田 工場、企業、それから港湾施設、それからホテル、それから公共施設もございすけれども。

平山委員 下水道も入っているのでしょうか。

川田 管だけです。

平山委員 いや、下水道に対して排水基準はかかっているのでしょうか。

川田 そこをちょっと認識しておりません。申しわけありません。

現在、基準を設けていますけれども、実際に現地では排水が全部そのまま処理されないで放流されているわけですね、海域に。そういうことですので、結果的には規制はされていないという状況です。

平山委員 そうすると、環境管理の目標値といものはなくて排水基準があるという状況なのでしょう。逆に言えば、どのように汚染されても構わないという、そういう状況になっているといことなのでしょう。

川田 一般論で言いますとそうになってしまいますけれども、ただ、国としてはE I Aの法令の中では明記していますのはインターナショナルな基準、国の基準はないのでE Uの基準、それから、アメリカのE P Aの基準とか、それからその他インターナショナルな基準を適用して評価するよというふうな一文がございます。そういう意味で、適切な基準を適用して評価するということになっています。

平山委員 わかりました。それからもう一点ですけれども、ここを閉鎖した場合の後のこの地域の使われ方ですけれども、それはどういうことが予定されているのか、例えば漁業とか、そういったものがあるのかということと、それから後背地の人口の集積度もしくは工業の集積度がどのようなものかということについて、現在わかる限りで教えていただけませんか。

増田 漁業につきましては、まず大きく2つ、零細漁民と漁協、2つございまして、零細漁民に関しましては非常に原始的な形で木をくり抜いたボートで湾内の中で漁をしていると、刺し網を使って漁をしているということで、原則的には禁止されているんですけれども、黙認されている状態ということになります。グランド・リーフの近くまでボートで、内側からですけれども、乗りつけてそのグランド・リーフの上で漁をしている人ということで、非常に小さい魚をとって浜辺に帰って売っているという状況です。ポイント・ハスティー・リーフのほうも同様です。

一方、漁業組合の場合は漁船、日本の水産無償で供与された漁船がございまして、こちらの漁船を使って約1週間ほど外に出て漁をしてくるということで、影響としましては、現在、防波堤があいておりますので、湾から出てすぐグランド・リーフと防波堤の間を抜けて南のほうの漁場に行っているところを大きく回らなければならないということが想定されておりまして、こちらに関する補償というのは事業者としてやっていく必要があるだろうということは今想定されております。

後背地の状況ですけれども、これは、じゃ、川田さん。

川田 後背地の主要な産業というのはほとんど農業でございまして、実際にこの港を使って何かを出荷するかというようなことはございません。したがって、この港は国の重要港湾ということで1級港湾に指定されて、唯一、国内でここだけなんですけれども、ということになりますと、地元に対する利益といいますか、利益還元というのは直接的には期待できない。そこで、港を今度は利用するということはほとんどないと思います。

長畑委員 今の漁業に関してちょっと追加でお聞きしたいんですけれども、こちらの資料、

長い方の報告書には漁民についての調査の結果も書いてありますね。9ページからですが、港湾労働者、零細漁民、漁協組合の漁民というふうに分けて書いてあって、大変わかりやすいというふうに思ったんですが、読んでみると港湾労働者と零細漁民との分け方というのが、港湾労働者は雇用されて働いていて、でも、それでは足りないから魚をとっていますと。零細漁民というのは休日に漁をしているとか夜間にしていると。これは一体、港湾労働者と零細漁民ってどこがどう違うんだろうかなと。港湾労働者の場合はどちらかという賃金の問題であって、漁のほうは副次的ではないかというふうに書いてあるんですが、我々の先進国的な考えで言うと、この人は港湾労働者で趣味あるいは副業で釣っている、というのがはっきり分けられるような状況にあるのかなと思ったんですね。もし労働者として働くということよりも魚を釣って得る収入のほうが多ければ、それはむしろ副業で港湾労働者をしているんじゃないかというふうに言ったっていいぐらいの感じもしまして、その辺で今回の調査の対象になるのが、何となく漁民に思える人たちだけというふうには限らずに、基本的に魚をとっている人というのはどういう人たちがいるのかということを見た上でその人たちへの影響ということを見ていただければなというふうに思ったということが1点。ですから、質問としては港湾労働者と零細漁民の違いは何なのかなという点がもしわかれば結構ですが。

あと、2つ目がこの漁協組合の漁民というのも、この船の大きさを見ると、多分1人とか1家族で出るというのではないような気がしますので、そうすると、そこに乗組員がいるということであれば、そこへのインパクトというのも考えなきゃいけないかなということなんですね。

3点目が、質問として、この地図で言う湾になっているしゅんせつされる部分がありますよね。防波堤が延長されて閉め切られてしゅんせつをされてというようなことになったときに、もしこの湾の中で魚をとっている人がいるんだとしたら、そこへの影響はどうなるのかということについての何かお考えがあれば教えていただければと思います。

以上です。

増田 まず、わかるところから言いますと、まず港湾労働者と零細漁民の違いですけれども、簡単な違いで言いますと、零細漁民はこういう船を使ってこぎ出して湾内で漁をしている人たちが零細漁民になっておりまして、これですね、ポイント・ハスティー・リーフ、埋め立ててコンテナヤードをつくらうとしている地域があるんですけども、これは港湾施設の中に、一般の人は立ち入れない場所になっておりまして、そこに行けるのは基本的に港湾労働者のみということで、港湾労働者の方がそこに行って漁をしているという、そこで大きく分けられるかなというふうに思います。ただ、どれぐらいの賃金規模でどっちが副業で専業なのかというこ

とに関しては、詳細な調査というのはまだしておりません。職業を持っていて副業でやっているという人たちがいるということは確認をしたんですけども、そこまでということで……、いいですか。

漁協の規模ですよ。

川田 乗組員がいますので。

増田 乗組員はおりますし、規模としては6隻で、この港のすぐ近くに建屋があって、そこに常駐している人たちがいるというような状況です。しゅんせつによる影響を川田さん、いいですか。

川田 しゅんせつは、ご質問のとおりで、問題がございます。特にまず工事中ですけれども、これはしゅんせつ土を使わないで埋め立てができないのかという質問をこちらはしているわけですけれども、山から土を持ってきて埋めるには道路がない。それから非常に高くつくということで、身近な港内のしゅんせつ土を使って船で運んで埋め立てれば非常に安く済むというのが今の考え方でございます。そうしますと、非常に心配なのは、今まで港湾活動しているわけですから、堤質が汚染している可能性が非常にあります。ですから、まず堤質を十分分析をして、それからしゅんせつにかかる。しゅんせつに当たっては、カーテンウォールとか、一切外側に汚濁物質が出ないような形でしゅんせつをする。そして、持って行って埋め立てるわけですけれども、そこからの影響が非常に十分心配ですので、施行に当たっては十分な対策をとると。地図が今ありませんけれども、手元の丸いところがしゅんせつの区域ですけれども、このちょうど海浜側が漁民の方々が船を浜辺に並べている場所で、ちょうど左側がですね、でございますので、工事中は少なくともこのしゅんせつが始まりますと、この浜は使えなくなります。したがって、SPATという港湾の責任者がいるわけですけれども、船を上げる場所をもうちょっと北側に寄せるなりして、そして工事区と工事をしていない部分をしっかりと分けて、ボードとかを立てて一切そちらに入らないようにまずするということが重要だと思います。工事が終わってしまえば、あとは定期的なしゅんせつとありますけれども、そんなに大げさなものじゃありませんので、影響は余りないと。それとしゅんせつの周辺では余り漁業はしていませんので、彼らが主に漁業をしているのはグランド・リーフの左側といいますか、西側でとっているというのが多いわけです。それと、ポイント・リーフの外側はどうかということなんですが、これは港湾管理者が船で近づくことを禁止しておりまして、物が盗難に遭うということで、したがって、ポイント・リーフの東側では漁はほとんどできません。そういうことで、専らグランド・リーフの西側のところが重要な漁業の漁場になっていきますので、そんなに問題

は起こらないのではないかというふうに思っています。

村山委員長 よろしいですかね。長谷川委員。

長谷川委員 4点ほど質問させてください。資料を読ませてもらって、現在も北部の海岸ベリを中心に侵食とか堆積の影響が大分あるというふうなことで、こういった漂砂のシミュレーションは非常に難しいと思うんですけども、先ほども前のプロジェクトでやったシミュレーション結果をちょっと見せてもらったんですが、こういった漂砂、それに伴う堆積、侵食の予測がどのくらいそういった実績をもとにして確かなものとしてできるのかどうか、これが1点目の質問です。

それから、書き物の資料の18ページのところに、18ページというか、TORを作成する前後で本格的なスコーピングを行われると思うんですけども、先ほどおっしゃっていたように、代替案も検討するということなんですが、今、どんなものを対象とした代替案をお考えになっているのか、それが2点目ですね。

それから3つ目としては、資料の21ページ、こちらにJICAのガイドラインとそれから先方の政府のEIAのやり方を比較されて、ステークホルダー・ヒアリングの回数が少し問題でないかと。先ほど、パワーポイントの最後にスケジュールをお見せいただいたように、最初と最後ではステークホルダー・ミーティングはあるんですけども、ガイドラインにあるように、その中間段階、対策が出た段階でもう一つステークホルダー・ミーティングをすることはできないのかどうか、これが3点目の質問です。

それから、最後に23ページ、これはパワーポイントにもありましたけれども、これはちょっと凡例がなく、Cというのは不明であって、これからちゃんと調査すべきというふうな定義でいいのか、それをちょっとお聞かせください。

以上です。

増田 まず初めに、侵食、堆積の基礎資料ですけども、先ほどご説明しました現在の状況ですね、湾内にランド・リーフと防波堤の間から入ってきて、今度は閉めると外側だけということで、今回シミュレーション、これ三菱商事のアンバトビー・プロジェクトでやったシミュレーションがあるんですけども、それ以外に過去1962年から1975年にかけて観測されたデータというのがございます。そのほかに2003年に観測されたデータもございました。かつ、今回のJETRO、この前にJETROが調査をやっているんですけども、その調査では風のデータから波浪推算を行って推算をしているということで、それぞれがほぼ同じ結果を示しているということから、既存のこのデータを新たに観測しますとまた非常に時間がかかってしまうとい

うこともありますので、既存のデータを使ってシミュレーションできるのではないかというふうに思っています。恐らくマダガスカルの中でシミュレーションするような設備等々はないと思われていますので、それは日本に持ち帰ってシミュレーションをかけるということで現在考えております。これはあくまでも今回一緒に行ったコンサルタントの中でも意見は分かれております。閉めると恐らくおさまるんじゃないかというような意見が、港湾のほうのコンサルタントはそういうふうに話しておりました。

ただ、過去、この防波堤を少しずつ延ばしてきているんですね、過去の計画で。少しずつ延ばしてきたがゆえに、堆積がふえたという過去の現状がございまして、さらに延ばすともっとふえるんじゃないかというふうに現地の人たちは単純に考えてはいるんですけども、閉めることによって全く流れが遮断されるということは今まで経験がございませんので、その場合にはシミュレーションする必要があるけれども、一般的に考えれば緩和されるんじゃないかというのが調査団としては考えております。

代替案の検討ですけれども、もちろんシミュレーションを行いまして、実際にくっつけたほうがいいのか離れたほうがいいのか、または入れ違いにすることによって静音域を確保したままある程度の侵食、堆積のスピードを弱めたりすることができるのかということも検討しておりますし、あとはもう一つドラスチックな案というのも幾つかあるんですけども、その場合、それをやる場合は実際今の計画と大きく変わってしまうというところもあるので、それが本当に実現可能なのかということも検討に入れてやっております。一つは、大きくこのグランド・リーフの内側にバースを持ってくるのもいいのではないかというような案はありますが、あくまでもまだ調査の中で話し合った案という程度で、先方のほうには全然伝えていない案はございます。幾つか案はあります。

次に、ステークホルダー・ミーティングの回数……。

川田 読んでいただいてご承知のとおり、現地ではステークホルダー・ミーティングはあるステージで1回だけ行われるようになっております。実際に法律を読みますと、TORの時点でもやるべきだというふうになっているんですが、実際にやった実績はありませんので、最後にやるというだけになっています。もちろんJICAのガイドラインでは3回やることになっているんですけども、少なくとも調査の内容を決めるTOR、ここでは、ステークホルダーの意見を全部反映する必要があるということで、これは相手側も説得してやらなきゃいかんというふうに協議したんですけども、最低でも2回というのが考え方でして、時間的に余裕があれば、真ん中の環境保全対策が検討された時点でステークホルダーの意見を聴取して、それじ

やだめだとか、もっとこういう対策をとってくれというようなことを本当は反映すべきだと思います。そのことを本格調査の中で、あるいはJICAが発注されるか、ご発注されるときの仕様書に書くのかどうか、私の分野はこれなんですけれども、本来はやる必要があると思います。ただ、この最終的なEIAレポートができ上がったときに、その審査を非常に丁寧にマダガスカル国ではやるというふうに私は考えているんですけれども、技術評価委員会というのを立ち上げて、しかも現地を見たりいろんなことをする費用を全部事業者が負担して、先に銀行口座に積み立てるということをやっていますので、そういう意味で、できれば3回やってほしいと思っています。ただ、最低でも2回はやれということで話をしてまいりました。

あと、一番最後の質問ですけれども、大変申しわけございませんでした。これは凡例が落ちておまして、A、B、CのCは十分これから調査をしないと影響評価ができないという意味でございます。ご指摘のとおりです。どうも申しわけありませんでした。

長谷川委員 ありがとうございます。

村山委員長 すみません、その前に事実関係で確認ですが、7.4で書いておられるJICAガイドラインでは「実施することを推奨している」というふうに記述されているんですが、推奨ではなくてやることになっていますので、その上で今のお話があるというふうに理解をさせていただきたいと思います。

では、田中委員。

田中委員 私も大きく分けると2点だと思うんですが、このプロジェクトで防波堤を延長する、でも、これが大きな影響をもたらす可能性があると思うんですね。そこでお伺いしたいのは、この防波堤を延長することで先ほど湾内の水質汚濁が悪化するおそれがあり、この調査資料を見ると、下水道計画の排水路をつけかえるといいますか再整備する必要があると、こういう話がありました。そこで、お伺いしたいのは、一つはそういうこの港湾計画とその周辺の今一つ出た下水道計画のようなものときちんと整合している話があるんでしょうか。それから、あわせて、つまり、港湾のこういう増強というか能力整備の拡充ということになると、当然、例えば道路整備であるとか、そういうことが必要になってくるんだろうと。いわば基盤設備ですね。そういうものときちんとこの港湾計画が連動しているんでしょうかと、あるいは整合的になっているんでしょうかと、こういうことであります。これが1つ目の話です。

それから2つ目は、先ほども出ましたが、潮流の変化、防波堤の延長によって潮流が変化して侵食する可能性、つまり湾が侵食する可能性、あるいは堆積する可能性、いずれもあり得るということで、今後調査をしてみる、シミュレーションしてみるという話でしたが、それに関

連して、住友商事ですか、このプロジェクト、港湾Bの計画があったと。これはいつ時点のデータでしょうか。それから、伺うと、既存データをもとにシミュレーションをするという話がありましたね。既存データをもとに今回は……。そうすると、1970年時点の防波堤をつくる時点のデータであるとか、このいわば今回の埠頭Bを増強するときのそういうデータを使うということですが、そこで十分なこの影響評価をし得るに十分なデータの信頼性といいますか、正確性のようなものは確保されるのでしょうか。あるいは、今回の調査の中でそういう潮流調査といいますか、そういうことをされるお考えはないのでしょうか。大きく分けて2点ありますが、いかがでしょうか。

増田 まず、港湾の計画とその後背地の計画ですけれども、まず道路に関しましては、港に直接入るバイパスというのが今できておまして、アンタナナリボという首都に行く道路ですね、そのあたりが一般住民が通る道、市街地を通らずに市の外側を通っていくというような道路がもう既にできております。それを活用しています。下水等に関しましては、これは市役所でしたっけ。

川田 そうですね。

増田 市役所に訪問して、そのような計画が起きたときに非常にやりたいと思っているという言い方をしておまして、実際にいついつまでにどうするという計画があるわけではないんですけれども、非常に問題だという意識は現地でもあるというのは確認はしております。

田中委員 ちょっとそこで一段落切りますが、例えば今回、防波堤を延長する計画を立てると、ほとんどこの湾が閉鎖的な水域になりますよね。そうすると、今の話で下水道の未処理のまま放流されているということでいけば、明らかに汚濁が進行するんだろうと思うんですね。

だから、そこをやっぱりきちんとセットで連動していく計画にしておかないと、下水道なんかこの計画調査書を読むと、ポイント・ハスティー・リーフのほうに回して、いわば湾内には持ち込まない計画にしたいというような願望というか希望は書かれているんですが、そこが実は大事なことなんじゃないかと思います。ですから、この港湾計画だけで単独で動くのではなくて、そこがセットされていないと、結果として水質悪化を招くことになるんじゃないでしょうか。非常に懸念されますね。というように思います。

増田 それを私たちも非常に考えて、ポイント・ハスティー・リーフの湾内じゃない湾の反対側のほうに出すようにできるのではないかといろんなアイデアを今回の調査団の中でも出してはおりますので、本格調査の中でそれをどこまで盛り込むのか、計画を立てるところまでやるのか、そこまで多分できないとは思いますが、そういうことがあるという前提で調



査をして進めて、何か対策を検討するぐらいなのかなとは思っています。市に提案するとか、そこができるかできないかというところ……。

田中委員 難しいところだと思うんですが、よくあるのが、ほかの主体が行う計画がいわば予見として進行するということを見込んでシミュレーションするということはないわけではないんですけども、結局、それは非常に他者依存型のシミュレーションになるわけですね、予測になるわけですね、評価になるわけですね。だから、そこをどう考えるかですよね。確かに下水道管理は市ですか、この市なので、今回の計画では直接関与がないというご説明だと思うんですが、どういうふうに考えたらいいんでしょうかね。ですから、港湾をいわばいじるということは、そういう点でいけば後背地も、周辺の基盤設備もきちんとしていかないと、影響が多々出てくるのではないかということですね。もちろんご理解いただいていると思いますけれども。

それじゃ、2点目のほうはいかがでしょうか。

増田 まず、今回のアンバトビー・プロジェクトの調査ですけども、これは2004年、2003年、4年、5年あたりの直近のデータですけども、以前の観測としては1962年か75年ということで、非常に古いというのはご指摘のとおりかと思えます。そこで、その古いデータと最近のアンバトビー・プロジェクトの調査結果と、またJETROの報告書にあります、今回、短期間ではありますけれども、風データを使って推算したデータがほぼ同じ傾向を示しているということと、潮流と、ここは非常に干満の差が小さいというんですかね、小さくてそういう潮流による影響というのは非常に少ないというふうに考えておまして、それが侵食、堆積のエネルギーになるとは考えにくいというふうに思っておりますので、過去のデータと風による推算等で十分な結果が得られるのではないかとというふうに私は思っております。

田中委員 そうすると、この20年間、30年間ぐらいで堆積が、つまり防波堤ができて、埠頭Cができて、防波堤ができて、堆積が進んだというお話がありましたね。60年代と今日を比べると湾がせり出している、浜がせり出している。これはそうするとどこからその砂は、結局潮流からもたされたわけではないんですか。あるいはむしろ、後背地から流れ出た川か何かから押し出してきているということですか。

川田 JETROの報告書によりますと、可能性としてはグランド・リーフと、それから飛び出ていますけれども、あの間から砂が来るかというのが一つ、それからグランド・リーフの北側から横に流れてくるのかというのが一つ、それからずっと海岸線が北に向かってつながっておりますけれども、そこを削って持ってくるのかというような3つの課題といたしますか、質

問を設定しまして何か解析しておりますけれども、まずグランド・リーフの南から入ってくるというのは、そこは大変深い20メートルぐらいの深度がありますので、そこから砂が入ってくるという可能性は少ないというふうに言っています。それから、北側から回ってくるのも少ないと。したがって最終的には、解析をしているわけではありませんけれども、専門の方がそういう長年の経験で申しているわけですが、あそこを取っ手と申しますか、ちょっと飛び出た岬がございますけれども、あそこよりももっと北から持ってきているのではないかなというように、海岸の砂を持ってきているんじゃないかなというようにご意見でした。河川がちょっと薄く港内に流れ込んでおりますけれども、それですね、はい。これはそんなに流量が多いわけじゃございませんで、サイクロンが年に二、三度、1月ごろ来るんですけれども、そのときにどっと出ますけれども、それ以外についてほとんど砂の供給はしていないというのが大方の見解でして、そういう意味から申しますと、大陸の申しますか、土地を削って砂が南側に堆積しているのではないかなというのが大方の意見でございます。

田中委員 つまり、今のご説明ですと、ほぼ海岸沿いに北から南に流れる流れがあって、それに乗って北のほうから南のほうの浜のほうに少しずつ土砂が移動しているのではないかなということでしょうか。

川田 はい。それともう一つはグランド・リーフと取っ手の間の流れ、ここですね、これによって2つのベクトルが北側と南側にあるので、この南側に開設したものが浜の砂を削ってさらに南側に運んでいるのではないかなという考えと、その2つだと。

田中委員 いずれにしても、いろんな意見が出てくると思うんですが、今言った何年か前のデータ、三、四十年前のデータと今回のプロジェクトBですかね、埠頭Bの計画、それからJETROの調査ですか、そのデータをもって解析をすれば、何とか潮流の変化及びその堆積、侵食の状況は予測可能ではないかということですか。なるほど。

村山委員長 よろしいですか。それでは、柳内委員。

柳内委員 今、いろいろ問題になっているこの点について私も非常に気になる場所なんですけれども、事業としては確かにバースをちょっと延ばすと、あるいは防波堤をつくる、あるいは埋め立てするということだけなんですけれども、結構この水位的に極めて微妙な影響も与えるところではないかと思うんですね。そういうことで潮流、それから水質汚濁、それから堆砂の問題、そういうことで極めてドラスチックに目に見える形で影響が出てくるようなところなので、その点については、事業は非常に単純な形ですけれども、十分配慮する必要があるんじゃないかなと思います。特にこの今あるシミュレーションとしてついているこの資料は、これ

は潮流のシミュレーションだと思うんですね。堆砂のシミュレーションというのはここでは資料としては拝見していないんですけれども、この辺についてもいろいろ堆砂の問題は堆砂の問題としてシミュレーションとして一つのやっぱり技術的な確率と言っていいのかどうかかわからないんですけれども、かなりのシミュレーションはいろいろやっているはずだと思うんですね。そういうことも今回の調査の中でやらなくていいのかどうか。それから、この潮流のシミュレーションのベースになっているモデルがどういうモデルであるかで、特に今回、例えば防波堤を延長してここをふさいでしまったような場合についても、潮位計算なんかもちろんとできるような形になっているかどうか、そういうところも考慮される必要があるんじゃないかならうかと思えます。

それと、もう2点ほどあるんですけれども、下水道の問題がやはり気になりまして、今ある下水道が、これは果たして分流式なのかあるいは合流式なのかということもあると思うんですね。場合によっては南のほうに出してしまうというお話なのですけれども、ひょっとしたらこれは合流式で出てきているんじゃないかならうか。例えば、この資料の中の11ページに書いてあることなんですけれども、水質汚濁として「乾季には水量が少なく汚染の程度も目立たない状況であるが、雨季に大雨が降った場合には大量の汚水が海中に流出するといわれている。」ということなんで、こういう現象は合流式の下水の場合には十分考えられる。そういうことで、その場合にダイバージョン、どうやってやるんだらうということもちょっと考えなきゃいかんんじゃないかと思うんですね。例えばこれがちょっとまた別の見方で、分流式であったとしても、乾季の要は汚水として出てきたものである影響では大したことはないんですけども、雨が降ったりして地表の汚濁物質なりなんなりが、やはりノンポイントソースと言われるようなものが流れ出したときには非常に影響が大きいんだということになると、これは下水をダイバージョンしたところで解決する問題ではないというようなことで、これはやはり水質汚濁の問題が非常に大きなシリアスな問題があると思いますから、私はこのモデルスタディーなりなんなりは十分気をつけてやる必要があるのではなからうかというふうに感じます。そういうことが、今度は今の調査日程、調査工程ということに絡んでくると思うんですが、調査工程の面で今この資料として2ページにあります調査工程、これときょう見せていただきました調査スケジュールというものがどうも、私、かみ合わないんですが、これはどうなんでしょうか。

以上です。

増田 ご質問で言いますと、最後の調査工程のことかと思うんですが、一応、環境社会配慮の団員が社会配慮としては2月からやると。上の計画設計等は港湾のほうの設定になりますの

で、今回パワーポイントのほうには入れておりません。環境社会配慮団員が2月に入って、そこで基礎資料等、その前に団員は入っているわけですが、ほかの団員が、基礎資料等を集めて収集できるデータを持って国内で解析するというので、環境社会配慮の担当が現地にいる際の期間がここにこういうふうになっているわけで、現地ではベースライン調査は採択等、現地で行うということで活動自体はやっておりますので、それで実際ドラフトファイナルのところまでずっと活動自体は行われているということで基本的には合っているかと思うんですが。

柳内委員 一番上のF/Sとこの表との関係はどうなんでしょうか。

増田 F/S、工事内容の決定というのは7月末というふうになっておりますけれども、上のほうで6月ですね。これは計画設計の段階で6月ぐらいまでというふうになって、この後インテリムレポートが出て、そこでどういう事業内容にすると決めるというステップがありますので、実際決まってくるのは7月ぐらいなのかなということで、ここには決めるステップというのは書いていないので、そこはちょっと抜けているようなそごがあるような感じはあるんですけども、一応基本的にはそごがないというふうに考えておりますが。

村山委員長 よろしいでしょうか。それでは、ちょっとよろしいですか。今ので何か。

柳内委員 シミュレーションの関係なんかは今回の調査の中ではどういう、これは事前ですからこれからTORを決めていったりするといったことですね。

増田 そうです。

柳内委員 そうすると、そういうことで、その辺についても十分お考えいただいたほうがよろしいのではなからうかというふうに思っております。

村山委員長 平山委員は関連でよろしいですか。それ以外ですか。

私のほうからコメントを先によろしいでしょうか。コメントですのお答えいただく必要はないんですが、幾つかお伝えをしたいと思います。

一つは6ページでカテゴリー分類Aの理由ということで3つ挙げておられるんですが、最初にグランド・リーフが環境保護区だということで、これが多分一番大きな理由だと思うんですけども、その割にはきょうちょっとグランド・リーフの紹介がなかったなど。ここは非常に残念です。ですので、これについては判断が非常に難しかったというのが1つ目です。

それから2つ目が、ここに書いてある生態系の話で、特に大型哺乳類に関するのが出ていますが、これが先ほどのお話だと6月から9月というお話でした。これとスケジュールを見ると、ちょっと調査ができないのかなというのも2つ目の残念な点です。もう5月ぐらいに終わっちゃうという話なので、可能であれば実際の動きなんかもちょうと調査をするような仕

組みをつくっていただければいいかなというのが2点目です。

それから3点目は、今も幾つかご議論があったんですが、もしシミュレーションがそれなりに早く既存のデータでできるんだったら、それをまずやってから生態調査の区域を決めたほうがいいんじゃないかと思うんですね。既にもうお決めになって、おやりになるところは大体決まっているんですが、例えば閉めちゃった場合に、先ほどのお話で、グランド・リーフの西側にもし何かこんな周りで回ってきて影響が出るというようなことがシミュレーションに出てきた場合は、そこもやっぱりやったほうがいいと思うんですね。漁場になっているとすれば、余計そのほうがいいと思うので、シミュレーションが割と簡単にできるんだったら先にやってから調査の区域を決めたほうがいいのかというのが3点目です。

それから、4点目は代替案の話なんですけど、私もやはり閉めてしまうというのは非常に大きな変化ですよ。特に生態系の影響はなかなか予測しづらいところもあるので、閉めることが本当にいいのかどうか、ぜひ再検討をお願いしたい。場合によっては途中まで延ばして、足りない分はほかにもう一本つけるとか、ちょっとずつやるという、そういった変化のほうが、大きな影響が出た場合、出ないような仕組みができるんじゃないかなと思うので、少なくとも代替案にはそういう形で閉めない案というのも入れてご検討いただきたいというふうに思います。それが4点目です。

以上です。では、平山委員。

増田 すみません、ちょっと今ので。コメントということでしたのであれなんですけど、まず、このグランド・リーフについてなんです。環境を受けやすい区域として環境保護区に指定されているんですが、これ非常に昔にサンゴ礁だからということで指定はしてあるんですね。ただ、今ではこのその下にあります海洋保護区というのをまた指定しておりまして、マダガスカルとしては海洋保護区を中心に今保護しようという計画がありまして、北のほうにセントマリー島という非常にダイビングのスポットになったりするような場所があるんですけども、そこは非常にケアしているんですけども、ここは環境保護区に過去指定されただけで、現在何のモニタリングもされていないという状況で、これも環境保護区と海洋保護区の違いについて今回の調査では十分把握できませんでしたので、現地でこれはどうするんですかということで、影響を受けやすい区域をどう判断するのかというのを検討したいというふうに思っております。

その次に、あと防波堤のほうに関してなんですけれども、私たちが閉めるのがいいのか閉めない方がいいのかという議論はずっとあって、ただ、中途半端に閉めてしまうと余計砂の堆積が進むんじゃないかというのが今回のコンサルタントの意見でもございまして、もう本当に

大きな意味でのドラスチックな代替案としては閉めないで別のところにつくるか、閉めてしま  
うかどっちかじゃないのかなと。中途半端に閉めると、これもシミュレーションをしてみない  
とわからないんですけれども、余計影響が大きくなる可能性があるんじゃないかというふうに  
考えております。ですので、もちろんシミュレーションしてからにはなると思うんですけれど  
も、環境の影響については、シミュレーションをしてある程度の事業内容が固まった段階でど  
ういう影響があるのかというのを考えて、それに対する対象案をやっていくというふうになる  
かと思いますので、調査の中でも可能な限り早くシミュレーションをやって、どういう事業案、  
事業にしていくのかということを目に決めていきたいなというふうには思っております。

以上です。

平山委員 2点ほど情報が欲しいのですが、初めのほうは半分答えていただいたように思う  
のですが、影響を受けやすい区域、環境保護区というものについてどの程度の規制が予定され  
ているのか。非常に規制が厳しいという位置づけなのか、それとも、あってもなくても同じよ  
うなものだということ、そういう位置づけなのかということを知りたいのが1点。

それから、水質汚濁に関連して、もう一つの要素として河川のお話が出てきておりますが、  
その川の汚濁の状況とか、流量がそんなにないとおっしゃっていたので、負荷は一応無視して  
いいものなのかどうかというその河川の扱いについてどのように考えておけばいいのか、つま  
り水質汚濁との関係でどのように考えておけばいいのかということについての情報があればと  
思います。以上、2点ほど情報がいただきたかったです。

川田 まず最初のほうですけれども、年度はちょっと忘れてしまいましたけれども、過去に  
いろんなところを保護区域というふうに指定しています。例えば小さな島は全部保護区域とい  
うような決めをしています。ただし、その島に英語でアドミストレーションと書いていますけ  
れども、人が何らかのかかわりを持っているときは外すというようなことで、原則的に小さな  
島をみんな保護区域とするというような決め方をしています。それから、もちろんここは大き  
な、この国は全体がサンゴ礁ですので、サンゴ礁については極力保護区域に指定するというこ  
とで、この中ではこの南のほうは指定しませんで、この北側のグランド・リーフだけ保護区域  
に指定しています。ただ、残念なことは、資料にもちょっと書いてあると思うんですが、特に  
モニタリングとか規制というものを何もしておりませんので、漁民の方々は毎日のようにここ  
に潜って、船をおりて草履で歩いておりまして、さらに余り書いていないかもしれませんが  
ども、地方の環境省の事務所に行きますと、非常に心配していますのは、ここのグランド・リ  
ーフのサンゴ礁をこっそり掘って持ち帰って、トイレの浄化に使っているということで非常に

困っているというようなお話もありました。それからもう一つ同時におっしゃったのは、年間二、三度来るサイクロンでこのリーフが破壊されているということで、環境省は保護する立場ですけれども、非常にどうしていいかわからないというようなことをおっしゃっていました。

実態は、規制は何もしておりません。そういう意味で、また新たに国としては海洋保護区というのを全く別個に設けて、そこは大々的に100万ヘクタールですか、全国で指定するというので、今、候補地を上げて指定を開始しております。したがって、つぶしていいということではありませんけれども、極力保護はするけれども、気をつけて開発をするのであれば、開発に当たっては十分留意するようという位置づけだと思います。NGOの意見もたくさん聞きましたけれども、特にこれも資料に書いてあるかと思いますが、特別な種、保存すべき種あるいはほかの区域では見られない種があるかというようなことについては特にそういったものはないと。特に東海岸沿いというのはこういったグランド・リーフのようなサンゴ礁がたくさんつながっておりまして、縮尺の小さい地図を見るとよくわかりますけれども、そういったことでは余り注目をしていないというのが実際です。

それから、もう一つ河川ですけれども、河川の挙動というのは非常に注意しなければいけないと思いますけれども、実際に今余りデータをとっておりません。JETROの報告書を見ますと、彼らがほとんど水量が少なく影響が少ないというふうにお読みになる理由は、河川の河口のあたりにずっと水草が大量に生えておりまして、水面が見えないほど生えておりまして、それを一つの理由として、土砂の供給とかそういったことは余りされていないと。ただ、汚水が入っている可能性がありますので、そういう意味では行く行くこの河川が、上流側がどういうふうに使われているか、水利用とかあるいは放流、排水、流域がどんなふうに使われているかというのは当然本格的にきちんと調べておく必要があると思います。

村山委員長 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。もしないようでしたら、このあたりで終わりにしたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、第2議題についてはここで終わりにしたいと思います。どうもありがとうございました。では、少し、担当の入れかわりがありますので、5分ほど休憩をさせていただきます。

( 休 憩 )

村山委員長 それでは、再開させていただきます。

第3議題が、カンボジア国第二メコン架橋建設計画の予備調査報告ということになっています。

報告をいただく前に、事前の打ち合わせの段階で、今回の報告に関するコメントの取り扱いについて少し整理をさせていただきました。1枚、審査部ということで資料が用意をされているかと思いますが、これについてまずご説明をいただけますでしょうか。

宮崎 事務局の宮崎です。お手元にあるこの1枚の紙ですが、こちらのほうは委員の方には事前に送付させていただいているんですけども、書いてありますとおり、委員長のほうからお話がありまして、本案件の重要性とこれまでの経緯から、今回は報告なんですけれども、そちらのコメントをホームページのほうで公開してはどうかということで、こちらのほうの紙を作成させていただきました。きょう現在で2名の委員、長谷川委員と織田委員、お返事をいただいたんですけども、他の委員の方、まだちょっとお返事をいただいていたものから、こちらの取り扱いでよろしいかどうかというところで確認させていただいて、皆さんの合意が得られた段階で、この紙のとおり実施させていただければありがたいなと思っております。

村山委員長 ということで、委員の方には事前にお送りをいただいておりますので、一応目を通していただいたと期待をしているんですが、こういった形をとるといふことには、前回の諮問答申の段階でかなり議論をさせていただきました。その中で、前回は開発調査及びフォローアップ調査の結果を踏まえて答申をするということになっていたわけですが、内容について最終的に答申の中で、予備調査等において確認することを審査会の中でも確認をしたいということを書いた上で個別の答申の部分が出てきています。そういう意味で、今回予備調査の結果ということで明示されていますので、本来、無償資金協力に関する諮問答申に関しては予備調査等の確認をするということも事前に決められたこともありますので、報告という扱いにしても、コメントについては公開をするという形をとってはどうかというふうにご検討しております。

ただ、委員の方々のご賛同が得られた場合ということで書面にも書いてありますので、もし賛同いただける場合はこういう形をとりたいというふうに思いますが、いかがでしょうか。

田中委員 よろしいですか、確認。そうすると、きょう配られたこのペーパーですと、コメントは文書、メール等も含めるんでしょうか、文書で出したもののみ公開の対象にするということですかね、これでいくと。

村山委員長 そうです。私はそういうふうに思っています。

田中委員 なるほど。すると、例えばきょうのような会議でされたものは、これは議事録として残さないということですか。



村山委員長 いや、審査会はすべて議事録が残りますので、コメントという形では出ます。

ただ、文書の形で出すものについては審査部のほうで整理をしていただいたように、担当部から各コメントに対して見解、対応方法について作成をするという対応をしていただけるということですので、きょうのこの議論の中でしていただいたコメント以外にプラスアルファの対応があるということですね。ですから、できればきょうお出しいただいたコメントについても改めて書面で出していただいたほうがいいかと思います。

田中委員 そうか。そうすると、議事録は議事録で残すけれども、きちんとした対応文書まで作成するといえますか、対応まで明確にするというのは書面で出したもののみがそういう形になると。それはそういう形でまた公開すると、そういうことですね。承知しました。結構だと思えます。

村山委員長 委員の皆さんのほうで、そこまで対応する必要はないと、きょうのコメントだけで十分だとお考えの場合は特に書面は必要ないと思います。よろしいでしょうか。もしご異論がないようでしたらこの形で。

原嶋委員 委員以外の参加者のコメントはどのように扱うのでしょうか。

村山委員長 ちょっとこれは皆さんのお考えにもよりますが、私としては、委員以外の方については会議の中でコメントを出していただくという形をとりたいと思いますが、あくまで公開するコメントについては審査会の委員に限ってはどうかと思います。

田中委員 つまり、もう一度確認すると、つまり会議での意見だとかはそのまま議事録で残ると。きちんとした意見として出し、それについてのいわば事業側の考え方、対応の考え方などがセットされるのはこうした書面で書かれたものが有効になると、そういうことですね。わかりました。

村山委員長 はい。といいますのは、少し事務局とも議論をしたんですが、コメントについて記名という形をとらないというふうにしたいと思っています。これは従来行っている答申の文面も個別に記名をしているわけではないので、それとの対応を考えると、特に記名する必要はないかなと思っています。そういう意味で、委員以外も含めてコメントを出していただくとすると、どこまで審査会の委員でどこが違うのかと、そのあたりがちょっと区分けがしにくくなるので、あくまで審査会の方々のコメントという形で公開を考えてはどうかと思っています。もちろん、きょうこの会議の中で委員以外の方からコメントをしていただいたものについては議事録で残るということですね。よろしいでしょうか。

平山委員 審査部に依頼があったと書いてあるのですが、背景のところ。この点について

少し詳しく説明をしておいていただけませんか。内容については特に異論はありません。

村山委員長 この案件について事前に相談がありました、事前の打ち合わせということで。その段階で、報告という形をとるということであれば、コメントについては公開してはどうかということ私の方から申し上げました。その後、何回かのやりとりの後、こういった書面で進めるという形でまとまってきたということですね。

よろしいでしょうか。もしこの形でよろしければ、報告のほうに入らせていただきたいと思います。よろしいですか。

それでは、コメントについては今のような形で進めるということで、予備調査の結果の報告をきょうはいただきたいと思います。既に委員の方には資料をお送りしていますし、プラスアルファできょういただいているものがありますので、これに基づいて報告をお願いいたします。

坂部 それでは、報告のほうをさせていただきます。では、本件の担当部署でございます経済基盤開発部よりパワーポイントを用いまして説明のほうをさせていただきます。私は本件を担当いたします坂部と申します。きょうはどうぞよろしくお願いいたします。

本日、先ほど村山委員長のほうからもお話がございましたが、きょう、追加で既に資料のほう、報告書ということで委員の皆様にはお送りしておりますが、きょうはつけ加えてパワーポイントのスライド、これを印刷したものと、あとは今回の事前の調査報告ということで答申の内容と報告書の関連箇所、ここが対応となっております表、こちらのほうをお配りしておりますので、あわせてご確認いただければというふうに思います。

では、こちらに写っておりますパワーポイントのほうで順に説明のほうをさせていただきますと思います。

まず、報告の目的でございます。開発調査「第二メコン架橋建設計画」フォローアップ調査の結果につきまして環境社会配慮審査会からいただいた答申、こちらのほうに基づいて予備調査のほうを実施してまいりました。本日はその内容についてご報告させていただきたいというふうに考えております。

続きまして報告の内容でございます。こちらのほうに記載させていただいておりますが、最初にプロジェクトの概要、これにつきましてご説明させていただきます。続いて予備調査の結果概要をご報告させていただきます。調査結果につきましては、答申の枠組みに沿う形で、越境交通、ネアックルンの交通量調査、フェリー運営維持管理、そして住民移転の順でご報告させていただきたいというふうに思います。

本日ご参加いただいている皆様の多くは、既にこの事業につきまして概要のほう、御存じではないかというふうに思っておりますけれども、いま一度、簡単にプロジェクトの概要をここで振り返ってみたいというふうに思います。こちらに今スライドのほうで示しましたのはプロジェクトの位置図になります。今回の計画の対象となっております「第二メコン架橋の建設予定地」ネアックルンでございますけれども、カンボジアの首都プノンペンからベトナム南部最大の商業都市ホーチミン市を結ぶ動線上に位置するメコン川の渡河地点でございます。図に示しました赤色線、こちらでございますけれども、こちらが第2東西回廊、あるいはアジア・ハイウェイ1号線の一部をなす国際幹線道路としてメコン地域の発展にとって非常に重要な位置づけになっております。こちらのスライドでございますが、こちらはネアックルン付近の衛星写真となります。向かって上側が方位的には北側になります。プノンペン側とベトナム側と、ベトナム国境のバベット側から延びるカンボジアの国道1号線、これがネアックルンでメコン川のほうにぶつかりまして、現在のところ、この地点ではフェリーによって結ばれているといった様子がおわかりいただけるかと思えます。ちょうどあのスライドの下のところにフェリーというところで記載させていただいているところがフェリーの航路になります。

続いて、プロジェクトサイトの状況でございます。こちらの写真、今ごらんいただいているところでございますけれども、上の写真が現行のフェリー航路からメコン川の上流方向に向けて撮影した写真でございます。これが架橋予定ルートの方角を遠望したアングルといった形になります。それから左下ですね、こちらの写真でございますけれども、こちらがメコン川の西岸側、つまりプノンペン市側の船着き場でございます。そして、右下のほうがフェリーの東岸、すなわちベトナム国境側の船着き場での様子でございます。現在のところ、ネアックルンにおきましては3隻のフェリーが運航されております。こちらのスライドでご紹介しております写真、こちらのほうはフェリーの待機車両ですとか、フェリーに乗船する車両の様子をご紹介させていただいております。それでは、事業の概要につきましては以上になります。

続きまして、今回の予備調査の結果についてご報告させていただきます。越境交通、渡河交通、フェリー関連、そして、住民移転の関連という形でご報告したいと思います。

では、まず越境交通につきましてご報告させていただきます。この越境交通につきましては、このプロジェクトの実施機関でありますカンボジア公共事業運輸省での聞き取りですとか資料収集のほうを行ってまいりまして、越境協定とその暫定実施、二国間協定やシングルストップの進捗など、審査会の答申でご提言いただいた事項について取りまとめのほうを行ってまいりました。まず、越境交通協定、C B T Aについてでございますけれども、拡大ネコンケに属

する中国、ミャンマー、タイ、ラオス、ベトナム、そしてカンボジアの6カ国が2007年3月末に補足文書を含む関連協定に署名のほうを行っております。現在は各国が協定の批准を行っておりまして、国内の制度や体制、こういったものを検討している段階ということが確認されております。ちなみに、カンボジアのほうでは2008年3月に批准がされていることが確認されております。このC B T Aを暫定的に実施するためにI I C B T A、こちらのほうが実施されております。カンボジアの場合には、ベトナム国境のバベットとタイ国境のポイペトがそのモデル地点となっております。それぞれ覚書が署名されておりまして、シングルウインドウ、シングルストップ化に向けた協議、これが継続されていることが確認されております。一方で、もう皆さん、ご存じかもしれませんが、現在カンボジアとタイの国境におきましては世界遺産登録を受けたばかりのプリアビヒア寺院、これをめぐる国境の問題もありまして、今後の展開が必ずしも明確な状況ではないといった状況でございました。

続きまして、二国間協定のB R T Aについてご説明いたします。こちらのほうにつきましては、プノンペンからネアックルンを渡河いたしました国道1号線が到達するベトナム国境のバベットで2006年9月から正式な車両の相互乗り入れが開始されております。スライドでいきますとこの赤く枠をくくったところでございますけれども、現在、カンボジアとベトナム、それぞれに登録を受けた車両が40台ずつございまして、その車両が越境できることとなっております。ただ、実際に乗り入れておりますのはホーチミンとプノンペンを結ぶ国際バスとなっております。トラックの相互通行、ここまでは実現に至っていないといったような状況でございます。今後、許可車両が110台ずつにふやされる予定でございまして、I I C B T Aの実施による越境障害の改善と相まって、相互乗り入れのさらなる発展が期待されております。これに対して、タイの国境のポイペトのほうでは、今のところ車両の相互乗り入れ等は行われていないといったような状況でございます。

今回、予備調査の中では、答申を受けまして国境での交通調査、こちらのほうを実施してまいりました。答申でもご提案をいただきましたベトナムとの国境のバベットと、あとはタイとの国境ポイペト、この2カ所に加えて、これまでもフォローアップ調査等で調査を実施したことがありますベトナムとの国境のトラピアンプロン、こちらのほうでも交通調査のほうを実施させていただきました。調査期間としましてはことしの9月18日から22日まで、その間、交通量調査、路上路側OD調査、越境貨物調査、この3点について実施のほうをしてまいりました。

こちらはバベットでの調査結果の一例でございます。2007年の情報として、このカンボジアとベトナムの国境を約60万人の人が越境しておりました。また、車両台数としても約2万

4,000台が往来しているといったことが確認されました。2005年から比べると、この数字、ごらんいただきますとおり、越境交通の増加が非常に進んでいるといったことがよくわかります。また、今回交通調査の結果としまして、ベトナムからカンボジアへ越境してきた人の起終点を円グラフに、こちらのほうに示させていただきます。こちらのほう、ご確認いただきますとおり、約半数が国境に隣接するスバイリエン州、こちらを起終点としております。一方で、ネアックルンを渡河した先にありますプノンペンに向かう交通も約40%近くございます。今後、積みかえや乗りかえといった越境障害が制度面から改善されていけば、越境交通の潜在的なポテンシャルがますます顕在化するものというふうに考えられます。

では、続きまして渡河交通量調査、こちらのほうをご報告させていただきます。こちらの交通量の調査でございますけれども、開発調査時より継続的なモニタリングを行っておりますネアックルン・フェリーの渡河交通量調査に加えて、今回の予備調査では新たにOD調査のほうを実施させていただきました。この結果をPCU換算した上で、渡河交通の交通量の需要予測、これについて検証のほうをいたしました。

まず、年間を通じました交通量の季節変動をチケットの売り上げ枚数のほうから確認のほうをいたしました。過去数年にわたってデータのほうを整理してまいりましたけれども、基本的にはカンボジアの国内イベント、こちらですね、スライドでいきますとこの2カ所になります。カンボジアの国内移動イベントであります4月のクメール正月、それとあとは9月の後半から10月にかけてのお盆ですね、この2つの時期に渡河交通の特異日が発生しているということが確認できております。これ以外の時期は、こちらのグラフをごらんいただいてもおわかりになるとおり、大きな変動が見られていないということが確認されております。こちらの部分ですね。このお正月とお盆に挟まれたこの時期、この時期を年間を通じて変化の少ない時期ということで判断いたしました。

OD調査の結果でございますけれども、こちらの図、ご覧いただきますと、起終点の90%以上がこちらの図に示させていただきましたプノンペン市とネアックルンに隣接する4州、この1市4州に起終点が、90%以上がこの1市4州に集中していたということが確認できました。ネアックルンを渡った先のバベット国境では国際バスの越境のみが実施されているため、現状のネアックルンにおける交通のほとんどは国内交通によるものとなっております。こうした越境交通が渡河交通に寄与する割合でございますけれども、PCU換算で大体1.2%程度と見積もられております。

予備調査時に実施のほうをいたしました交通量調査の結果をこれまでの手法とそごのないよ

うにPCU換算いたしましたして、それを需要曲線状にプロットのほうをいたしました。こちらのスライドのほうでござんいただければと思いますが、まず、こちらの線が開発調査時に想定いたしました需要予測でございます。それぞれトラック国境通過の改善ですとか、現在進められております国道1号線の改良、こういったことが完了するといったことも含めて需要予測のほうを立てられております。この2点、今出てきましたけれども、こちらのほうがフォローアップ調査を通じて交通量調査を実施した結果でございます。2006年に実施したものが3,385台、2007年に実施したものが3,972台という結果になっておりました。今回の調査結果でございますけれども、今出てきました赤い四角のところですね、PCU換算でいきますと4,859台という結果になりました。今回の予備調査の結果についても、フォローアップ調査の結果の傾向と同様に、ネアックルンの渡河交通量が予想を上回るペースで増加しているといったことが確認のほうをされました。今回、結果として出てまいりましたこの数値でございますけれども、開発調査で設定されておりますフェリー輸送の限界容量に、限界容量、こちらのほうが4,891台というふうになっておりますけれども、こちらの数字とほぼ等しい値を示しております。このことから、できるだけ早い段階でのプロジェクト実施が求められている現状にあるというふうを考えられます。渡河交通のほうは以上になります。

では、続きましてフェリーの運営維持管理状況、こちらのほうをご報告させていただきます。

このフェリー運営維持管理状況につきましては、開発調査報告書の提言と、あとは審査会の答申を踏まえましてネアックルン・フェリーやカンボジアのフェリーに関する現状について調査のほうを行ってまいりました。

まず、維持管理・ドックヤードの状況でございます。ネアックルンに配置されております3隻のフェリーでございますけれども、日常的な整備点検の範囲で維持管理のほうが実施されておりました。また、これまでもその運航の効率を妨げるような大きな事故も起こしておらず、渡河サービスを提供しているといったようなことが確認のほうをされております。こちらのスライドのほうに載せさせていただいています写真でございますけれども、右のほうがエンジン周辺の様子でございます。こちらのほうはオイル漏れもなく良好な状態で運航に使われておりました。また、修理のほうを担当いたしますドックヤードでございますけれども、ネアックルン・フェリーに限らず、民間船を含むほかの船の修理にも使われております。そのため、補修作業に必要な設備やフェリーの予備品、また乗せかえ可能なエンジン、こういったものもきちんと保管されているといったような状況が確認されております。

続いて、フェリー配置計画でございますけれども、カンボジア政府のほうではネアックルン

以外の2地点で現在フェリーの運航のほうをしております。それぞれ2010年中に橋梁の建設に伴いましてサービスを廃止する予定となっております。メコン川とその支流が国土を縦貫するカンボジアにおいては、このフェリー渡河のニーズが非常に高く、ネアックルンも含めて次期フェリーの候補地に関する優先順位の検討、こういったところが公共事業運輸省内で継続して行われていることが今回確認されました。

では、続きまして住民移転関連につきましてご報告したいと思います。こちらの住民移転関連でございますけれども、再取得価格の実施ですとか住民移転計画の方針など、カンボジア政府の現状における方針の確認のほうを行ってまいりました。また、ミニッツ等においてもJICA環境社会配慮ガイドラインにのっとった環境社会配慮を実施することについて改めて確認のほうを行ってまいりました。主な検討項目でございますけれども、開発調査及びフォローアップ調査の補足調査と、あと住民移転計画案の検討、あとガイドラインの遵守、こういったものでございました。

まず、住民移転の概要でございます。住民移転の件数でございますけれども、セットバックを含む家屋資産が影響を受けると開発調査のほうで想定されておりました世帯、これが131世帯ございました。今回の調査によって若干の出入りがあったことも確認のほうをされております。また、JICAガイドラインの遵守ですとか再取得価格での補償など、審査会を通じたご懸念事項及び答申で確認をご提言いただいております事項については、カンボジア政府との協議の過程で確認のほうを取りつけてまいりまして、必要な事項についてミニッツのほうで記載してまいりました。

また、答申の中でご提言のありました幾つかの項目に対する社会経済データの確認のほう、こちらのほうも実施してまいりました。補足事項等についてはサンプル調査による補足調査を実施いたしまして、ベースラインデータとしての蓄積のほうを行っております。これによりまして、想定される非影響住民の宗教ですとか移転代替地に対する意向など、こういったものを把握しております。さらに、移転報償に関しまして、詳細資産調査の実施手法ですとか住民移転計画の構成等についてカンボジア側と協議を行いました。協議のほうを行いまして、住民移転に対する基本的な方針、こういったものを確認してまいりました。これによって、再取得価格での補償の実施ですとかパブリックコンサルテーションのあり方など、基本方針を再確認してまいりました。今回の協議のほうを通じて、カンボジア政府がJICAを含む各ドナーのガイドラインを遵守する一方で、国家住民移転政策の検討を通じた市民社会との意見交換も継続のほうをしております、より公正で公平な住民移転の実施に向けて努力しているといったよ

うな様子が伺うことができました。

以上が予備調査に対するご報告となります。ただいまパワーポイントで駆け足でご説明させていただきましたので、これだけでは十分にご理解いただけない点がございましたら大変申しわけないと思っております。ただ、既に配付させていただいております報告書案ともあわせてご理解いただければ幸いです。

以上、簡単ですけれども、ご報告させていただきました。ありがとうございました。

村山委員長 どうもありがとうございました。それでは、今のご報告に対するご質問、コメントがありましたらお願いいたします。

資料の確認ですが、横長のほうは審査会が出した答申の事項ごとの対応ということで理解してよろしいですね。

坂部 はい、すいません、ちょっと説明が足りませんでした。こちらでご用意させていただいておりますA4の横の紙でございますね。左側が答申でご提言いただいた事項です。それに対して今回皆様のほうにお送りしております報告書案のほうで、どこに記載してあるかといったところを明示させていただいております。

村山委員長 ちょっとすぐにご確認いただくことは難しいかと思いますが、答申の事項ごとに調査が対応して行われたと、そういう整理になっているということですね。

坂部 そうでございます。

村山委員長 いかがでしょうか。柳内委員、どうぞ。

柳内委員 スライドの17になるんでしょうか、供用開始時期の検証結果ということで需要予測なんです、これはちょっといろいろ議論もあったと思うんですが、今回実績としてさらにフォローアップのときよりも高い数字が出てきておるんですが、こういう増加傾向が非常に顕著に出てきているんですが、これは何か想定できるようなことはあるんでしょうか、背景なりなんなり。

坂部 つまり、越境交通のほうに余りまだそんなに進捗していないにもかかわらずこれだけ交通量が伸びている原因というところをお答えすればよろしいですか。

柳内委員 いえ、そんな深いあれじゃなくて、単純にこういう数字が出ましたということだけなのか、それとも、こういう形でなっているけれども、それはどういう原因が考えられる、あるいは盛んになっているということでも、それが単純な理由かもしれませんが、その辺をちょっとお聞かせできればと思います。

坂部 わかりました。では回答させていただきます。



開発調査のときに実施のほうをされております需要予測でございますけれども、こちらのほうは2002年当時の経済成長率に基づいて成長率を6%ですね、6%という成長率をミディアム係数として想定をしておりました。ただ、その後実際にどうなったかということですのでけれども、カンボジアのほうでは経済成長が10%を超えて継続しております。その結果、実際の交通量、これが需要予測を上回ったのではないかというふうに考えられます。

村山委員長 藤倉委員、お願いします。

藤倉委員 住民移転計画を協議されたということで理解しているのですが、これが実際に移転が始まった後、移転契約に従って移転していただいて、生活の再建の支援とかがあるんだということなんでしょうけれども、そのモニタリングというんですか、始まった後について日本側がどこまで関与できるのか。そういう約束というのは担保されているのかな。それは住民移転だけに限らず、売り子さんとかいますよね。フェリーの売りさんがいて、仕事を失うということになるんだと思うんですけれども、その後、どういう生活再建をするかという、政府は約束をするんでしょうけれども、その約束が履行されるかどうかというところのモニターというのはどういう形になっているのでしょうか。

坂部 すみません、では今、ご質問いただきました2点目の売り子への配慮というところで簡単にご説明させていただきます。

今回、カンボジア側との協議の中において、今回この事業の実施によって影響を受ける売り子ですとか、フェリーのほうで今運航に従事している人たち、こういった方への配慮ですね、これについては事業実施に向けて検討を行っていきましょうということでカンボジアとも話をいたしまして、ミニッツのほうで今確認をしてきたといったような状況でございます。まず、売り子のほうは今そういった形で調査の中では対応させていただいたといったような状況でございます。

モニタリングのことで、今、ご質問をいただいておりますけれども、これを実際どういうふうにやっていってどうなるかというところのモニタリングの話ですね、これについては今後の調査の中で具体的に調べていきたいというふうに今考えているところでございます。

藤倉委員 例えば、相手側とミニッツを結んで、RAPですか、これがきちっと実施されているということを確認をすることを約束するというようなことは、これはできないんですか。

RAPをつくるというのはいいんですけれども、実際にそのプロジェクトが始まって移転してもらうわけですよね。その後ですよね。プロジェクトが始まって何年かとか、かなりロングタームでつくられるんだと思うんですけれども、その実施確認ということ、つまり今は何

もないわけですから、日本側が見せてくれと言っても、嫌だと言われたらおしまいだと思うんですけども、そこは見せてもらえると、あるいは何らかのしかるべき報告をしてもらうというような担保措置みたいなのはあるのでしょうか。

坂部 それを今予備調査の中でそういったことを協議してきたかどうかという、そういうお答えすればよろしいですか。

藤倉委員 それは今はないんでしょうけれども、将来的にそういうことが約束されるという理解をしてよろしいんですか。

岩間 今の点、担当課長、岩間からお答えさせていただきます。

住民移転計画そのものはカンボジア政府が実施することであるというのは皆さんご理解いただいていると思います。それに対して、現地の皆さんの声であるとか、NGOの皆さんのご意見を踏まえながら、カンボジア側政府としても支障のないように取り組んでいるという事実がございます。

JICAとしての立場でございますが、そういったことが進んでいるということ、逆に言うとそれを横から見ざるを得ないと。つまり、JICAが住民移転させているわけではございませんので、主体者としては対策はとれませんが、そういった方向がいい方向に結んでいるであろうということを確認していく立場になっていると思います。この点についても、今後の調査の中でミニッツの中でカンボジア側として期待しているもの、それからJICAとしてもそれに対して関心を十分に払っていくということを確認していきたいと思えます。

藤倉委員 何でこんなことを申し上げたかということ、もちろんその住民移転というのはあくまでもすべてカンボジア国政府の事業だということは理解しているんですが、カンボジアではなくて別の国の幾つかの事例を見ていますと、事業主体が住民移転を行ったときにこういうことをしますと約束をして、それで日本の政府もそれでいいんだということでミニッツを結ぶことがあるんですが、その後、実はやっていなかったとか、それから3年おくれましたと。その間住民がほったらかされていましてというようなことがないわけではないので、ですから、そういうことが起きないように、少なくとも見せて報告をいただくとか、そういうことをしたほうがいいのかというふうになんかちょっと思ったので発言をしたまでです。

以上です。

村山委員長 ほかにいかがでしょうか。相手国との合意の内容については今回ちょっと資料にはなかったと思うんですが。

坂部 すみません、ではちょっと分量が多かったので配付はさせていただいていないんです

が、巻末資料というところで、この中にミニッツ・オブ・ディスカッションのほうが入っておりますが、今、簡単に回覧させていただいてもよろしいでしょうか。

村山委員長 はい。

それでは、ほかに何かご質問、コメントがありましたらお願いいたします。

じゃ、長谷川委員。

長谷川委員 ちょっと変な質問をさせていただきます。

直接中身にはかかわらないんですけども、本当に今回、予備調査、ご苦労さまでございました。失礼になるか、あるいはお答えにくい質問になるかと思うんですが、この予備調査のコストパフォーマンスなんですけれども、私ども審査委員としてはいろんな懸念点あるいはこの時点で解決しておいたほうがいいということでさまざまな提案をさせてもらって、フォローアップに続いてこの予備調査をしていただいたわけなんですけれども、実際、調査団あるいは担当部署としてやられて、本当に失礼な質問なんですけれども、今回この時期にやっておいてよかったなど、逆にこれはB / D等で本来やるつもりだったから、ここでコストと時間をかけずにやらなくてもよかったかなとか、これは結果論なんですけれども、いろんな感想をお持ちになったと思うんですよ。我々、審査会のほうの一つの経験として参考にしたいと思うものですから、今回やられて、これはぜひ今回やって今後の調査等にとてもよかったという部分が特にあったり、あるいは逆のものがあつたりということがあれば、非常にお答えにくいと思うんですけども、我々の参考ということでちょっとお聞かせ願いたいと思うんですが。

岩間 再び担当課長からお答えさせていただきます。ご指摘ありがとうございます。

今回の調査のきっかけとなりましたのは、答申で書かれていた皆様からのご提言でありまして、それにこたえる必要があるというのは、これが仮に予備調査であっても基本設計調査であってもどんな形の調査であっても変わらないと思います。そういう意味では、調査を実施したことそのものについては全く問題ないと思っております。

ただ、時期について、もう一つご質問をいただいていたかと思いますが、タイミングがこれだけ分けてやったほうがよかったのか、基本設計と例えば一緒にやったほうがよかったのかといった点に関しましては、今回の答申のタイミングが、この時点でひとつ整理してみてくださいという答申をいただきましたので、それにのっとって我々としては真摯に、その答えに対応すべくこの部分だけ切り出して調査のほうをやらせていただきました。

村山委員長 長谷川委員、よろしいですか。

長谷川委員 はい、結構です。

村山委員長 それでは、ほかにいかがでしょうか。はい、じゃ後ろの方、松本さんですか。

松本 特定非営利活動法人メコン・ウォッチの松本です。幾つかあるんですが、一つ大きいのは、基本的にここの答申に対して調査をされたというふうにおっしゃったわけですが、もちろんガイドライン上はこの答申を受けて、これ以上環境社会配慮調査を必要としない、このままB/Dにいいよということをはっきりとすることが基本的に今回のミッションの目的だというふうに思いました。私は、この短いプレゼンテーションと、そのプレゼンテーションの間に今いただいた報告書をざっと読んだ感触として、本当にこの環境社会配慮調査がこれ以上要らないというふうに言えるのかが説得的には伝わってこなかったと思います。その理由は、住民移転調査のところにあります。

まず、JICAガイドラインを遵守するというようなことを相手国政府のMDに書いたというふうにあるんですが、私はちょっとよくわからなくて、まずもってJICAガイドラインというのはJICAが遵守すべきガイドラインであって、相手国政府が遵守するものではないわけですね。相手国政府はJICAが遵守しようとする提案を受け入れるかどうかなわけですね。ですから、JICAは遵守するために「これとこれとこれとこれはやっってくださいね」というふうに列挙した上で、相手側が「わかりました。じゃ、それはやりましょう」ということがあるべき姿かなと私はイメージしていたものですから、ミニッツ・オブ・ディスカッションにもしJICA関係者が入るガイドラインを遵守するというのを相手国政府が約束しましたというふうにして、これでこのガイドラインが遵守されますともし言うのであれば、今後一切の審査は要なくなるわけですね。相手国政府に対してミニッツ・オブ・ディスカッションでJICAガイドラインを遵守しますということに一筆書いていただければ、こちらは何の審査をする必要もなくなるというふうに私は思ったので、ここを書いた趣旨が非常にちょっとわからなかったというのが、大きいところでは第1点であります。

それから、いただいたこの厚い報告書の中に、売り子さんたちとか、いわゆる生計手段を失った人たちの回復策ということが書かれているかと思います。そこでは、いろいろなアイデアや構想は書かれているかと思います。地域開発計画とかですね。しかし、この段階において大事なものは、どういう計画が出されていて、それが実施されればJICA環境社会配慮ガイドラインが遵守されるかどうかをJICAが確認されることだというふうに私は思っているのですが、この時点でこんな計画もあるとか、こういう構想もあるというようなものによって、もうこれ以上環境社会配慮調査はないと、非常に十分配慮されているというふうに判断して本当にいいのかなというところがあります。それから、再取得価格についても、いただいたレポート

をざっと見たら、ADBが今いろいろ進展させて、今までの4分類ではない方法も取り入れているようなことも書かれていたかと思います。つまり、再取得価格でやるといっても、今は単に再取得価格でやるというだけではなくてどういう方法で、あるいはその再取得価格を算定した根拠となる調査報告書を公開するのかとか、そういうことも含めてどのようなやり方で再取得価格調査を行い、それを住民と共有していくのかという方法を提示した上で、その方法ならJICA環境社会配慮ガイドラインを遵守していますねという確認をする必要があるのではないかとこのように私は思っています。

それから、今回、私自身、審査会のほうの答申の書きぶりの中にやや少しあいまいさがあったのかなと思いますけれども、その住民移転計画案と書いているところもあれば、方針案と書いてあるところもあって、今回出されてきたのはどちらかという方針案のようなものかなというふうに思いますが、答申の中では計画案と書いてある箇所が2カ所ほどあったかと思えます。したがって、私はもう少し具体的なRAPのもう少し突っ込んだものが、RAPそのものはまだ間に合わないとしても出てくるのかなというふうに想像したのですが、非常に簡単な方針だけで、これであればガイドラインに書いてあることがちょっと出たかなというくらいかなというふうに思っていて、具体性に乏しいのではないかとこのように私は思いました。といいますのは、旧JBIC円借款パートでは少なくとも融資の前、すなわち詳細設計に行く前にはRAPを入手して、RAPがガイドラインに沿っているかどうかを確認するという作業があるわけですね。残念ながら、無償の場合、現行のガイドラインではB/Dの段階でそういった審査が行われることにはなっていないので、あえてこの段階で審査をしましょうということになっているんだと思います。したがって、実務的に完璧なRAPが出ないまでも、やはりもう少し詳細なRAP案というものが提示され、それがガイドラインに沿っているということをお示しいただく必要があるのではないかとこのように思った次第です。

最後にお聞きしたいのは、今回のMDに書かれているものは、これは次のお金を出す、無償資金協力を行うための要件というふうに、requirementというふうに位置づけてよろしいものなのかどうか、そのことについて伺いたいというふうに思っています。といいますのも、外務省の無償資金協力審査ガイドラインの中では、JICAが要件として出したものについては外務省は確認することになっているわけです。したがって、もしこれが要件であれば、これは外務省がB/Dの後みずからの審査ガイドラインに従って確認をするんだなということが私たちはわかります。

しかし、もしこれが要件でないとすれば、外務省にとっては単なるJICAからの提案にす

ぎませんので、この後、外務省がどう使うかは外務省次第ということで、まさにこの審査会の権限から大きく出てしまうということになるかと思えます。したがって、これが要件になるのかどうかということについてお伺いしたいというふうに思います。

たくさんになりましたが、以上です。

岩間 それでは、お答えいたします。よろしいでしょうか、委員長。

まず、ガイドラインについて、ガイドラインを遵守してほしいということをミニッツのほうで今回締結しました理由というのは、今回、なぜ我々がこのような調査をやるか、そしてJICAのガイドラインをまさに遵守していく上ではどのような調査あるいは対応、対策、こういったものが必要となるかといったことをJICAガイドラインにのっとり先方に説明して、それをまず遵守していただかないと我々の調査のほうで今後進展していきませんということと、包括的な文書としてミニッツで合意したのがガイドラインに遵守していただくというふうに合意いたしました。確かに、先ほどのご意見のように一つ一つ挙げれば、それはそれで長いアタッチメントができたかもしれませんが、そういったところはガイドラインに書いてありますということで、ガイドラインをリファーさせていただいて形というふうにさせていただきました。その上で、売り子さんたちへの配慮、今のところは、構想、こういったものが考えられますとしか書いておりませんが、これもまだ調査の第1ステージと申しますか、次に調査が進んでいくに当たってより掘り下げた提言とか、そういったものを考えていきます。その中で売り子さんへの配慮、それから再取得価格をどのようにしてカンボジア側が設定していくか、それからRAPがどういうふうに展開していくか、そのガイドラインがどういうふうになっていくか、こういったものは今後の調査も含めて我々のほうでは確認をしてみたいと思いますので、先ほどのご発言にありましたように、今回の報告をもって住民移転関係、環境社会配慮関係の調査を終わりますということでは必ずしもございません。

それから、最後の今回のMDに書いてある条件というか、この内容が外務省にとって一つの与件となるか条件となるかといったことですが、これは残念ながら外務省のほうでどのようにとらえているかという詳細を私どもは把握しておりません、残念ながら。この点に関しては外務省のほうのご意見をちょうだいしないとお答えすることはできませんのでご容赦ください。

以上です。

村山委員長 じゃ、はい、どうぞ。

松本 ありがとうございます。非常に短目に私としてコメントしますと、やはり私は、この段階で行う審査である以上、ガイドラインを遵守するというのではなくて、それをブレイクダ

ウンすることが役割だと思えます。それから、住民移転その他については今後行う調査によってというふうにおっしゃいましたけれども、ガイドラインを見ると、環境社会配慮調査ということの中には、影響を回避、低減させるための計画を提示することを言うということが含まれています。つまり、単に影響を調査をするだけではなくて、その回避、軽減のための計画を提示することも環境社会配慮調査というふうに定義されています。したがって、今のご発言を聞くと、まだこれから環境社会配慮調査が必要ですというふうにおっしゃっているように思えて、これはガイドラインで言うところのこれ以上環境社会配慮調査が必要ない場合に本当にしているのかどうかというその根本的なところに対する疑問が残りました。

それから、最後の外務省の件については、基本的にこれはJICAとして要件とするのかどうかというところのスタンスかなというふうに思いました。先ほど言ったモニタリングのこともそうですけれども、JICAでできるのはこの段階で一種、これを今後やってくださいねというある種の約束を結んでおいて、それを外務省につないでいくことだと私は思ったので、JICAはこれは要件かどうかわかりません、外務省が決めることですよと言ってしまっただけで、ここで話していることが一体どこまで確約につながるのかどうかはわからなくなってしまって、私としてはせっかくご提示いただいているようなMDの内容の担保ということに対してやや疑問を感じました。

以上です。

村山委員長 追加で何かコメントありますか。特によろしいですか。

続けていただいて結構なんですけど、少なくとも今かなり議論の対象になっている資料が、今回、委員には配られてない巻末資料の中に入っていますよね。これは、こちらでファイルでいただいていると思うので、これは追加でいただけますか。

坂部 はい。それはお送りすることできると思います。

村山委員長 お願いします。

坂部 ミニッツ・オブ・ディスカッションのところですね。

村山委員長 そうですね、はい。あとについては審査会関係、これは既にいただいていますね。はい。

坂部 議事録のほうはホームページで公開しているものを今そのまま転用させていただいておりますので。

すみません、お待たせいたしました。今、松本さんのほうからコメントをいただいた点ですね、簡単に私のほうから説明のほうをさせていただきますと、まず、今、予備調査という段階

で具体的に橋がどういう線形になるか、どういうスペックになるかというところですね、設計になるかというところですね、ここのところは本当にこれからこの後の段階でより具体的に検討されていくといった段取りになっております。そういった中で、まだ住民移転計画とかも、じゃ一体どこまでの方が本当に影響するのとか、そういったところもまだはっきり明確にどの範囲までというところまで、開発調査の中で数字は出ておりますけれども、具体的にじゃこのだれさんのどこまでというところまで、本当にまだ最終的に決定していないといったような状況でございます。そのような中で逆に突っ込んだ計画というのができないと。もしつくってしまえば、また計画設計が変わってしまえば、また戻ってしまってやり直さなきゃいけないといったような状況も考えられます。ですので、今この予備調査の段階で正確に把握できる中でできることはこれだけだと、これですということで、この調査の内容が妥当ということで私どものほうも答申のほうを読んで、調査の計画を立ててやらせていただいているところでございます。ですので、本当にまだこれ、予備調査が今ファーストステップとしてここで終わって、今後設計をしていく段階の中で、より具体的にになった事項について、引き続きそういった計画が具体化されていくものということで理解のほうをしております。

以上です。

村山委員長 それでは、ほかにいかがでしょうか。ちょっとまだ十分に資料を読み込んでいない委員の方もいらっしゃると思うので、基本的な質問はぜひ出していただいて、その上でぜひ書面でコメントを出していただきたいと思いますが。はい、原嶋委員。

原嶋委員 2つお聞きしたいんですけれども、もともとこの案件は当初カンボジア国側の国家住民移転政策というのができるだろうというようなある種の想定の上で進んでいました。当初の話では、住民移転も非常に問題だけれども、カンボジア側でしかるべき時期に住民移転政策というものが確定するので、それで担保できるというような感じのお話でした。多分国内的な事情なんでしょうけれども、なかなかこれができない。そうすると、住民移転政策がない中でJICAさんのガイドラインの趣旨に沿った住民移転をどうやって確保するのかということについていろいろな疑念が出てくるわけですね。

1点確認ですけれども、この住民移転政策というのは今は現状はどうなっているかということについて、一応念のため確認させていただきたい。もう一点、もう一つ大きな問題だったのは、無償の事業にしては規模が非常に大きいということで、円借款であれば従来のシステムで言えば、従来のJBIICのほうで何らかの確認をするということがその後関与するんでしょうけれども、この案件では非常に規模の大きい無償ということで、従来のJBIICさんの関与が



考えられないということ。どうしてもその後のフォローアップも十分じゃないということが一つの懸念だったわけです。この10月でかなり大きく組織が変わられて、ガイドライン自体もいろいろ見直しをしているという作業があるようなんですけれども、こういう無償の案件の、規模の大きい案件の取り扱いについて、従来のガイドライン上の位置づけとか審査のいろいろな手続というものを見直すような議論というのはあるのでしょうか。これが2点目の質問です。

村山委員長 1点目はそちらで、2点目はこちらですか。

坂部 すみません、1点目のほうですね。国家住民移転政策の現状はどうなっているかというところを簡単にご説明させていただきます。

報告書でいきますと5 - 7ページに国家住民移転政策フクホーレの現状ということで記載させていただいております。こちらのほうも、記載をさせていただいておりますけれども、このちょうど下の段から2段目の段の最後のほうに、すみません、細かいところの記載はちょっと説明のほうを省かせていただきますけれども、基本的に今回の調査の時点で確認いたしましたところ、NRPのフクホーレの施工については基本的にはまだ見通しが立っていないといったような状況が確認されております。

渡辺次長 では、2点目は審査部のほうからご説明させていただきます。

まず、新しいガイドラインにつきましてはまだ検討中の段階でございますので、現行ガイドラインをこの件は適用しながらやっていくということになりますけれども、規模の大小はともかくとして、10月から無償資金協力につきましては従来はJICA、事前の調査を担当するという役割であったものが、10月からはJICAは実際には無償資金協力のうち、JICA実施分というのができまして、そこにつきましてはJICAは実施の段階を責任を持つということになります。したがって、この案件ももし最終的に国際約束が、つまりENが結ばれることになると、ENの後の実施の段階はJICAが責任を持つということになる予定です。

原嶋委員 JICA実施分になると、どういうふうになるかちょっと私、詳細がわからないんですけれども。例えば松本先生が先ほどこうしたことを要件として外務省に要求しているのかどうかというようなお話がありましたけれども、そういった問題はどういうふうになってくるのでしょうか。

渡辺次長 基本的に、今はJICAは例えば入札が例えば適正に行われているかを確認をして、そういうものを外務省に報告をするという格好で、基本的には最終的ないろいろな判断というのはすべて外務省ということになっておるわけですが、そういったいろいろな判断行為の部分がJICAに来ることになるというように考えております。ただし、新ガイドライ

ンはできておりませんので、改定したガイドラインがどうなるかということについては、今何とも申しかねる状態です。

原嶋委員 今回の質問なんですけれども、要するにB / Dに入ったら今までは外務省がやるという話ですよね。それが今度はB / Dを審査するとかいうこともここで行うという理解なんですか。この案件についてはこの後B / Dに進んで、さらにそれから実際にプロジェクトをインプリメントするかどうかという判断は、それはJ I C Aにゆだねられるということになるんですか。

渡辺次長 判断は、一つはまず無償資金協力を実施するかどうかの最終判断は、これは政府になります。つまり、J I C Aはいわゆる国際約束を結ぶことによってJ I C Aが実施の段階を担当するということになりますので、J I C Aとしては最終判断の前の審査段階につきましては、J I C Aとしては、無償資金協力の場合であれば、その調査結果をもとにJ I C Aとしてこう考えているということについては外務省にご報告をしますけれども、そのやるかどうかという最終判断は外務省ということになります。

村山委員長 それで、ちょっとまだ私もよく理解できていないんですが、従来どおり外務省がずっと見ていく場合と、J I C Aが事業実施段階まで面倒を見ると、そういう場合、2つあるということですね。どちらになるかはまだわからないと。

渡辺次長 無償資金協力は、引き続き外務省が実施する部分と、それからJ I C Aが実施を担当する部分と2つに分かれますけれども、幾つかサブスキームがありますけれども、いわゆるプロジェクトものの無償資金協力につきましてはJ I C Aが実施することになるということになっております。

村山委員長 そうすると、この案件についてはJ I C Aが実施するということですね。

渡辺次長 そういうことで考えております。

村山委員長 わかりました。はい。

原嶋委員 そうなると、先ほど課長さんでしたっけがおっしゃっていましたが、これを要件とするかどうかは外務省の意向を聞かないとわからないという、たしかそういうご発言になるかと思うんですけれども、それについてはよろしいんですか。もう一度確認ですが。

岩間 それでは、重ねましてご説明させていただきます。

本件においても、通常の基本設計をやっている案件においても、基本的なプロセスは変わらないというふうに理解しております。それは先ほど課長の渡辺のほうからもご説明しました従来のガイドラインでということに尽きると思います。ということは、J I C Aの立場としては、

現地調査、それから基本設計の概要書の説明といったものを通じまして、先方がやってもらわないと困るものという条件を整理いたします。こういったものは事業実施の前提になりますという形で先方に提示いたします。

それに対して向こうも「はい、わかりました」と、「やりましょう」ということになるのが通常だと思いますが、これはほかの案件でもそういう流れになってきております。

最終的に JICA が外務省のほうに報告する際に、こういうところを条件としてつけております。つまり、EN の際、閣議の際にはこういったところが遵守されているということを JICA としては期待しておりますというような形で報告をさせていただくという形を従前のようにとっておりますし、今回の案件でも同じような流れをとるといふふうに認識しております。

村山委員長 松本さん。

松本 すみません。今の件なんですけれども、まだ動いていないのもわかるんです。GA に盛り込むことになるのではないですか。この案件は、まだ EN に盛り込まなきゃいけないんですか、それともグラントアグリメントに盛り込めるものなんですか。

岩間 今、GA 案がどうなるかというご質問でしたが、最終的な GA 案が 1 言 1 句どういうふうになるかというのは、いまだ継続して JICA と外務省のほうで審議しておりますので、この時点では明確なお答えができませんことをご了承願います。

松本 じゃ、確認ですが、EN でない可能性もあるということですか。今、EN とははっきりおっしゃったので、EN でなく GA になる可能性も今後の議論によってはあり得るといふふうに理解してよろしいですか。

岩間 ですので、EN がどこまで基本的なところをカバーして、実施細則のほうを GA がどこまで持つというところは、残念ながら我々のほうで十分まだお答えできる段階までは至っていないといふふうに認識しております。

村山委員長 よろしいでしょうか。ちょっと今回の調査の内容そのものというよりは、その後のことになってきていますので、またそれは別のところでもご議論いただければと思いますが、調査の内容についてはほかに何かありますでしょうか。もしないようでしたら、きょうの議論はこのあたりにして、冒頭にもお話をしましたように、コメントについてぜひ書面でまとめていただいております。スケジュール的にはどうでしょうか。

宮崎 スケジュールなんですけれども、コメントを通常 1 週間程度でいただいておりますけれども、それでよろしいでしょうか。それでいいということであれば、来週の月曜日は休みなので、火曜日ということで設定させていただきたいんですけれども、よろしいですか。

では、来週の火曜日まで、締め切りということでコメントを、私、宮崎のほうまでいただければありがたいと思っています。

以上です。

原嶋委員 これは正式な諮問があって答申をするということの文書という形になるんですか。

村山委員長 正式な諮問答申ではありません。あくまで、今回は報告という形で出てきますので、それではありませんけれども、諮問答申に準じるような形がとればいいのではないかという趣旨で進めているということですね。よろしいでしょうか。それでは、今お話にあったようなスケジュールでぜひコメントをお出しいただければと思います。

では、なければこの議題についてはこれで終わりにしたいと思います。どうもありがとうございました。

では、きょうは今後の予定ということで上がっていますので、ちょっと事務局からご説明いただければと思います。

杉本課長 それでは、次回の予定につきまして連絡させていただきます。

次回はバングラデシュのベラマラ・ガスタービン火力発電所につきまして、ドラフトファイナルレポート、これのまずご説明を11月6日の木曜日、グループAの委員の皆様方にご連絡させていただいておりますが、これが11月6日の木曜日、時間は3時から4時半、場所はここ、12Cの会議室ということで予定させていただいております。その説明を踏まえましての答申案の協議でございますが、これが11月17日の月曜日、時間は同じく3時から、場所も同じくこの12Cの会議室ということで予定いたしております。どうぞよろしく願いいたします。

村山委員長 ということですが、何かご質問はありますでしょうか。よろしいですか。

それでは、あとは、その他ということですが、何か委員の皆さんからありましたらお願いいたします。よろしいでしょうか。

それでは、きょうの審査会、これで終わらせていただきます。

どうもありがとうございました。

午後5時46分閉会