

第7回環境社会配慮審査会

日時 平成 21年9月14日(月) 15:03 ~ 17:32

場所 JICA本部 12C会議室

出席委員 (敬称省略)

委員	石田 健一	東京大学海洋研究所海洋生命科学部門助教
委員	田中 充	法政大学社会学部及び政策科学研究科教授
委員	野村 徹	日本シンガポール石油化学(株)代表取締役
委員	長谷川 弘	広島修道大学人間環境学部人間環境学科教授
委員	原嶋 洋平	拓殖大学国際学部教授
委員	平山 義康	大東文化大学環境創造学部教授
委員	柳内 龍二	個人コンサルタント

◇欠席委員

委員	小林 正興	個人
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	日比 保史	コンサベーション・インターナショナル日本プログラム代表
委員	真崎 克彦	清泉女子大学地球市民学科准教授
委員	村山 武彦	早稲田大学理工学術院創造理工学部教授
委員	米田 政明	(財)自然環境研究センター研究主任 九州大学大学院客員教授

◇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

宮崎 明博 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

大越 弘美 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

委員・事務局以外の発言者

<カンボジア 第二メコン架橋(無償)基本計画設計調査 報告>

小泉 幸弘 独立行政法人国際協力機構
経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第一課長

坂部 英孝 独立行政法人国際協力機構
経済基盤開発部 都市・地域開発第一課

満田 夏花 国際環境 NGO FoE Japan

松本 悟 個人

<ベトナム 持続可能な総合運輸交通開発戦略策定調査(開調)DFR 報告>

小泉 幸弘 独立行政法人国際協力機構
経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第一課長

紺屋 健一 独立行政法人国際協力機構
運輸交通・情報通信第一課

午後3時03分開会

○長谷川委員 それでは、時間が来ましたので、本日の審査会を開始したいと思います。

村山委員長が今日ご都合が悪くて来られないということで、私のほうで司会進行を務めさせていただきます。

本日は大きく2つほど案件がございまして、カンボジアとベトナムです。どちらかといいますと、ベトナムのほうがちよっと軽目なものですから、1件目のカンボジアのほうは4時半ぐらいをめどに説明、議論をしていただきたいと思います。よろしくご協力のほうお願いいたします。

それでは、1件目のカンボジア、第二メコン架橋（無償）ですけれども、基本設計調査、報告のほうをよろしく願います。

それから、いつもスタンドマイクがあるんですけども、今回は引っ越しの関係でないということなのですが、ちゃんと拾えているようですから、気にせずに進めてください。すみません、お願いいたします。

○杉本課長 すみません、よろしくをお願いいたします。

カンボジア事務所とはつないでおりますけれども、真ん中に置いてありますこの三角のものが通信回線で事務所とつながっている線ですので、ここが赤になっていない、この電気が切れている状態でつながっております。よろしく申し上げます。

では、経済基盤開発部のほうからよろしく申し上げます。

○坂部 それでは、本案件を担当させていただいております経済基盤開発部より、スライドを用いて協力準備調査の概要をご報告させていただきます。私は本件を担当させていただいております経済基盤開発部、都市・地域開発第一課の坂部と申します。どうぞよろしくをお願いいたします。

まず、本日の審査会の目的といたしまして、本年2月より実施してまいりました協力準備調査「第二メコン架橋建設計画」における環境社会配慮に関する事項の進捗をご報告いたします。

次に報告の内容でございますけれども、最初に事業概要をご説明させていただきまして、続いて協力準備調査の結果概要をご報告いたします。

調査の報告には事業影響範囲の設定、パブリック・コンサルテーション、住民移転計画、環境管理計画の順にご報告させていただきます。そして最後に、今後予定されております基本設計概要説明調査において、環境社会配慮に関しましてカンボジア側と確認する事項についてご説明させていただきたいと思っております。

では、まず事業概要のほうに参りたいと思っております。

本日もご列席の皆様のご多くは既に本件事業について概要をご承知のことと思われましても、改めまして簡単にプロジェクトの概要をご説明させていただきます。

まず、事業の位置でございますが、こちらのスライドの左側の図面をごらんください。第二メコン架橋の建設予定地、ネアックルンは、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河の渡河地点でございます。

この幹線道路はカンボジア国内の幹線道路である一方で、南部経済回廊、あるいはアジアハイウェイ一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となっております。

次に右側でございます。この右側はネアックルン付近の衛星写真でございます。プノンペン

側とベトナム国境のバベット側から伸びる国道一号線がこのネアックルンでメコン河にぶつかって、現在のところフェリーによって結ばれている状況でございます。

橋梁は現行のフェリー地点から3キロほど上流側に計画されております。この図でいきますと、ちょっとオレンジがかって線が入っておりますけれども、こちらのほうが今建設予定地となっております。

続きまして、橋梁の概要ご説明させていただきます。

本計画の橋梁でございますが、主橋梁部、640メートル、主径間、330メートルの斜張橋で、両側にはそれぞれの取り付け橋梁と既存の国道一号線へ接続するアプローチ道路が設けられています。

幅員構成は片側1車線です。これにバイク道と歩道が外側に設置されます。

左下がイメージ図、右下が主要橋梁の側面概念図でございます。

それでは事業の概要に続きまして、今回の準備調査結果につきましてご報告させていただきます。先ほども申し上げましたが、事業影響範囲の設定、パブリック・コンサルテーション、住民移転計画、そして環境管理計画、この順番でご説明させていただきます。

まず、今回の協力準備調査においては、基本設計レベルの道路線形確定を行いまして、これに伴って事業影響範囲を設定いたしました。こちらのスライドにございますのが道路線形のイメージ図となります。

また、開発調査時にカンボジアの法令に従いまして、国道一号線の中心線から片側30メートルを道路公用地として設定いたしました。その範囲内に存在する資産から住民移転の規模を想定いたしました。

これに対して、今回カンボジア政府はJICA環境社会配慮ガイドラインの理念を尊重いたしまして、非自発的住民移転の回避・軽減、これを行うために暫定道路幅を採用して、影響範囲を縮減させる方針といたしました。

まず、開発調査の考え方で、片側30メートルのROWで住民移転を実施した場合、こちらのスライド、まず、こちらの図、道路沿いに分布する資産のイメージとして、1から4を示してございます。

まず、開発調査の考え方では片側30メートルのROWで住民移転を実施した場合、こちらの赤い斜線のようにすべての資産が影響を受けるということになります。

ところが、PRWで事業を実施した場合ですけれども、ご覧いただいたとおり、①の家と③のフェンス、これについては全く影響を受けないような形になります。また、②の家も影響の

程度が緩和されまして、部分的な家屋の取り壊し、もしくはセットバックで済むような形になります。ですので、④のケースのみ、依然として物理的な移転が必要となります。このように住民移転の回避・軽減が行われております。

次に工事影響範囲の見直しにより、回避・軽減された住民移転でございますけれども、家屋に影響を受ける世帯で約44世帯減少いたしまして、開発調査時の127世帯から83世帯にまで規模が縮減されました。

また、依然として影響を受ける83世帯についても、移転代替地への物理的な移転や他の土地への移住を余儀なくされる世帯は約三十数世帯ぐらいと見込まれておりまして、残りの50世帯程度はセットバックですとか、家屋の一部をスライスすることで対応が可能と予測されております。

カンボジア政府は協力準備調査の結果を受けて、シンプル・サーベイの再実施を行いまして、これに続いてこの8月にパブリック・コンサルテーションのほうを実施いたしました。パブリック・コンサルテーションは東岸、西岸の州ごとに実施いたしまして、最終的に補償対象者を設定するカットオフデート、これが設定をされました。

日本側からはパブリック・コンサルテーションに先立ちまして、現地NGOへの事業説明と意見交換会を実施しております。

こちらのスライドがパブリック・コンサルテーションの概要でございますけれども、事業者の公共事業運輸省からは副大臣が、また、住民移転を担当します経済財務省からは次官が出席するなど、カンボジア政府側が本案件を重視しているという様子がうかがえました。

また、JICAも現地事務所のみならず、東京本部から調査団を派遣いたしまして、適切なパブリック・コンサルテーションの実施を支援、確認のほうをいたしております。

また、パブリック・コンサルテーションでは事業概要と補償方針や手続の説明に続きまして、1時間程度の質疑応答が実施されました。住民からの質問に対して、カンボジア政府側が丁寧に回答を行っております。その内容ですが、次のスライドをごらんください。参加者からの主立った質問は、個別の補償に関するこちらに挙げたような事項でございます。

例えば、「国道一号線に近い場所と遠い場所で土地の補償価格は違うのか」ですとか、「ROW内の土地を占有して小規模な商売をしているが補償はあるのか」ですとか、あとは「補償金は1回で支払われるのか」、また、「補償金が土地を買い戻すために十分でない場合はどうすればいいのか」といったような質問がありました。

これに対して政府側は、カンボジアの法制度やJICAの環境社会配慮ガイドラインに従っ

て、適切な補償が行われることを説明いたしました。具体的には市場価格調査に基づく再取得価格で補償が実施されるということを説明いたしました。

また、公用地の不法占拠などに対しましては、土地への補償を行わない点を明確にする一方、土地法にあるような罰則の適用などは行わず、土地以外の資産等については過去の事業と同様に再取得価格で補償することを説明しております。

また、カンボジア政府は直接の被影響住民ではないフェリー乗り場の売り子に対しても、事業概要の説明と意見聴取を目的としたパブリック・コンサルテーションを実施いたしました。なるべく多くの自由な参加を促進する形で実施されました。売り子さんからは「地域の生活向上が期待される橋梁建設を歓迎する」ですとか、「ネアックルン周辺へ工場誘致を検討してほしい」ですとか、「現在の仕事が続けられるような場所を提供してほしい」というような意見が出されまして、カンボジア政府としましても、こうした状況を踏まえて引き続き検討を行うこととしております。

次に住民移転計画（RAP）でございます。

基本設計段階の情報に基づくRAPとしまして、ここに示したような項目でRAPが準備されております。あと、こちらにクメール語版のRAPがございます。よろしければ、委員の先生方のご覧いただければと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

では、続いて説明させていただきます。

RAPに記載された補償方針の骨子でございますけれども、まずはこちらに書いてあるとおりでございます。まず、移転補償は市場価格に基づく再取得価格で実施する。

2つ目、土地なし住民には移転代替地を提供する。

3つ目、国有地（ROW等）の占拠には、土地への補償は実施しないものの、資産や生計、これは農作物といったものですが、こういったものへの補償・支援の実施。

4つ目、補償費に加えて迷惑料、移転料、社会的弱者への支援も別途に実施。

また、5つ目としましては、市場価格調査の手法と結果を含むRAPは、事業実施が確定してからコミュニケーションにおいて被影響住民に公開されること。

また、最後に苦情処理システムの機能化、こういったことが骨子となっております。

今後、詳細資産調査等が実施されまして、補償単価が設定されますと、このRAPが更新されていくこととなります。

次に環境管理計画でございます。

これはこちらに示しますようなモニタリング項目について、事業の実施前後を通じた環境管

理を実現するためのシステムでございます。カンボジアの基準や他事業の実施状況を参考にしながら、適切な環境管理が実施されるように事業者を中心とした実施体制が求められることとなります。

最後に、今後予定されております基本設計概要説明調査において、カンボジア側に対して、環境社会配慮の点からこういった事項を確認したいというふうに考えております。

まずは住民移転におきましては、「移転手続がR A Pに基づきまして適切に実施されること」、また、環境管理においては、「適切な実施体制を構築しまして、関連法規に基づいて適切に行うこと」でございます。

現段階では事業の実施時期等はまだ確定はしておりませんが、仮に我が国の協力によりまして本計画が実施される場合には、このような環境社会配慮関連事項が重要になります。そのため、これら事項について改めて申し入れをしたいと考えております。

以上をもちまして、本日の報告とさせていただきます。ご清聴、まことにありがとうございました。

○長谷川委員 どうもありがとうございました。

今回、協力準備調査報告ということで、前回審査会のほうからも答申をさせてもらったわけですが、その辺のことも盛り込まれた進捗になっていると思います。

ご意見、あるいはご質問があるかと思うんですが、いかがでございますか。

どうぞ。

満田（オブザーバー） いきなりオブザーバーなんですが、発言をさせていただいてよろしいでしょうか。ありがとうございます。

ただいまのご説明、非常に興味深く伺いました。私はメコンウォッチの満田と申します。私は本件に関して、数年前、審査会で担当したときより興味を持って見守ってきております。

本件につきまして、2点、非常に評価できる部分があるのかなと思っておりまして、1点目は、被影響住民の数を最小化されたこと、もう1つは再取得価格の実施ということを審査会時代からこれは非常に大きな論点になっていたと思うんですが、それが実現できたという点は非常に高く評価されることかと思っております。

一方で、私どもNGOとしてはまだ課題を感じておりまして、その関係で幾つかポイントを紹介させていただきたいと思っておるんですが、ちょうどくしくも先週の金曜日に、カンボジアのNGOフォーラムからJICAさんに本件に関してレターが出ていると思うんです。たまたまCCにNGOグループですとか、それから、こちらの審査会のメンバーがCCに入ってお

りましたので、ちょっと先週の今週ですので、まだお手元には届いておらないかと思うんですが、ある程度NGOの中で意見を共有している部分があるのかなと思いましたので簡単に紹介させていただきます。

本件につきましては、これはカンボジアのNGOも非常に関心を持って見守っているようでして、とりわけ住民移転計画ですとか、それから、補償の単価を算出するための市場価格調査については、これはぜひ公開して、NGOとしてもドラフト段階で意見をインプットしたいというようなことが書いてございます。

それからまた、パブリック・コンサルテーションにつきましては、日時や場所について連絡していただければ、ぜひ出席して意見を言いたいというようなことも書かれております。

それから、より本質的なこととして、やはり生計回復に係る計画というのが気になっているようでございまして、これはその関連する国道一号線の事業で、沿線で商売を営んでいる方の移転後の失業の問題なんかもございまして、第二メコンにつきましては国道一号線とは状況が違うのかもしれないんですが、生計回復の計画を住民のベースラインデータ、つまり被影響住民がどのような商売をして、あるいはどのような生計手段を持っているのかという調査に基づき立案してほしいと。

それからまた、その苦情処理窓口、これも国道一号線において一つの論点になったところでございますが、これについては、国道一号線の案件を観察するに、住民がコミュニケーションオフィスになかなか意見を言いづらい、むしろ、私も実は住民と話をして感じたんですが、住民はコミュニケーションオフィスをある意味敬遠しているような、あるいは恐れているととれるような回答をするような方もおりまして、コミュニケーションオフィスのみを窓口にする苦情処理システムでは問題があるのではないか。

つまり、住民からの苦情は上がらないことがいいことなのではなくて、当然苦情というものは上がってしかるべきだと。それをいかに吸い上げるようなそういった仕組みをつくるかということが肝要ではないかと。そういったことが書いております。

とりわけその補償関係につきましては、先ほども申し上げましたように、ぜひ公開していただきたい。もちろん個人のプライベートな情報に係るようなそういうものではなくて、原則、あるいは算出根拠のもととなるものはしっかり公開していただきたいという、そういった要望でございます。

関連しまして、ちょっと私自身から幾つか確認させていただきたい点があるんですが、これは協力準備調査ということで今回ご説明いただいたんですが、協力準備調査が終了した段階だ

と考えてよろしいのかどうかという質問が1点です。終了したとしたら、そのうち報告書は公開されるのでしょうかという、そういった質問です。

それから、これは無償資金協力を念頭に置いて案件形成されていると理解しているんですが、これはJICAが主体的に実施する無償資金協力、つまり外務省が引き続き実施するような無償資金協力もあるように聞いておりますが、これはJICAが実施主体になるのでしょうかという質問です。

それから、RAPの公開についてなんですが、RAPにつきましては、現地では事業実施が確定した段階で公開というように今承ったんですが、時期的にはいつぐらいになるのか、その事業実施確定という意味することは何なんだろうということと、それから、日本側の公開というものが、日本側で例えば納税者に対して本件の環境社会配慮に関するアカウンダビリティーを果たすためということで関連するEIAが公開されると思うんですが、RAPについては公開されないのでしょうかという、そういう質問でございます。

以上です。

○長谷川委員 向こう側のNGOのご意見のあるよう、あるいは今ご意見いただいた方の、満田さんですか、メコンウォッチからのご意見、いろいろと質問も含めてありました。調査団側、JICA側でいかがでございますか。

○小泉 すみません、まず質問内容を確認したいので話し合う時間を……

(坂部・小泉、相談)

○長谷川委員 先ほど満田さんのほうから現地のNGOのコメントということが、審査会も含めてCCでも送られているということらしいんですけども、私ども審査員自体は直接送ってもらっていないものですから、まだ目にはしておりません。もしJICAのほうへ来ているのであれば、前回もそういうことをお願いしたんですが、できるだけ我々も目にしたいと思っております。

(坂部・小泉、相談)

○坂部 それでは、よろしいでしょうか。すみません、まずご質問、ありがとうございます。また、冒頭のほうで、私どもの調査の内容につきまして一定の評価をいただきまして、ありがとうございました。

それで、ご質問の点、順番にお答えしていきたいと思えます。

まず、一番最初に住民移転計画に関する書類を公開してコメントを求めたというところでご質問をいただきましたけれども、まずこの住民移転計画ではJICAが主体的に策定したとい

うものではなくて、あくまでもまず相手国政府が策定するものというふうでございます。

この事業の場合、RAPの骨子を策定するフィージビリティ・スタディーの段階で延べ十数回のパブリック・コンサルテーションのほうを実施いたしまして、1カ月間ウェブを通じたコメントの取りつけ、こういったことも実施させていただいております。決して全くやっていないという状況ではないことを、まずご理解いただければと考えております。

2つ目、今回、NGOの方のパブリック・コンサルテーションへの参加でございますけれども、まず、パブリック・コンサルテーション自体、カンボジア政府が実施するものですので、JICA側から呼びかけるということは、カンボジア政府を差しおいてはできません。

以前、こういった申し出がございましたので、国道一号線でも呼びかけをしましたし、今回8月の調査ではNGOフォーラムさんの事務所にも伺いまして、「パブリック・コンサルテーションをやりますけれども」という話もいたしました。しかし、NGOフォーラムさんからは、残念ながら参加はなかったといったような状況でございました。

では続きまして、生計回復の話、これは理解としては生計回復の話がまだ十分ではないのではないかという、そういうご指摘という理解ですか。

満田（オブザーバー） はい。

○坂部 わかりました。そうなりますと……

満田（オブザーバー） 生計回復と、あとその前提となるベースライン・サーベイの実施に基づく生計回復計画……

○小泉 すみません、ベースライン調査の件に関しては、確認させてください。あとNGOフォーラムさんからのレターに具体的にどう書かれているかを含めて、確認したいと思います。

では、私がまた続きをやらさせていただきます。経済基盤開発部運輸交通一課の小泉と申します。

幾つか続きのものですが、まず苦情処理委員会、意見が言いづらいのではないかというご指摘があったということですが、まず私ども、実際に国道一号線の経験を踏まえまして、実際に苦情処理委員会で意見が言いづらくてということを経験してはいるので、以前何回かお話ししているとおり、具体的な事例とかあれば、聞かせていただきたいと思うんですけれども、まずそこが1点です。

苦情処理委員会が意見が言いづらいからということで、この住民の意見を吸い上げる、ある意味、別の仕組みを構築すべきだというご指摘なのかと伺いましたが、その仕組みというのをJICAがJICAの責任として行うというものがよいのか。今、住民移転の問題というの

はカンボジア政府が主体性を持って行う、それを J I C A は支援するというスタンスでこれまでやってきておりますので、そのときにどういう仕組みが実際に機能するのかということは議論すべきポイントなのかなと考えております。

もっと言いますと、J I C A が窓口になって、直接意見を言うという仕組みをすることで、相手国政府の住民移転問題に対する能力の強化というところを、そのところを無視するといえますか、そこを見放してしまうというか、それが果たしてよいことなのかという点があるかと思うんです。

ですので、この苦情処理委員会というのが機能しないということがあるとすれば、やはりそこをうまく機能させるようにするというのが我々 J I C A のスタンスなのではないかと考えております。この点はもう最初から何回かなかなか行き違いみたいな部分があるんですけども、我々のスタンスとしてはそのような形で機能するような仕組みを設けていきたいと考えております。そのための具体的な提案というものがございましたら、そこはぜひご提案いただければと思います。

それから、NGO フォーラムさんからの質問というのは大体今で網羅されているかと思いますが、よろしいでしょうか。

満田（オブザーバー） あと補償とか市場価格調査に関する、あるいはその補償の原則ですか、補償原則と算出の根拠を公開してほしいというような要望も含まれています。それに関してはいかがでしょう。

○小泉 補償の根拠とかになりますか。例えば ADB さんで 14 種類に分類しているとか、市場価格に基づいてこうなっていますというのがあったかと思うんですが。

満田（オブザーバー） その市場価格調査も含めた、市場価格調査についての公開も求めており、かつ、市場エンタイトルメントですか、コンペンセーションレートについても、含めて公開してほしいということになります、どうなんでしょうか。

○小泉 その前提としてこの NGO フォーラムさんからのレターですけれども、そのレター自身を、この審査会も CC ということで入っているということですが、この審査会の場でその辺についての対応をどうするというふうに議論するか、あるいはここは別にするのか、時間との関係もございますので、議論すべきだと思うんですね。

第一義的には、NGO フォーラムさんと J I C A とはこれまでミッションや現地に行ったときの意見交換等も行わせていただいています。これはかなり前、2003 年とかそれぐらいの段階からやらせていただいていますし、逆にそういう中で率直な意見というのがレター等を通じて

いただけるようになっているということを思っていますので、そういう意味では、基本的に我々としていただいたものに対して、NGOフォーラムさんに連絡するという形はしたいと思いますが、今日この場でこの1個ずつにどう対応するんですかというのは、NGOフォーラムさんからのレターに対する対応という形では、別にしたいかなと思います。

その上で、満田さんからのご質問ですけれども、協力準備調査が終了するという段階で報告書を今後公開していくのかどうかということでしょうか。満田（オブザーバー） 今、どういう段階にあるんでしょうか。調査は終了したんでしょうか。

○小泉 それについては坂部のほうから回答します。

○坂部 今の段階でございますけれども、2月から現地調査を実施してまいりまして、基本設計レベルの設計が終わりつつあるという状況と、事業化された場合にどういった負担事項、カンボジア側、日本側が、どういうことをやっていくかということが、概ねまとまりつつあるといったような段階でございます。

今後、それをドラフトレポートという形でまとめた上で、カンボジア政府側と報告書の最終化に向けて協議を行いまして、調査報告書としてまとめるといったような段取りが、この後ございます。

その後、調査報告書がまとまることとなりますけれども、調査終了後、製本が完成次第、和文報告書、簡易版という形で、あと英語のは報告書フルバージョンのほうで公開される予定です。

和文報告書の簡易版でございますけれども、入札の公平性を確保するために概算事業費等は省く形でご用意させていただく予定をします。

○長谷川委員 これはいつぐらいを計画されているんですか。

○坂部 順調にいきましたら、年明けぐらいには公開できる段取りまでできると考えられます。

満田（オブザーバー） 最後に、これはJICA自身が行う無償資金協力として今後審査されるということなんでしょうか。

○坂部 この調査の実施につきましては、JICAが統合される前の2007年の11月だったと思いますが、外務省さんから無償資金協力の事前調査として調査の指示資料をいただきまして、それに基づいて調査を実施させていただいている状況でございます。今後、どういうタイプの無償になるかという話でございますけれども、今後この調査の結果に基づいて、外務省さんのほうでご判断いただくことになると考えております。

○長谷川委員 よろしいでしょうか。ちょっと審査委員のほうからあれば、その後でまた。

審査委員のほうからいかがでございますか。

どうぞ。

○石田委員 細かいことを先に聞きますが、ご説明いただいた間接的な影響をこうむる人たちについて、ちょっとすみません、細々とお聞きしたいんです。

まずその前に、いただいた資料で事業位置図が書いていますけれども、今フェリーがかかっている場所と、メコン河に線形を考えられた橋がかかる場所と距離はどれぐらい離れているんですか。すみません、この案件はたしかみんなで討議したのは随分前なので、ごめんなさい、忘れてしまいました。思い出させてください。

○坂部 たしか位置的にはフェリーの位置よりも約3キロぐらい上流側になります。

○石田委員 ありがとうございます。

○坂部 ちょっと今スライドのほうを……こちらでございます。もう一回図を出させていただきますが、スライドの4ページ目になります。こちらの右側になりますが、ちょうど下にフェリーと書いているところが今、フェリーが兩岸でなっているところでございます、約3キロ上流になります。

○石田委員 それから、いただいた報告資料のほう、文章がいっぱい書いてある。そこの9ページに、間接的な影響の中で1つ目と2つ目の段落の間に、マルポチで間接的な影響を受ける人たちをきちんと5種類に分けて定義されているので非常にわかりやすいのですが、下の写真がどれに相当するか教えてください。売り子というのがVendorですか、Mobile Kioskというのが恐らく可動式キオスクかなと思ったんですが、すみません、細かいことで。レストランとかはVendorにはならないんですよね、きっと。

○坂部 すみません、確認しますので……

すみません、お待たせいたしました。写真のほうで確認させていただきます。まず、左上にありますVendorというのが、これが売り子に当たります。その次に可動式キオスク、これはMobile Kioskということで書いてございます。レストラン、店舗、固定式キオスクですけども、これは兩岸のオレンジ色のところに集まってきている人たちです。最後にターミナル近くにある市場というところで兩岸の黄色のところ、ここにいらっしゃる方々をこのような形で定義させていただいています。

○石田委員 それと続けて、10ページから11ページ、12ページと非常に詳細な調査をされた結果が簡略にまとめられて、わかりやすく載っているんですが、例えば売り子の数が545人であるということ、それから、キオスクについてもパーセントというのが書いていますけれども、

この売り子の数とそれ以外のところというのは、これはだぶっていないわけですよ。545人というのは純粋な売り子の数ですよ。

それから、キオスクの人というのは専らどこに住んでいるんでしょうか、可動式キオスクで来られる方々は。

○坂部 可動式キオスクの方ですか。

○石田委員 はい。売り子の方は近くに大体近くに住んでいる……

○坂部 そうですね、近くに住んでおられるということで。可動式キオスクは……

○石田委員 それは調査では調べられなかったということであればそれでよろしいんですけれども。

○坂部 ちょっと確認させてください……

すみません、お待たせいたしました。キオスクの店主の大体94%が調査対象地域内にある6つのコミューンに居住しているという状況です。

○石田委員 キオスクもそうですか。

○坂部 はい。比較的かなり高い割合ということを確認できています。

○石田委員 あと2つだけ質問させてください。

まず最初は、9ページに書かれている間接的な影響を受ける人たちの5つの分類の中で、どこが橋がかかる、ルートが変わることによって一番負の影響を受けるグループなのかという、そういう重みづけを、もしやられたのであれば教えてください。それは結構大切なことだと思うんですけども。それが第1点。

もう一つは、12ページには住民からは事業の実施を歓迎する意見が示された。さはされど、その下の2つのポチの2つ目に、新たに売り子として活動できる場を提供してほしいというふうにしっかりと彼らの意見が書かれていると。ここら辺の事情をもう少し知りたいんです。つまり、何を以て事業の実施を歓迎したのかと、つまり、我が事として考えて事業の実施を歓迎したのか、それとも、我が国として地域の発展として望ましいという、生活観から若干遊離した一般論の話なのか。なぜかという、3キロも離れるわけですよ。お客さんは来ないですよ。だからこそ売り子として活動できる場を提供してほしいという意見も出されたんだと思いますし、そこら辺の消息をもう少し細かく教えていただくとありがたいんですが。その2点です。

○坂部 ちょっとすみません、細かい事実を確認させてください……

(坂部・小泉、相談)

○小泉 すみません、時間が限られておりますので、ほかの方もご質問ある方いらっしゃるかと思いますから、出していただくということによろしいでしょうか。

○長谷川委員 では、今の答えのほうはちょっと後のほうに回しまして、よろしいですか。ほかの方、あるいは石田委員からほかの質問があれば続けて。

どうぞ。

○柳内委員 質問というよりもちょっとお願いなんです、質問を兼ねてなんです、ちょっと今回のものが協力準備調査という形になっているわけですが、2月から始まって、どういう形で作業をやってきて、今後何が残っている、その辺の工程表みたいな、作業工程みたいな、そのアイテムを入れたもの、何かそんなものをちょっと示していただいたほうがわかりやすいような気がするんです。

特にこれは1.6の詳細資産調査ですとか、こういうものは今後これから行います。それで、今回の調査ではこういうための準備をいろいろやっていますよと、そういうことですね。その辺がちょっと何か、終わったものと、それから、これからやるものがちょっとよくわからないところが。ちょっとそれはお願いしたいと思います。

○長谷川委員 図表等ですぐ見せてもらうのは困難だと思うので、口頭で簡単に、前の審査会がその中でどの時点でやられたかというのも含めて、ちょっと簡単で結構なので、今までの流れを。

○坂部 では工程を簡単にご説明だけさせていただきます。

本年の2月から調査という形で実施させていただきました。まず、ことしの2月の中旬から4月の中旬にかけて、第1次現地調査のためにカンボジアに調査団を派遣させていただいております。その中でこの調査の実施の前提ですとか、あとは設計の基本条件、自然条件、例えば地形調査ですとか、地質調査、こういったものを実施いたしまして、設計に影響する事項、について調査してまいりました。

その後、日本に帰国いたしまして、橋梁の基本的な諸元を検討してまいりました。その結果として基本的な道路の線形と橋梁の形式、これを基本設計の提案としてまとめさせていただきました。

その結果を、本年5月の下旬になりますけれども、またカンボジアに第2次現地調査団として派遣させていただきまして、そこで橋梁と取材道路の線形の基本的な合意と、その後7月、8月にカンボジア側が行います環境社会配慮の手续・作業、こういったスケジュールを確認してまいりました。

その後、7月から現地、また調査団員が入りまして、実際に環境社会配慮に関する事項、主に住民移転のことが中心になりますけれども、カンボジア側の活動を支援するために7月から調査団派遣をしております。

8月にはJICA団員も入って、住民移転の作業計画はどうなったのか確認するために8月上旬から中旬まで第3次現地調査団を派遣しております。

そこまでの結果を取りまとめてご報告させていただくのが今回の報告でございます。

○長谷川委員 この審査会が以前1回やりましたよね、予備調査のほうの審査会で。恐らく1年前ぐらいではなかったでしたか。

坂部 はい、昨年10月27日になります。

○長谷川委員 相当前なので、我々もどの辺を指摘させてもらったかとか、かなりわからないところになってしまったのですが。そのときには予備調査ということで。

○坂部 はい。前回は予備調査ということで、答申いただいたものの項目で追加で調査が必要な事項をいただいたところを昨年の8月から9月にかけて調査を実施してまいりました。この調査では主に越境交通の話と交通の話とフェリーの話と住民移転の話、この4点でご報告させていただきました。

○長谷川委員 そうすると、その答申を踏まえ、ある程度参考になさって基本設計に入られたと。

○坂部 そうです。

○長谷川委員 基本設計中ですね。

○坂部 そうでございます

○長谷川委員 それが最終的に終わるのがことしいっぱいぐらいが.....

○坂部 そうですね。本年度末報告書を取りまとめさせていただいて、早ければ年明けぐらいには報告書の簡易版を公開できるような段取りを予定しております。

○長谷川委員 それを称して協力準備調査と、こう言っているわけですね。

○坂部 と呼んでおります。

○長谷川委員 わかりました。

柳内委員、いかがでしょうか、今の説明で。

○柳内委員 基本設計であるということですね。

○小泉 昔の表現でいう基本設計を、今、実施しているところです。

○長谷川委員 J B I Cの話もどんどん入ってきて、名前がたくさんあって、我々も混乱して

いるところが多いんですけれども。その辺、よくわかりました。

どうぞ。

○野村委員 3点、教えてください。

今回、住民移転対象が減りましたと。それは道路公用地幅、ROW、片側30メートルというのを必要な幅に縮めたことによる対象者の減が大きな要素ですということなんですけれども、30メートルを縮めたことによって道路の規格だとか、道路の安全性だとかいうことには影響しないという理解でよろしいでしょうか。

逆に、影響しないということであるとすると、片側30メートルというカンボジアの、ルールがある意味門だということになるんでしょうかというのが1つ目の質問です。

それから、もう一つは、プロジェクトじゃないほうの資料で、2ページ目のところに開発対象地域の縮小というところがあって、もともと開発調査で非洪水地域としていた東側の土地利用改変を見直し云々と、現状どおり洪水流が流入する構造を採用したということが書いてありますが、どういう話だったのか教えていただければと思います。

最期にこれは新しく橋ができたときに、その橋の通行については、これは国境を越えるわけですよ……越えないわけですか。

○坂部 ここは国境ではありません。

○小泉 ここは両方とも国内です。

○野村委員 国境を越えるということはないわけですね。

○小泉 この橋そのものはカンボジア国内でございます。

○野村委員 わかりました。

ではそうすると、基本的にトラックだとか車は、新しく橋ができれば、一号線から橋をノンストップで向こう側に渡って、さらに先に進んでいくということですね。それはそれでわかりました。

では、最初の2つについて教えていただければと思います。

○小泉 では、まず1点目の件につきましてお答えします。

PAPsの数が減りましたのは、やはりおっしゃってましたとおり、当初の考え方である道路用地、このライト・オブ・ウェイを実際の工事に必要な施工範囲、最小限にした上で、その部分を用地取得の対象にしましょうという考え方で行いました。

つまり、道路の公共用地で、通常日本でもそうですけれども、単純にこの道路ののり面だけではなく、ある程度その状況に応じてですが、幅をもって、いわゆる公共用地と位置づけてい

ることはカンボジアだけでなく、ほかの国でも割と通常だと思うんです。

ところが、実際にこの第二メコンの橋を整備するに当たって、恐らくカンボジア政府も公共用地、道路用地として30メートルを確保したいと考えているとは思いますが、それですと、直接今回の工事に関係ないエリアも含めて、当面不必要なエリアについても用地取得が必要になります。そこまでやる必要は今のところないですし、我々の考え方としても、影響を与える家屋数をなるべく最小化しましょうという考え方に基づいてやっていますので、このPRWという考え方で、実際にカンボジア側には用地取得を行ってくださいという考え方を示しています。

ですので、ライト・オブ・ウェイそのものが問題かどうかということは、特にそれが問題であるということではないかと思えます。仮に100メートルを公用地として位置づけるというのは問題があるかと思うんですが、今の国道一号線、あるいはその先の国道五号線ですとか、カンボジアの国内の道路のネットワークの中で基幹となる道路につきましては、基本的にライト・オブ・ウェイを片側30メートルということにしておりますので、この考え方については問題ということではないのかなと考えております。

つまり、国の中、日本でも例えば東海道ですかと、山陽道、東北道みたいな基幹となる道路につきましては、将来の拡幅等も含めると、ある程度公共地として大きく確保しておきたいというのがあるのではないかと思います。

それがカンボジアの場合ですと、一号線、四号線、五号線というような南北東西を結ぶ基幹の部分は30メートル、その次のグレードですと25メートルというところで変えておりますので、今の国道一号線の区間、それから、そこにつながる第二メコンの橋の区間についての公共用地としての考え方、ライト・オブ・ウェイを30メートルというのは、それ自身は決して問題ではないのかなと考えております。ここはよろしいでしょうか。

○野村委員 質問の趣旨は、カンボジアでこの事業で30メートルは要らないのではないかと議論をするのであれば、今後カンボジアの道路を整備していく場合は、ここで30メートルとらなかったという実績があるのなら、ほかの道路を今後建設するときにも、30メートルなくてもいいのではないかと議論があり得るのかどうかということが一つです。もう一つは一号線は30メートルの規格でやっていますと。そうすると、この橋の取り付け道路に伴う何キロだけが、30メートルの幅をとらない、あるところまでは30メートルの幅の用地が取得されているけれども、この事業に関する用地が急に狭くなってしまう。突然として用地の取得の規格が違ってきてしまっているというようなことになっているんですか。

○小泉 既存の道路の規格につきましては、今の国道一号線で整備してきている規格と、その先、橋のアクセス道路、これは同じです。道路の幅員ですとか、構成についてです。ですから、それまで片側3.5メートルの車線が急に3メートルになって変になるとか、そういうことはございません。まずこれが1点目です。

それから、国道一号線の道路につきましても、ライト・オブ・ウェイは30メートルということで位置づけられておりますが、実際に日本の無償資金協力で整備している区間につきましては、30メートルを用地取得してくださいということではなく、ここも実際の工事に必要な最小限の範囲ということで、同じ考え方、つまりPRWという考え方をを用いて、用地買収してくださいということをしております。

つまり、この考え方につきましては国道一号線と第二メコン架橋と同じ考え方で整備をしてきております。

○長谷川委員 幅広く最初とって、環境上、移転の問題があるから、それをベトナムが規則の中ではそれを狭めることが可能であったと、今回はそれが実現している、それはそれでとてもいいと思うんですが、安全性とか交通安全上、これを狭めたことによってという、そちらの影響度はいかがなんでしょうか。

○小泉 交通安全につきましても、別の道路の施工区間とかでやはり事例になったケースというのがございまして、我々、この国道一号線、それから、第二メコンの整備をするときにかなり意識してまいりました。一つ安全の問題で重要なのが、この国ですと4輪と2輪車、つまりオートバイが非常に多いもので、そこが錯綜していると。それによって事故が起きたりとかということがあるということから、今回の道路の設計で、2輪車と4輪車はまず分離させましょうということの方針にしております。具体的には2輪車が2.5メートル、4輪が3.5メートルということをすることによって、2輪と4輪の錯綜というのをなるべく少なくしましょうという考え方に基づいております。

それから、例えば道路の設計速度の考え方、例えば設計速度80キロですと、曲率が何メートル必要だとか、そういうのがございしますが、その点は日本の基準に基づいて行っておりますので、実際の道路のところでは急に事故が起りやすくなるようだとか、そういうところに関しては最大限配慮して行っております。その点は大丈夫だと思います。

○長谷川委員 野村委員、よろしいですか。

○野村委員 結構です。

○長谷川委員 先ほどの石田委員への返答、用意できましたか。

○坂部 この非洪水地区の話でございますけれども、もともと開発調査の提言としては、ここに取材道路を建設するに当たって、下を盛土ですとか、そういった形で、外側と内側と閉め切ってしまうと、内側に水が入ってこなくなりますので、この場所を新たに土地活用、土地を活用して何か開発できるのではないかという点で、開発調査の中ではそういうふうにしたらどうだという提案が実はありました。

ただ、今回協力準備調査を実施する上では、やはり一番優先すべきとして、環境への影響というところです。プロジェクトの目標を守りつつ、一方で環境社会配慮の観点からもなるべく影響が出ないようにということで、今回はここを閉め切らない形でこの盛土の下にカルバートを入れました。すると、洪水のときには水が外からざーっと流れてきて、ここの地域にも水が入ってくるような形を維持するといったことを今回の計画の中でかなり重視したことから、1項目記載させていただいた次第でございます。

○長谷川委員 それでは、先ほど石田委員から質問のあったことに関してはいかがでございますか。

○坂部 そうですね、ちょっとすみません……

○長谷川委員 時間が必要であれば。

○小泉 5つのカテゴリーの重みづけという点がまず1点ございまして、もう一点は売り子さんに対するインタビューの、恐らくどういう形で意見を聞かれて、かつ、回答のところももう少し詳細にということですが。

○石田委員 ここはパブリック・コンサルテーションで2つの方向性の違う意見が出されているので、どんな感じだったのかなと。もう少し詳しくお聞かせ願えないかなと思いました。

○小泉 原票といたしますか、元データに戻って確認して、正確なところをご報告したほうがよろしいかと思っておりますので、それでもよいでしょうか。

○石田委員 その2点についてです。

○小泉 特に2点目のほうですね。

○石田委員 それともう一点教えてください。フェリー事業は縮小ないしは廃止というのはどういう方向で決まっているのか。それが今決まっていなかったら、いつごろ、どういう形で決められていくことになるのかという何か予想等があれば、現状をお聞かせください。

○小泉 まず現状につきましては、ここを廃止するか最低限のサービスを残すかということも含めて、まだ公共事業省で議論している段階になっているものと思います。

○坂部 仮に今後いつの段階でということですが、この事業が実施されることが確実にな

った場合に、ではいつ完成するから、いつごろからフェリーをどうしようかという具体的な議論に入れると考えられます。ですので、ちょっと今、具体的にでは何年何月ごろというところは、私どもも何とも言えない状況でございますけれども。

○石田委員 我が国としては、代替案は示されていますか。この橋をもうつくるんだから、ここはこうすればいいだろうという、そういうことは報告書の中にも含まれているか否かという、イエスかノーだけでいいんですけれども。

○小泉 そこに関しては、我々の報告書としての提言は行ってはおりません。

ただ、1つ情報ですけれども、北のほうにきずな橋という橋、これはコンポンチャムにございますが、そこは橋ができる前、2隻のフェリーを実際に運航していました。これが、橋ができてからフェリーにつきましては、完全に撤退という形となり、そのフェリー自身も別の区間、別のところのサービスに回しているという状況になっております。

○石田委員 ありがとうございます。

○長谷川委員 それでは平山委員、お願いします。

○平山委員 環境管理計画のモニタリング項目についてご質問したいのですが、報告資料の14ページに表4というのがあります。この大気質のところ鉛が載っていないのですが、これは既にカンボジアでは鉛の規制等がきちんとされているから、モニタリングをする必要がないということなのかどうかを確認させていただきたいというのが第1点目です。

第2点目は、方法等のところで「最も影響の大きい保全対象周辺で」と書いてありますが、具体的に表5によりますと、調査地点が3つほど書いてあります。これらの対象地点と道路の関係がどのようになっているのか、道路端でモニタリングをするのか、それとも、もっと離れたところであるのかということが知りたいというのが第2点目。

それから、第3点目ですけれども、頻度のところに「供用後1回」と書いてありますが、例えば工事期間中は「1回/年」と書いてあるところと比べますと、ひよっとすると供用後は1回しか測定をしないということなのですかということ、それから、さらにその1回というのは一瞬のサンプルをとって、それを分析するという一瞬という意味の1回なのか、それとも1日中継続的に測定をしますという意味での1回なのか、それとも、1カ月継続的にやりますということなのか、この1回ということの意味がどういうことなのかということをお聞きしたいと思っております。

橋梁ができるということで、大気汚染への影響がかなりあるのではないかと考えられますが、その点についての対応ということをお聞きしたいということです。

(坂部・小泉、相談)

○坂部 では、すみません、ご回答させていただきます。平山委員からいただきました3点のところ、順番に回答させていただきます。

まず、大気の測定項目の中に鉛が入っていないということでございますけれども、基本的にはカンボジアのSub-Decreeのほうから関連する省令や、を参照していますが、鉛が入っていないという背景、理由、原因が、まだ追えておりませんので、ここは確認させていただいて、改めてご回答させていただくという形でもよろしいでしょうか。申しわけありません。

2つ目ですけれども、測定地点でございます。まず、想定される工事の種類で、こういったものが影響が出るのではないかと想定しておりますが、実際に今後入札手続等を経て、建設業者のほうが決まった段階で、では具体的にどこでどういう工事をどのタイミングで実施するのかといったことが施工計画とともに詳細に出されてくる予定になっております。

そのためピンポイントで「」という点はお示しできませんが、今後適切に影響が計れるような形で、調査地点で計画していくことを考えています。そういった形のご回答でもよろしいですか。

○平山委員 せめて道路端でとかというのはないですか。

○小泉 逆に留意点ということで平山委員から提案していただけたら、そういうのもある程度踏まえてやるという……

○坂部 また、3つ目のご質問にございました、頻度につきましても、どれぐらいのタイミングというところも、これからカンボジア側に持って行って、具体的にではどういうふうに行かせるかを協議させていただくことを考えております。これをベースにちょっと詳細を今後、この調査で詰めさせていただいた上で最終報告書に反映させていただければと考えているところでございます。

○平山委員 そのベースというのを説明していただきたいのですが、どういうベースでやられるのでしょうか。1回というのは本当に1回でしょうか。カンボジアに提案されるわけですよね、どういうふう提案されるのでしょうか。

(坂部・小泉、相談)

○長谷川委員 時間がないので、もしお答えするのに検討時間が要する場合は、また後日、委員あてに何らかの方法でお知らせいただければありがたいんですが。

○小泉 この点も含めまして、後日の対応というところでさせていただければと思います。

○長谷川委員 よろしいですか、とりあえず。

満田（オブザーバー） すみません、1点だけお願いします。

○長谷川委員 ちょっと待ってください。今、たまたま環境管理計画、あるいはモニタリングでのコメント、質問があったんですが、これについて委員の方、ございますか。

ちょっと私のほうから1つよろしいですか。今回、住民移転というものが一つの大きな焦点になっておりますけれども、提案されたモニタリング計画の中で公害系、あるいは自然環境系が含まれておるんですけれども、この住民移転、つまり生計回復がちゃんといったかどうかというあたりを確認するためのモニタリング項目がないんですね。この記述の中では工事期間中というふうになっておる項目とは言っているんですけれども、モニタリングというのは工事後も当然かかってくるわけで、そのときに今言ったような社会環境的なものが、やはりなくてはいけないと思うんです。そのあたりをどう考えているのか。

例えば、再生計画が別途あって、そちらのモニタリング計画としてまた考えていくんだと、そういうことであるのか、ちょっとその辺の方向性をお教えてください。

（坂部・小泉、相談）

○長谷川委員 それでは、これについてもまた後でお願いします。

今の項目以外でも結構です。委員の先生方からございますか。

お待たせしました。では、満田さん、お願いします。

満田（オブザーバー） 本件につきまして、住民移転につきましては、また引き続き先ほどの問題提起を踏まえて意見交換させていただきたいと考えているところなんですけど、1点かなりそもそも論に類するところで私どもが問題提起といたしますか、私が個人的に問題提起させていただいていたことの中で、この案件がそもそも無償資金協力によって支援されることの是非というものを前回審査会の場でも問題提起させていただきました。そのときは、それは審査会でそもそも議論することなんだろうかというような理由で真正面から議論させていただけなかったように思います。ただ、私自身としては、これは問題意識としては感じておりまして、ひょっとしたらこの審査会の所掌を超えるかもしれませんが、意見表明させていただきたいとします。

もう一つ、重要な事業ニーズにかかわる話で、先ほどフェリーがどうなるかというご質問が委員からも出ていましたが、本件、開発調査にかけられたときに、F/Sの結論の中で、現行フェリーの改善、それは船体修理体制の整備や安全性の改善などを含む現行フェリーの改善をしながら本件の必要性についても引き続き見ていくというような結論だったように承知してい

ます。であるから、このF/Sで提案された現行フェリーについては、協力準備調査の中でも検討されたのかどうか。その結果、どうなっているのかというのをちょっと最後に確認させていただきたいと思います。

最後に本件に関連する事項といたしまして、現在カンボジアでは特にプノンペン及びプノンペン近郊で非常に暴力的な住民移転、強制移転というものが相次いでおりまして、これに対して国際ドナーは非常に問題意識を感じ、カンボジア政府に対して強制移転をやめるようにというレターを出して抗議しております。

残念ながら日本の名前は見当たらないわけなんですけど、日本として非常に影響力を持つドナーとして、今後カンボジアの一件一件の案件のみならず、カンボジアの公共事業を支援する上で、どういう戦略で臨むかということは、これは大きな検討事項であらうと思ひまして、私はこの案件自体の住民移転への対応もさることながら、この段階で、しかも無償の巨大大業について日本として支援してしまうことについては疑問を感じております。

これもまたこの審査会の所掌を超えてしまうのかもしれませんが、要はカンボジアではそういう問題が頻発しているのものであるということは、この案件を考える上でもぜひ留意して語っていただきたいと思っており、情報提供させていただきました。

以上です。

○長谷川委員 今、満田さんのおっしゃられたことは非常に大事なことであります。最初に言われたように、前回も同じような話があったときにも、やはりこの審査会のちょっと範疇というか、フレームワークはちょっと超えてしまうのではないかということだったと思うんですけども、そういうご意見が当然あっていいと思うんですけど、その辺はどういうふうなルートでご意見を上げる道が残されているんですか。もしこの審査会でないと……

○野村委員 無償にふさわしいのか、カンボジア全体的に強制移転の問題があるのではないかという問題提起については、この審査会の場で議論するのは、適当でないと思っております。

ただ、せっかくこういう場があって、議事録も残るような場ですから、そういうオブザーバー、満田さんのほうからそういう意見があったということはJICAがきちんと受けとめれば結構であって、この場での議論はこれ以上する必要はないと思っております。松本（オブザーバー） 1点いいですか、手短かに。

しかし、カンボジア政府の意思であるとか、キャパシティーを考える上では極めて重要だと思います。世界銀行初め、たくさん主要なドナーがこれだけの声明を出すというのはかなり異例なわけですから。つまり、これだけをしなければならないというところに対して、確かにJ

I C Aとコミュニケーションをとっている I R Cとかは非常に前向きかもしれませんが、しかし、やはりこのドナーの声明がの中で言っていることは、やはりカンボジア政府の意思と、それからキャパシティーのことだと思いますから、そういうテクニカルな部分で考えられる点については、ぜひ審査会の委員も考慮していただく。必ずしも政治的な部分だけではなくて、そこに背景としてある技術的な部分、あるいは意思というのガイドラインの中に書いてありますから、そういうようなことも配慮した上で審査会として役割を果たしていただきたいと思います。

○長谷川委員 可能な限り。

○松本（オブザーバー） 個人で、松本と申します。

○長谷川委員 よく存じ上げています（笑声）。できるだけ配慮はしたいとは思っております。ほかにいかがでございますか。

ちょっと私のほうから質問をさせてもらってよろしいですか。調査団、あるいはJ I C Aのほうから上げていただいたこういった報告書類、あるいは説明を聞くと、直接かかわりのある地域住民の人たち、移転しそうな人も含めて、パブリック・コンサルテーションとか、ほかの説明会も通しながら、あるいは現地での調査団のドア・ツー・ドアの調査を含めて、割合うまくいっているような印象はあるんです。いろいろな意見が上がってきたときに、現地政府、ベトナム政府としても十分配慮していきますというような書き方もされていますし。

ただ、今、おっしゃっていただいたように、現地のNGO等、例えばNGOフォーラムですか、このあたりではまた違うような意見を持っているということなんですが。つまり、直接かかわりある地域住民と、それから、このNGOフォーラムの関係性というんですか、そこが調査団としてはどうとらえておって、これだけの意見のギャップがどこにあるのかという、これは前々からこの審査会も巻き込まれてやられているわけですが、そのところがどう整理されていて、どんな見解をお持ちでということなんです。余りにも上がってきた説明文書と、こういった意見の間があるものですから、どちらかが全く勘違いのことを言われているのか、我々としては現場に行ったこともございませんし、一つその辺ちょっと、今あるお考えを伺いたいと思います。

○小泉 恐らくですが、どちらが正しくてどちらが全く間違っているというようなゼロ1の話ではないと思うんです。我々はI R Cを通じて先方とやりとりしていますし、実際に地元のパブリック・コンサルテーション等を行うにしても、その場に来ていただいた人の声を聞いて、それを受けております。もちろん実際には事務所のスタッフ等も現地に何度も足を運んだりし

ておりますので、我々はJICAとしてできるところは、相手側を通じて、あるいは直接行くところも含めて意見を吸い上げたりするようにしております。その中で、得られたものを報告させていただいているということで、例えば先ほどの売り子のところにもありましたけれども、ああいう意見が出てきたのも、無視しているとかではなく、この場にも報告させていただいております。

一方、NGOフォーラムさんも恐らく、NGOフォーラムさんのつてといいますか、長くいらっしゃっているわけですし、そこで実際に現地に行かれて意見を聞いたりしていますので、聞く対象者ですとか、そういうところで差が出てくる部分というのがもしかしたらあるのかと思います。恐らくどっちかが正しいとか間違っているとかということではないのかなと思っています。

○長谷川委員 どうぞ。

○石田委員 ちょっとその点でコメントを。

実は私たち今、現場に行っていないので、正しいか、正しくないかという意見に対して、僕は論議するつもりは全くありません。ただし、委員として考えられるのは、このテーブルに出されるものを、何らかの判断をしてほしいと出されてくるわけですから、できる限りいろいろな事実を知りたいというのは確かなんです。その点において、今回、私が質問された範囲だけについて言いますが、フェリーに関する間接的な影響を受ける人たちの調査は量的には十分把握していただけたように、非常にありがたく思っています。

でも、ハウエバーなんですね。ハウエバー、ではパブリック・コンサルテーションでどのような意見が出されて、だれが出したかというようなことと、先ほど申し上げたような地域としては望ましいというような一般的な意見はあるんですけども、では個人としてはどうなのというところが見えてこないというところはやはり非常にもう少しお聞かせ願いたいと思うので、そういう調査の質的な問題みたいなところも実は若干何か今の段階では気になっていますので、別に調査団にこれ以上の負担を強いるつもりは全く私としてもないんですけども、もし、この案件がカンボジアの国内においても非常に急がれる案件であって、でも、かつ、ほかの観点から見ると、慎重に進めなければいけないという要素があるのであれば、やはりもう少し事実関係を明らかにしていただいたほうが、私たち、少なくとも私にとってはより別の観点からも何か判断ができるかなという、そういう感じはしています。

以上、感想に近いところですけども。

○長谷川委員 今回の報告書、8ページですけども、最後の行に、パブリック・コンサルテ

ーションを開いて、開催日もNGOフォーラムに知らせたが、当日参加していないと。だから、フィードバックもできていないということで、これは一つの事実関係なんですね。なぜ来てくれなかったのか。それは非常に……

松本（オブザーバー） それはすごい重要なんです。30秒。

○長谷川委員 では短くお願いします。

満田（オブザーバー） 実は私も金曜日に審査会に出るに当たって情報をアップデートするためにNGOフォーラムの方と話をしたんです。これについて彼らは、要はパブリック・コンサルテーションを開かれる前日にJICAの人たちにお越しいただいたと。かなりショート・ノーティスだったもので、余りきちんとコメントはできなかつたんですが、それでもその場で、例えば住民移転計画を公表してほしいですとか、あるいはパブリック・コンサルテーションに参加したいので場所を教えてくださいとか、日時を教えてくださいとか、それから、その他、先ほどご紹介したようなことは言って、プラス、後でもう少し具体的なコメントを送りますということと言ったらしいですが、どうやら日時と場所については彼らはわからず、出席できなかったというふうなことをおっしゃっていました。

○宮崎 ちょっと、いいですか。

私は実はNGOフォーラムの会合にも参加させていただいたんですが、多分それは正しくない発言だと思います。実施日についてもちゃんと説明しておりますし、確かにショート・ノーティスであったことは事実かもしれません。ただ、前日ではなくて、多分3日ぐらい前だったと思うんですけども、どうもご予定が余りよくないと。彼らは何かちようどセミナーをやっていて、そのタイミングとちようどぶち合ってしまったので参加できないというお話だったんですけども、場所も時間もちゃんとお伝えしていますので、それはちょっとおかしいと思います。

○野村委員 不毛な議論をしたくないので、申し上げますが、先ほど経済基盤開発部のほうからおっしゃられたように、この住民移転の問題は、デジタル的に1・オア・ゼロみたいな話ではないと思うんです。どんなに労力をかけて立派なRAPをつくったとしても、それが終着目的ではないわけです。計画をつくれればみんなが安心して「よかったね、これで皆さん、仕事が終わり解散しましょう」というものでは決してない。事業が実施されて、住民が移転し、それで新しい生活を始めるというところまで、非常に長い時間がかかる話であり、その間にNGO、現地住民、それからJICA、カンボジア政府が、いい意味での緊張関係を持っておくというのが非常に大事なことだと思っています。

したがって、みんなが今の段階で納得して、口をつぐんでしまうというのは逆におかしい。いつでも文句を言う人があらわれる。あるいは文句を言うことで改善していくということを今後とも継続していくということが大事なので、その段階で、言った、言わない、3日がショート・ノーティスだったのかどうかという議論をしていますが、意味がないだろうし、そういうことでいちいちやり合っている、皆さん、お疲れになるばかりではないかなと思います。そういう意味では今の段階で関係者の間で100%納得していないかもしれないけれども、齟齬があるところはお互いに話を詰めていけばいい話であるし、あるいは今後の事業実施、完成まで含めた住民移転をうまくやっていくという意味では、そういう意識が大事だと思っています。

以上です。

○長谷川委員 不毛な議論、非常にやってはいけないと思います。ここは責任追及の場でもございませんし、審査会委員は第三者的にいるものですから、どちらが正しい、正しくないということは決して言えません。やはりこういった、特に住民移転等、社会の人、住民の人にかかわるような問題については、議論を重ねていく。その中で理解し合うということが一番大事なことだと思いますので、今日の時間的な制約の中では、いろいろな情報を持ち寄ることもまだできていないと思います。1週間ぐらいですね、委員の方には時間的な余裕を設けて、さらなる質問、それからコメント、これは事務局のほうにお寄せいただくということにしたいと思います。また案内はeメールで行くと思いますけれども。

それから、今日来ていただいたフロアの方も今までどおり担当部署のほうにいろいろな意見を、今のような話も含めて持ち上げていただければ、我々も参考にできると思います。

時間が来ましたので、これでおしまいにしたいと思います。ありがとうございました。

2案件まで5分ほど休憩、ですから、四十二、三分まで休憩をとりたいと思います。

午後4時35分休憩

午後4時44分再開

○長谷川委員 それでは、2つ目の審査のほうに入りたいと思います。

2つ目はベトナムです。持続可能な総合運輸交通開発戦略策定調査、開調ですけれども、このドラフトファイナルレポートの報告ということで、よろしくお願いたします。

○紺屋 経済基盤開発部の紺屋と申します。それから、私どもの部からは課長の小泉と2人で説明させていただきます。

初めに、今年度の4月13日に議論をいただいた、ご審議いただいたものでございますけれども、もう資料でお読みいただいているかもしれませんけれども、結論として中止ということに

なりまして、せっかく前回お時間いただいたんですけれども、このような状況になってしまいました。今回はそのプレF/S中止の経緯と、あとSEAについてもご説明をさせていただきたいと思います。これにつきましてご審議いただくということではないと思うんですけれども、ベトナムではほとんど事例がないということで、貴重な情報かなということでご説明させていただく次第です。

それでは、お手元の資料の1枚目の頭から説明させていただきます。

まず、1ポツ、案件概要でございますけれども、ベトナムの全国を対象にしまして、運輸交通の戦略を長期・中期・短期で策定すると。それから、南北高速鉄道、それから、南北高速道路についても概略的に検討をするというものでございます。さらに、これに加えるのであれば、当初はプレF/Sをやるというものでございました。まだ調査自体はやっている最中でございます。

2ポツ、経緯・進捗は、11月に調査を開始して、先ほど説明させていただいたとおり、4月13日にプレF/Sのスコーピング案についてご審議いただいたというものです。

3ポツがプレF/S、4ポツ以降がSEAですけれども、まず3ポツでございますけれども、(1)の目的、当初、マスタープランの中で優先的に実施すべきと考えられるプロジェクトを選びまして、それについてプレF/Sをやろうということで考えておりまして、ハノイの環状道路の四号線というものを選定いたしまして、それにつきましてプレF/Sを実施しよう。なお、この対象プロジェクトの選定は環境社会配慮の観点も含めて総合的にクライテリアを設定して評価して選定したものです。

(2)でございますが、結論としましては、今回、この調査の中ではプレF/Sは行わないことといたしました。これはこの環状四号線だけではなくて、ほかも含めてプレ・フィージビリティ・スタディーは行わないということにいたしました。

理由は大きくはア、イ、ウのとおりなんですけれども、まずアは審査会への諮問・答申をいただいた後に、ちょっとお恥ずかしい話なんですけれども、対象プロジェクトについてベトナム政府が自己資金でF/Sをやり始めているということが確認されたということです。もちろん日本側が勝手にこれをやろうとしていたわけではもちろんありませんで、運輸省の副大臣まで含めた会議でそういう話をしていて、あちらから何も話もなくて、わからなかったということでございます。

それから、イのところなんですけれども、では、そのベトナム側がやっている既存のというか、やり始めているF/Sをレビューするという選択肢もあったかなとは思いますが、ま

だベトナム政府はF/Sをやっている途中であって、途中のものをなかなかレビューするのも難しいと。

それから、日本側の考える路線より若干広いというか、半径が大きいような路線でございまして、それと違うので、どちらかがおかしいということですね。こういうふうにすべきだというような話をすると、かなり調整が大変だと。ではすぐにレスポンスが返ってくるかという、それもなかなか難しいだろうということで、現実的には難しいのではないかということでした。

それから、ウにつきましては、マスタープランで区間を切って、ほかにも候補のプロジェクトを並べて、その中から今回選んだわけですけれども、ほかの2番目、3番目というようなところも可能性としてはあったんですけれども、かなりの部分が自己資金とか他ドナーの支援で調査をやっているというところまでして、この調査の中ですぐにやらなければならないという案件はなかったということです。

(3)は、答申事項をいただいたんですけれども、それについての対応表を作成しております。後ほど説明させていただきます。

ただ、今、説明させていただいたとおり、プレF/Sをやらないということですので、この調査の中では直接は対応は難しいという状況でございましてけれども、今後ベトナム側で似たような調査を実施するような場合は申し入れていくということで考えております。

ちょっとここで資料1と2について簡単に説明させていただきますけれども、大体、今、概要を説明をさせていただいたので、はしりますけれども、資料1「高速道路プレF/S実施中止の経緯」という資料がございまして。その中の、まず1では対象区間を選ぶという選定のクライテリアで10番に環境面での困難度と、環境部分について、もちろんクライテリアに入れて当初は選んだというものでございまして。

2ポツが実施中止の経緯ということでございましてけれども、注2にMOT傘下の交通運輸設計コンサルタント公社というのがございましてけれども、このTED I²というところが実施しているというのがわかったということでございまして。

そのほかは、ちょっとずらずらと書いてございましてけれども、基本は先ほど説明させていただいたとおりのこととございまして。

図の2というのは、ちょっとページを振っていませんが、資料1の4ページ目のところに図の2というのがございまして、赤と青で線が書いてございましてけれども。

○杉本課長 お手元の7ページにございます。

○紺屋 7ページ目のところで、赤いほうが当初、VITRANSS2、この調査の中でやろ

うということで提案したルートでございまして、青いほうが彼ら、ベトナム側が実は始めていたというものでございまして、広いと。余り広いと、中心部を抜けるようなものとかが、ここを通ってくれないと。余り意味がないだろうというようなことで、内側のほうが環状道路の意味があるだろうということで考えてみたものでございます。

それで、次の8ページのほうに区間ごとに切った一覧がございまして、それぞれについて、だれがやっているとか、建設中とか、そういうリストがございましてけれども、ごらんとおり、非常にたくさんやられているということで、余り区間としては優先すべき区間が残っていないという状況でございました。

資料2のほうに移りまして、これは答申いただきました内容についての検討の結果でございます。9ページです。先ほどちらっと申し上げましたけれども、基本はベトナム側で実施する場合には答申を踏まえてやるべしということで、申し伝えるというのが内容でございます。

一番上の代替案の検討はそういうようなことで、調査対象事業につきましては、評価方法を明確にすべきであるということにつきましては、先ほど申し上げましたとおり、環境も含めてクライテリアを設けて評価していると。

それから、影響評価項目、現地調査項目、これにつきましては、基本的にはベトナム側でちゃんとやるように申し伝えるということでございます。

それから、一番下の情報公開のところにつきましては、ベトナムの手續とJICAガイドラインとの整合性について確認していくべきということで、今後はやっていく場合には整合性について確認するというところでございます。

それから、10ページのほうに行きまして、10ページの上のほうの8ポツのところでございますけれども、パブリック・コンサルテーションのことにつきましては、ベトナムでのEIAレポートでは指摘の項目については記述されているということで、今後ベトナム側でやっていくときにはこの答申を踏まえて同様な方法でやるべきということでございます。

EIA手續、9ポツでございますけれども、これにつきましては前回の審査会でも簡単にご説明しましたけれども、基本的にはベトナムでかなり実績があるということで、通常であれば適切に実施がされるのではないかなというふうに考えております。

以上でございます。以上がプレF/Sの実施状況について、中止に至った経緯でございます。引き続きSEAの説明もよろしいでしょうか。

では、1ページに戻りまして、一番下のほうの4ポツの「長期運輸交通開発戦略策定における戦略的環境アセスメントの実施について」、この調査は先ほどのとおり、全国の交通計画を

考えるというものでございまして、その段階から環境社会、環境面について留意していくと。これはベトナムで法律がありますので、できるだけというか、それに基づいてやっていくということをやっているものでございます。まだ完全に調査は終わっておりませんので、途中段階での報告ということになります。

(1) の目的・対象でございますけれども、今、申し上げたようなことでございまして、S E Aの制度が導入済みということで、S E Aレポートの作成支援等を実施しているというところでございます。

2 ページ目のほうに移りまして、S E Aの法制度というのが一応あるにはあると。資料3 というところについておりますけれども、これが資料の半分ぐらいを占めていますけれども、英語でびっしり書いてあるものでございますけれども、中身をちらっとごらんいただければわかるかなと思いますけれども、余り細かいことは書いていないという状況でございます。具体的な運用の方法はないので、今回の調査の中では技術的、あるいはそのほかの観点から妥当ではないかというような内容を想定してやっているということでございます。

(2) の進捗でございますけれども、今回の調査の中ではS E Aレポート作成は終わらないということでございます。

それから、(3) 調査プロセスの概要でございますけれども、今まで、今はドラフトファイナルレポートとか、そういうのをつくっているような段階でございますけれども、前の段階でインテリムレポートというのをつくりましたけれども、その段階で概略的な戦略というのを作りまして、それに基づいてS E Aの議論を始めましたと。今、先方政府でレポートをつくっているところでございます。

まず、アのS E Aの対象でございますけれども、ここは一番レベルの高いというか、上位の2030年までの長期運輸交通開発戦略を対象にするということにいたしました。これは先ほどの法制度で余り具体的に、これについてやらなければならないというのが決まっていはいないんですけれども、最上位の計画、S E Aのそもそもの考え方としてはできるだけ上流の段階でということかと思うんですけれども、そういう観点からも2030年の一番長いスパンでの計画でS E Aを適用したと。

それから、他方で2030年よりもうちょっと早い、南北高速道路とか鉄道の計画をつくるんですけれども、最上位のものでつくるので、それより下の計画につきましては、S E A不要ということが先方の判断としてございました。

それから、イのS E Aの内容でございますけれども、この内容につきましても、くどいんで

すけれども、何をどのぐらいやらなければならないかという規定は明確にはないということでございます。どういう項目について調べなければならないとか、どういう方々に対して何回ぐらいやればいいのかというのもわからないということでございます。そういう状況でございますので、技術的に検討可能な範囲として検討を行っています。

ア、イ、ウでございますけれども、これが主な内容でございますけれども、まず、アの代替案の設定でございますけれども、これにつきましても代替案をきちんとつくって、それで評価をしようと、当然と言えば当然なんですけれども。ここで3つのシナリオをつくりました。まずはBase Network、調査の中で提案するもの、それから、Do Nothing、この調査で提案しない場合、何も提案しない場合のケース、それから、Do Maximum、全部やる場合という3つのパターンを代替案として設定しております。

それから、(イ)の代替案を実施した場合の環境社会面での影響の把握と。先ほどの代替案ごとに幾つかのクライテリアをもって、評価をしたということでございます。用地取得、生態系、大気汚染等々、これは環境面、それから、社会経済面も含めてということでございます。

それから、理想的には定量的な評価を全部やるというのが望ましいんですけども、マスタープランレベルですと、なかなかそれが難しいと。前提条件もさまざまございまして、なかなか難しいということで、ただ、できるだけやるべしという考え方で、道路については何とかできるだろうということで、道路については定量的に評価をしまして、どの案であればどのぐらいの影響があるということを検討いたしました。

道路以外のセクターにつきましては、留意事項というのを取りまとめたというものでございます。

(ウ)の関係者からの意見聴取でございますけれども、本調査におきましては、別にこの調査に限らず、開発調査ですと、ステアリング・コミッティーというものを設置して、開催して、そこでさまざまな方々の意見を聴取していくと。反映していくというのは普通のプロセスでございますけれども、このプロセスが広義の意味では意見聴取に該当するのではないかなというふうに考えられます。

SEAにつきましては、先ほどから申し上げているとおり、長期のレベルで定量的には出せないんですけどもということで、計画案を関係者に提示しているというものでございます。

(4)でございますけれども、ベトナムにおけるSEAの課題と。もうちょっと何回も申し上げているんですけども、余りまだ例もなく、運用のルールもないという状況ですので、ルールをちゃんと整備していくことが重要ではないかなということでございます。

それで、あと定量的な予測もなかなか難しいものが結構ございまして、そういうのを前提にして検討していくのが必要かなと思っております。

それから、意見聴取につきましても同様でございまして、これも具体的に、全部そうなんですけれども、なかなか具体的なところが決まっていないと、どういうふうにやればいいのかというのがばらつきが出てしまうのではないかなということでございます。

あと資料のほうでご説明させていただきますと、資料の11ページ以降がこのSEAに関する資料でございまして、11ページから先ほどのベトナムにおけるSEAのルールでございまして、それがずっと続きまして、39ページまでずっと続きまして、後ろの3ページだけがこちらの調査で検討している資料でございまして、40ページのところに横長に資料4というのがございまして、ここでは各プロジェクトの、これは道路の区間ごとに書いてあるのが行で分かれていますけれども、その行ごとに、その右のほうにAir PollutionとかWater Pollutionといったようなものがあるかないか、影響はどのぐらいかというのを評価して、カテゴリー、最後の右のA、B、Cというようなものがついてございまして、どれがいいということをやっていると。全部を見ながら、マスタープランレベルで全体として環境にとっていいという結果が出るような計画にしているというものでございまして、ただ、ちょっとこれはサンプルでございまして、まだ全部計画がいろいろ中が動いているところでございまして、サンプルでございまして、こういうことをやっているというものです。

それから、41ページが、先ほど道路についてだけ定量的に出しているという説明をさせていただきますけれども、Do Nothing、Base Network、Do Maximumで、それぞれCO₂、NO_Xとかがどのぐらい出るというふうなものを出したものでございまして、Do Nothingですと、例えばNO_Xが非常に多くなっておりますけれども、何もやらないと、すごい渋滞になったり、変な遠回りとか、そういうことになりまして、排出量がふえたりということでございます。Base Networkにすれば大分減るけれども、Do Maximumをやればもっと減るというようなことで計算をしているものでございまして。

それから、最後の資料6でございまして、これは道路以外です。ちょっと定量的になかなか難しいところにつきましても、縦にRoad、Rail、Airというのがございまして、各サブセクターごとにResettlementとか経済活動云々というところにどういう影響があるかというのを検討しているものでございまして、これは割と一般的と言えれば一般的でございまして、ということでございます。

これもまだ計画の中身自体がまだちょっと流動的なところもございまして、まだ確定はして

おりませんけれども、こういうようなことをやっているという状況でございます。大体SEAにつきましてはこういうような感じなんですけれども、今回、昔の開発調査というスキーム

今も開発調査というスキームですけれども でやっているものでございますけれども、それにつきましては、基本的には先方政府の要請に基づきまして、国際約束に基づいてやっていると。先方政府がかなりコミットメントを持って、関心を持ってやっているということでございまして、計画の内容とか、非常に関心があると。ステアリング・コミッティーというのをそのためにやって、請願もやって、さまざまな意見がかなり積極的に出まして、そこで議論していると。この調査ではもう6回ほどステアリング・コミッティー、あるいはそれに準じたものを開催しております。

ということで、そういうところで意見の聴取をまずやっていると。それから、計画をつくる際にはニーズとかインパクトとかコストというようなものを当然検討するものでございますけれども、環境とか社会面の配慮ももちろんやっていると。例えば道路だけつくると、道路の交通量がふえて、排ガスもふえるということでございますけれども、鉄道にできるだけシフトするようにすれば、速く、安く動けますし、環境の負荷も小さいというような検討ももちろんやっているとございます。

普通の開発調査のマスタープランをつくるというプロセスですと、SEAのアプローチとも基本的な考え方では合致しているのではないかなというふうにも考えられます。今回はそういうやり方にのっかって、かつ、環境の部分についてはもうちょっと突っ込んでいったというものでございますが、基本はかなり考え方としては似ているのではないかなというふうに考えております。

すみません、説明は以上でございます。

○長谷川委員 ありがとうございます。

4月13日にプレF/S、スコーピング案についての答申をさせてもらったわけです。今回はそのときに大分出してもらった意見にかかわりあるプレF/Sが、今、説明いただいたような事情ですべてなくなったというふうなことになってしまいました。

それで、事務局にお尋ねしたいんですけども、今回ここで我々がやはり答申をするという形で話し合いというか、質問等……

○杉本課長 今回、既に説明の通り、諮問答申をいただく対象そのものがなくなってしまったという事情にあります。ただ、前回のスコーピングについてはご意見をいただいたものですから、ちょっとその結果がどうなりましたということをご報告させていただくとともに、あとは

マスタープランの中で、この審査会の中でも話の出ていましたSEAに関して、具体的に取り組んでおりましたので、それをちょっとご紹介させていただきまして、あとご質問ですとか、ご意見とかがもしございましたら、お受けして、今後調査等々に生かしていきたいと思っている次第です。

○長谷川委員 例えば通常ですと、答申のいわゆる答申内容とそれについての解答とかいう表ができますけれども、今回はそういう形にはならないわけですね。単純に助言とか意見とか、この場で申し上げさせていただくという形ですね。

○杉本課長 はい。

○長谷川委員 わかりました。そういう位置づけだそうです。

ご質問、ご意見、おありかと思いますが、いかがでしょうか。

どうぞ。

○野村委員 SEAについてのご説明を受けましたが、SEA自体はベトナム側で、JICAの調査とはかかわりなく進めていくという理解でよろしいんですか。

○紺屋 はい。ベトナム側で進めます。かかわりがないかということ、もちろんデータとかを提供して、それをもって彼らも検討しているようですので、調査結果で、先ほどの例えば道路の交通量の予測、環境への影響の予測結果とかも渡していきまして、そのほかにも何かこういうデータをくれみたいなのをぱらぱらと言われているようでございますので、関係があるかなということでございますけれども、この調査が終わってしまったら、基本的には彼らがやるということではございますけれども。一義的には彼らです。

○長谷川委員 JICAの環境社会配慮もこれからリバイズされますけれども、現状のものですと、マスタープランレベルについてはSEA観点から環境社会配慮をやりましょうということになっていますよね。今回の調査はまさにマスタープラン段階のものだと思うんですけれども、本案件についてはSEA的なものは、JICA調査団はやられたんですか。

それと、それから、今回出てきたSEAの、ベトナム側で法律的にもあって、それとのかかわりというのはどういう関係性があるんですか。

○紺屋 SEAをこの中でやったか……ベトナム側のSEAのルールとの関係と、すみません、先ほどの開調の委員会の中での議論の関係ですか。ではない……

○長谷川委員 先ほども言ったように、どうぞ。

○杉本課長 調査団としてどう取り組んだかということによろしいですか。

○長谷川委員 前回の答申、4月13日ですか、あのときのこと、私、記憶が余りないんですが。

○杉本課長 あのときはS E Aの議論よりは、プレF / Sの。

○長谷川委員 スコーピングの話で。

○杉本課長 ええ。まず、案が出てきた経緯ということで、こういった形でいろいろなものがある中でこれが重要ということで出てまいりましたということと、あとプレF / Sを実施する上でのスコーピングというところが主な議論となっていました。

○長谷川委員 つまり、プレF / Sを対象としたE I Aの話をさせてもらったんですね。

杉本課長 そうです。

○長谷川委員 ですから、ここにあるマスタープラン案件について、S E A的なものを環境配慮ガイドラインにのっとって、やる、ならないという話はたしか議論されなかったというか、資料もなかったんですね。

○杉本課長 そうです。

○長谷川委員 今回それが出てきたものですから、「あれ、この案件はガイドラインに沿って、S E Aはどうしたんでしたっけ」という、私は今、質問をさせてもらったんです。

○紺屋 今、杉本課長からご説明があったように、前回はS E Aは審議していただいたものからは外ということなので、なので、諮問いただいたことについての説明とか、報告というわけではないです。最初に杉本課長から一番最初に説明いただいたとおり、余り例もないということで、貴重な情報ということでご報告させていただいているというものなので、前回の審査会とかとは全然関係ございませんし、今のガイドラインとも直接は関係はないという……もちろん従ってはやってはいるんですけども。

○杉本課長 直接のこの答申というところの枠には入っていない。

○紺屋 直接の答申ということではないです。

○野村委員 これまでのこの案件の経緯というのは、プレF / Sのスコーピング案という形で諮問・答申があって、今日はプレF / Sが中止になりましたという報告をいただいて、それはそれでもう一つ決着なんだろうと思うんですね。

ただ一方、我々が前回4月に諮問を受けた事柄とは別にS E Aの話というのはJ I C Aの調査なのか、あるいはベトナムが自分でやっているのかはともかく、調査が進んでいますと説明いただいて、それはそれでいろいろ大変だなと思うんですけども、ガイドライン上はS E Aの実施だけ、つまりマスタープランでS E Aをやります、プレF / S、個別案件のF / Sはやりませんという場合に、マスタープランのS E Aが審査会の対象になるという整理になっているんですけどか。なっていないということですよ。

○杉本課長 基本的に現在の形ですと、個別案件の環境社会配慮に関するスコーピングの話というところに入っていき手前のところで、個別の案件について言えばガイドライン上のカテゴリーがAなのかBなのかといったところまで、そこまで判断がつかないような手前のところでやっているというケースがほとんどですので、そういった状態のときにはこの審査会の場に諮問答申という形で出すということは通常はやっていないです。

○野村委員 私はこの審査会の場でSEAだけを正面から取り上げて議論するのは余り適当ではないし、それはやり切れないだろうと思うんですが、ただ、一方、新ガイドラインの議論とかでは、原科先生はSEA推進派で、SEA、SEAとしきりに旗を振っておられるので、そうすると、今後審査会の場でのSEAの取り扱いも変わってくる可能性があるのかしらと、ちょっとやじ馬的な関心で話をさせていただいているんですけども。

○長谷川委員 私のイメージとしては、今度の新しいガイドラインがどうなるかわかりませんが、既存のものの中から言うと、調査団側はかなりSEAという観点もマスタープランみたいなきには配慮しながらやってくださいと。

ただ、我々審査会のほうにかかってくるものに関しては、JICAさんがこれだけについて審査してくださいというふうに言って、それに答えるわけですから、もしそこでSEA的な部分を最初から審査してくれなくていいですよと言われていれば、もうそこには踏み込めないというか、今回はだから前回の審査会なんかが多分そうではなかったかなと。

ただ、今回はSEAというものが出てきたものですから、我々がせっかくここにいますから、SEAに触れないわけにはいかないの、今回はその調査団、JICAのほうはSEAというものをベトナム側には法律がありますと、せっかく支援という形で環境配慮をやりますから、JICA調査団もSEAというものを踏まえて少しでも技術的にもいろいろな形で協力しましょうということは今やっているわけですね。その中途段階なわけですね。

ですから、それについてガイドラインではこう言っているとああ言っていると、相手とかいうことは持ち出して、我々のほうで助言したり、コメントはしてもいいわけですね。そういう考え方でいいわけですね。

○野村委員 いや、助言もコメントも求められていない……

○田中委員 だから、経過報告。別にもし本当にそのSEAについて助言するとかいうことになれば、もっとしっかりした資料を出さなければむりなのではないでしょうか。気がついた範囲で何か言えばいいだけということでもいいのではないのでしょうか。

○小泉 今回につきましては、まさに今ご議論されていますが、こういう状況ですというご報

告といたしますか、それをちょっとさせていただく、要はただ単に中止しましたという前段だけですと、「以上」でもう終わってしまいますから。ただ、せつかくこういうのに取り組んでいるということがありますので、この一つの事例ということで紹介させていただいているというようにとらえていただければと思います。

○野村委員 道路セクターのマスタープランをつくろうとして、そういうS E A的なアセスをしようと思ったときに、どういう項目をどういうレベルで評価していけばいいのかということが、なかなか難しいと書いてあるわけですが、例えば日本でやった事例だとか、参考になるような資料というか、前例というものはあるんですか。

○小泉 そこら辺はまさに原科先生にちょっと教えていただきたいところでもあるんです。

○長谷川委員 田中先生も詳しいと思うんですけれども。

○田中委員 私の記憶では、これは長期運輸交通戦略ですよ。ですから、交通体系全体をとるということですね。どういう交通配分がいいとか、ないのではないですかね……あれはつまり運輸省の中でも縦割りになっているわけですよ、私の記憶では。

○平山委員 ないと思いますね。あるのはやはりアメリカのようにティアリングの制度があるところ。それなりのレベルで、例えば法律をつくるだとか、長期計画をつくるだとか、そういう段階で何かいろいろ、いろいろというほどあるのかどうかわかりませんが、そのときに蓄積されたものがあればあるぐらいですよ。

○長谷川委員 たまたま、きのうとおととい、アセスメント学会があつて、田中先生も出られていましたけれども、S E Aの話も何件か研究発表がありましたけれども、やっぱり日本の国内のS E Aまでちゃんとやった案件というのは非常に少なく、余り威張ったことを言えないと思うんですが、ただ、昨年でしたか、環境省がS E Aのガイドラインをつくったりしましたので、あの辺をぜひ参考になさってもらうのと、それから、もうリバイズしなくてはいけない既存の環境配慮ガイドラインを運用するときにも、運用研究会というものがつくられて、そこでS E Aをどう具体的にODAの中でやっていったらいいかという手法論がかなり具体的な方法も含めてやっていますので、その資料もちょっと参考になさっていただければいいかなと思いますけれども。

○野村委員 私は意識として2つありまして、日本でもなかなか具体的に方法論が固まっていないものを途上国に持ち込んで「やれやれ」とはやし立てるのはいかになものかという意識は私に常にあるんです。

ただ、さはさりながらS E A的な発想で見ないとカバーできないんだろうと思うのは、さ

っきのカンボジアの案件、個別案件についてではないけれども、全般的にカンボジアでは住民移転について、非常に強制的、強圧的な手法がとられているという、ある意味風評的な部分もあるのかもしれないですけれども、そういうような部分があると。つまり、カンボジアの政策的に、住民移転への対応が必ずしも十分ではないという議論というのは、むしろこういう S E A 的な発想のスコープの中で議論しないと、個別の第二メコン橋の議論のところでは話をされても、ちょっとしんどい。

むしろ、こういう中でいわゆる通常的环境項目ではなく、社会環境的な項目も含めて、ただ、それはあくまでも住民移転に関する政策的な評価みたいな位置づけになるのかもしれないですけれども、そういうところで触れておかないと、ああいう問題提起に対する答えというのはなかなか難しいのかなという気がしますと。

○長谷川委員 今日資料の中に入れていただいた紙、ベトナムの S E A の法律ですね。これなどはこうやってできているわけですから、法律面では日本よりも進んでいるわけですね、かえって。ですから、逆に日本が学ばせてもらうということも調査団の方々、あってよろしいかもしれませんし、絶好の機会ですから、積極的に既存にある日本の資料も使ってやられたらよろしいかなと思いますけれども、いかがでしょうか。

プレ F / S、せっかく一生懸命ご検討なさったのに、これは……

○柳内委員 しかしこれは、プレ F / S を始めるときには案件としては、これは円借の見込みでやっていたのでしょうか。

○紺屋 そうですね。

○小泉 直接ではないにしても、その中からいい案件については、我々としても円借款として、タマとして提案したいというのはもちろんございました。

○柳内委員 それで、先方が独自に動いてしまって、日本側として借款の対象になり得るのでしょうか。先方はそれをもうあてにしていないということなんでしょうか。

○杉本課長 ここは一般論なんですけれども、円借款で案件を検討します場合には、別に J I C A が必ずしも F / S をやっていなければいけないということはありませんで、相手国がやっても、別にほかの援助機関がやっても、そこは基本的には同じ扱いといたらあれですけれども、だからだめなんだということはありませんで、要はちゃんとスタディーがやられているかどうかというところをポイントに検討してまいりますので、ですので、例えばですけれども、ベトナム側が F / S をやりまして、それをもとに円借款の要請が出てくるということはこれまでもありましたし、今後も十分あり得るかと考えています。

○柳内委員 日本側でF/Sをやったものも、同じものをベトナムでまたやりますよね、あの国は。

○杉本課長 そうですね……そういったケースもあるかと思えます。

○柳内委員 ですから、ダブルでやっているという感じでやっていますよね、大体。それが今度はそういうことで、日本側はやっていない、こちらだけでやっているということで、どういう扱いを考えておられるのかということがちょっと興味がありますね。この場の議論とは全く違うんですけれども。

○長谷川委員 本来ですと、まず戦略的なマスタープランがあって、プレF/S的なもので選定したものをプレF/Sをやって、具体的なものがマスタープランに従って出てくるわけですよね。今回、日本はマスタープランと一部のプレF/Sということ想定したわけですが、どんどんプレF/S対象のものがほかの援助国とか、あるいはベトナム側がどんどんやっているわけですよね。そうすると、せっかく同時にやったマスタープランが後づけというか、虫食いにされてしまっていて、その有効性というか、その辺がなかなかJICAさんもこれから苦労なさるかなという気はするんですけれども。

ただ、そういう意味ではSEAをどこの援助機関もやっていないと思いますから、SEAという手法だけを取り上げて、JICAとしてここだけは新しいものという、支援の形をしましたよということは一ついい形で残せればいいかなと思うんですけれども。

それから、ついですけれども、SEAの話で代替案のところがございましたよね。全くやらないときと、それから今回の計画をやったときと、それから、ベトナム側が計画しているものをプラスした3種類が出てきましたんですけれども、例えばSEA上の代替案の設定の中で、道路で交通を図ろうとしたところ、例えば飛行機に変えてみるだの、鉄道に変えてみるだの、そういった運輸の中での交通主導の代替のあり方というものも、ひょっとしたら次の段階として代替案的なものがないのかなという気もしたんですけれども、その辺もちょっとご検討いただく余地があるかなという気はしたんですが。

○野村委員 それは論文が5本ぐらい書けるんじゃないですか（笑声）。

○長谷川委員 代替案としてはこの3つ以外にはないかなという気がしたので。

ほかにいかがでございますか。

実は私が今日はピンチヒッターで村山委員のかわりをさせてもらいましたけれども、村山委員の言つてで、多分この前の案件でやったメコンのほうが、かなり関心を皆さん持っているので、先ほど最後に言ったように1週間のさらなるコメントや質問の時間を設定してくださいと

ということで、これは事務局にお願いして、それは先ほど皆さんにも言ったとおりです。

この2つ目の案件なんですけど、ちょっと私、村山先生に確認し損なって、これについても1週間もらったほうがいいのかどうか……

○杉本課長 本件の扱いについて村山先生にご相談したときには、どういたしましょうか、中止になってしまったんですがということを申し上げていたのですけれども、ただ、前回、諮問・答申させていただいた経緯もあり、結果については皆さんにご報告をしてくださいという話でしたので、特にもしなければ、これでご報告という形をお願いできればと思っていますが。

○長谷川委員 では、これについてはまだ追加の話は、特段なければいけないということで進めさせていただきます。

では、一応2件の話は終わったんですが、事務局のほうから何か。

○杉本課長 お手元に2つほど資料がございますが、1つは定期的に出ささせていただいております技術協力の案件を中心にした採択の情報でございます。両面で箱がついているものでございます。基本的にはカテゴリBの案件について採択のあったものを載せておりますので、ご参考までに配付させていただいております。

あともう1枚が、実はもう新宿、竹橋にありますのも今週限りでございまして、この連休を使いまして、新しい本部ビルに移転いたします。このカラー刷りのものが新しいビルのロケーションになります。一番近いところが、有楽町線の麴町駅からですと、歩いてすぐになります。ほかのアクセスとしましては、半蔵門線の半蔵門駅、もしくは東京メトロ及びJRの四谷駅から、もしくは市ヶ谷駅から徒歩で10分弱かと思っておりますけれども、アクセスになっております。

ですので、ということで次回の審査会はこの資料にございまして、10月は対象になるものはございませんで、11月2日の月曜日を予定しております。アフリカのリベリアの案件を1件予定しておりますが、そのときにはもうこの9月の下旬で私ども、本部ビルを移転しておりますので、こちらの住所のほうにお越しいただければと思います。またご案内のときには地図等々を一緒につけさせていただいてと思っておりますけれども、もうここでのこの審査会ということは今回で最後になりますので、また引き続き新しいビルでもどうぞよろしく願います。

以上でございます。

○長谷川委員 何か委員の方から質問とか。

○宮崎 第二メコンの関係で、1週間待って、コメントをいただくというお話だったんですけど

れども、ちょうど連休になってしまうということで、連休明けの正午とかということによいですか.....

○杉本課長　そうですね。大体審査会は月曜日ですので、次の月曜日の大体お昼というのをやらせていただいていることが多いんですが、もう月曜日、休みになって、月、火、水とお休みですので、次が来週ですと24日の木曜日が最初のワーキングデーになりますので、その日の午前中あたりをめどにいただければと思います。またメールでご連絡させていただきます。

○宮崎　それプラス、今日ちょっと答えていないところをあわせて事務局のほうから回答いただくというような感じでよろしいですか。

○長谷川委員　あとCCで来ているものも、もし送っていただくようなら。

○宮崎　わかりました。

○長谷川委員　お願いします。

よろしいでしょうか。

では、今日はこれでおしまいにしたいと思います。ありがとうございました。

午後5時32分閉会