

第5回

ジェット口環境社会配慮ガイドライン策定委員会

平成19年2月22日(木)

独立行政法人 日本貿易振興機構

午後 2時06分開会

事務局（植田） それでは、本日の委員会を開始させていただきたいと思います。これより先、議事の進行につきましては委員長にお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

原科委員長 それでは、開始いたします。

最初に「国際協力機構における環境社会配慮ガイドライン」についてということで、このご紹介を田中委員にお願いいたします。よろしいですか。

田中委員 それでは、本日は私どもJICA（国際協力機構）環境社会配慮ガイドラインの概要をご紹介させていただきたいと思います。

通常、環境アセスメントというものの報告書の作成手順というのは、こういう形でEIA（環境アセスメント）の全体計画をつくって調査を行い、そして予測評価を行った後に準備書をつくっているいろいろな意見を聞いた上で最終的に評価書をつくるという形が普通です。

最近では、日本の環境影響評価法でも、いわゆる最初の段階で方法書というものをつくって、それに対する意見を聞くというようなやり方も行われております。

私は、最初にこのお話をして、たぶん最後もこのお話で終わると思うのですが、この環境アセスメントの本質というのは、ここに書いてあるようなことだと常々思って仕事をしております。

情報公開と地域住民や環境を保全しようとするグループの参画も得て、提案事業の必要性、正当性、妥当性について計画の初期段階から議論を踏まえて、代替案などを見出す。このところがちゃんとしてなければ、いくらアセスメントをやっても、それはいわゆるしょせん事業ありきのアセスメントになると思っています。

その後、これらの一連の協議を経て合意形成が得られた優先プロジェクトに対して環境社会配慮はスコーピング、緩和策やモニタリングなどに関する的確な対応を図るための仕組みというふうに考えております。

私どもは現在、施行されております環境社会配慮のためのガイドラインを、今この内容をどうやって実際に行っていくかということで、担当している職員の皆さんも苦労しながらやっているということでございます。

以前はこういう形ではなくて、いわゆる事業アセスメントのガイドラインというものをういて、開発調査業務などが進められてきておりました。

これにつきまして、では、お配りした資料に従ってご紹介していきたいと思います。

まず、お配りした資料の表紙の裏を開いていただきますと、「JICA環境社会配慮ガイドライン改定委員会の提言」というのが2003年9月に出されております。この改定委員会の提言

を最初に持ってきました理由は、ここで大変いろんな議論を重ねて、その結果を私どもの新しいJICA環境社会配慮ガイドラインに組み込んでいったということで、原点はこの改定委員会にありましたので、これをきょう最初に持ってきたわけです。

それから、次の3ページ、通し番号を上振っておりますので、その通し番号でお話ししたいと思いますけれども、この3ページに検討の背景というところが1の1から入っておりますけれども、ここに書かれてありますのは、真ん中よりちょっと上のパラグラフでしょうか、日本はODAの実施に際して、環境や地域社会に与える影響について環境影響評価などを行いつつ適切な環境社会配慮を行うことを、1999年8月に発表された「政府開発援助に関する中期政策」で示しています。ここが一つのやはり大事な点だと思っております。その後、前回の策定委員会でJBICのご説明もあったわけですが、JBICの皆さんのおつくりになられたガイドラインに、私どもの技術協力の部分がどう対応していけるかということで、このガイドラインの改定委員会が開催されたわけです。

通し番号の4ですが、改定委員会のメンバーのリストがここにずらっと並んでおります。今回の議長をなさっておられる原科先生をはじめ大学関係者の方々、NGOの方々、それから民間団体と書いておりますけれども、海外コンサルティング企業協会の皆さんも入っておられましたし、それからJICA、JBIC、アジア経済研究所の方、社団法人の海外環境協力センターの理事も入っておられました。それから省庁の委員の方々はこちらに書かれてありますようにODAを担当している関係省庁の課長が皆様委員でしたので、この方々が一緒に入って19回にわたる委員会が2002年12月から2003年9月まで開かれました。

それから、次のページの5ページですが、ここに「審議の経過」ということでずっと書いてありますけれども、私たちの場合には非常に事業自体がこのガイドラインをきちんと遵守して実施していかなきゃいけないという事業も多々ありましたので、これだけの回数が必要になったということです。

6ページにも「今後の取り組み」ということで、一番下にパラグラフがございますけれども、「今後、この改定委員会の報告書の提言に基づいて、JICAにより環境社会配慮ガイドラインの案が作成され、パブリックコメントなどの所要の手続きをへて、ガイドラインが決定されることとなるが、このJICAによるガイドラインの作成プロセスにおいて、本改定委員会の提言が適切に反映されるよう本改定委員会または本改定委員会との継続性を維持しつつ、これにかわるものとして設けられる議論の場において、これまでと同様の幅広い意見交換などが行われるよう、必要な体制を確保することをJICAに要請する」と書いてあります。このとおりになりました。次の通し番号7ページですが、実際の議事録の一部を複写してき

ましたが、これはジェットロの皆様が実際に議事録作成でやっておられるのと同じようにこういう形で私どもも公開をしまいいりました。現在もJICAのホームページ上にこの議事録は載っております。

それでは、次に、このガイドラインの本質として大事なところをご説明する前に、私どもはJICAの関係者、つまりJICA職員、JICAの専門家として環境社会配慮で海外に行かれる方、それから海外の環境省ですとか公共事業省の職員の方、そういった方々に対する研修を行っておりますので、その様子を少し見ていただいて、実際にどういう環境社会配慮の面で人づくりをしているかというのを、少しご紹介させていただきたいと思います。

(ビデオ上映)

これは、アフリカのザンビアで環境社会配慮のトレーニングコースを日本人専門家に対して行っている様子です。

これは、ザンビアの厚生省の方々と環境衛生面の環境社会配慮について意見交換をしまして、日本から行った研修生(専門家にこれからなっていく人たち)がプレゼンテーションをしているところです。

こちらは、ラオスの森林局にて、環境社会配慮の研修を行っている様子です。

これは、ジュネーブのWHO本部に行きまして研修を行っているときの様子です。

今お話しされている方は、2年ほど前に訪れたときは環境局長だったのですが、マーガレット・チャンさんと言いまして、現在、WHOの事務局長をしているそうです。

こちらは、今度は東京の私どもの幡ヶ谷にございます東京国際センターで、アフリカ、ラテンアメリカ、東南アジアなどから環境アセスメントの専門家の方に来ていただいて、1カ月間の研修をしているときの様子です。ここで、私どものガイドラインの説明をいたします。

これは、イランでプロジェクトがございましたけれども、そのときの協議の様子なのですが、最初に私どもの環境社会配慮ガイドラインの説明をしまして、初期環境調査、これを先方にやっていただくということを話し合ったりしてまいりました。

この後は具体的な話になりますので、今度はお配りした資料にまた戻りたいと思いますけれども、通し番号の8ページからガイドラインが載っておりますが、これはちょっと文字が小さいと思います。したがいまして、事務局の方がガイドラインだけを別刷りで用意して下さっておりますので、その別刷りのものでご説明をした方がよろしいかと思ひます。

まずは、私どものガイドライン、2004年4月1日から施行されておりますけれども、この中でホームページにアクセスしてごらんになった方はどれくらいいらっしゃいますでしょうか。手を挙げていただいて。ありがとうございます。たぶん関係者だから皆様見ているのかなと思ひ

うのですけれども、ありがとうございました。それでは、大事なところをこれからピックアップしてお話ししたいと思います。

まず、今度は下にあるページで申し上げますけれども、1ページ、ここに基本的事項のページがございます。1の1、理念というのがあります。実は、やはりこの理念というのは非常に大事で、この理念をどうきちんとみんなで考えていくかということで、ここでも大分時間を使ってこの文章ができてまいりました。

そして、この理念の中で、2つ目のパラグラフにございますけれども、「政府開発援助のうち技術協力を担うJICAが、相手国が主体的に取り組む『持続可能な開発』に果たす役割はきわめて重要である。持続可能な開発を実現するためには、開発に伴うさまざまな環境費用と社会費用を開発費用に内部化することと、内部化を可能とする社会と制度の枠組みが不可欠である。その内部化と制度の枠組みをつくるのが『環境社会配慮』であり、JICAは環境社会配慮を適切に行うことが求められている」と。

その次のパラグラフにございますけれども、「環境社会配慮を機能させるためには、民主的な意思決定が不可欠であり、意思決定を行うためには基本的人権の尊重に加えてステークホルダーの参加、情報の透明性や説明責任及び効率性が確保されることが重要である」。こういうことが書かれてあります。

後々ご説明いたしますけれども、このステークホルダーの参加をどういうふうにも実際やっていくかということが、とても私たち日々の仕事の中でも大事なものになっております。

目的が書かれた後に、1の3、定義というものがございます。この定義も非常に重要なものですが、定義の11番目、2ページ目の真ん中辺りですけれども、「『現地ステークホルダー』とは、事業の影響を受ける個人や団体（非正規居住者を含む）及び現地で活動しているNGOをいう。また、『ステークホルダー』とは、現地ステークホルダーを含んだ、協力事業に知見もしくは意見を有する個人や団体をいう」というふうに書かれております。やはりこの定義も非常に重要で、私たちはこの定義について随分議論をいたしました。

それから、12番目に、「『審査諮問機関』とは、協力事業における環境社会配慮の支援と確認に対する助言を行う機関のことをいう」というふうに書かれております。実際に現在この環境社会配慮審査会というのが開催されておまして、この内容については後ほどご紹介させていただきます。

それから、3ページ、環境社会配慮の基本方針というのが1の4という項目にあります。この基本方針は全部で14項目のところまでございますけれども、14項目のうち、JICAの実施体制を強化するというところまでの7つに関し、この中で特に私たちが難しいなと思っております。

ますのは重要事項の5番目、ステークホルダーの参加を求めるところが、先ほどから繰り返し申し上げておりますように現場ではなかなか思ったように進まないのも現実であります。

それから、5ページ、1の6、相手国政府に求める要件というのがございます。これは、環境社会配慮自体がその国の事業実施を行う機関が責任を持って行うということが大前提になっております。そこをJICAは開発調査等を通じて支援をするということにしております。1の6の1番目にこう書いてあります。「相手国政府は、プロジェクトの計画作成とその実施の決定において、環境社会配慮調査の結果を十分考慮することが求められる」2番目、「JICAは、要請案件の採択の可否の検討や、協力事業における環境社会配慮の支援と確認を行うに際して、別紙1に示す要件を相手国政府に求め確認する」とあります。ここの案件検討段階、採択の可否を検討する段階で、この相手国政府に書いていただく別紙は添付しておりますので後ほど説明をさせていただきます。

それから、6ページには情報の公開について書かれてあります。この情報の公開につきましては、私どもは開発調査と申しまして大きなインフラプロジェクトの場合特に重要になりますけれども、この環境社会配慮について最初の段階で相手国政府の関係者の方とどういうふうに役割分担をして実施するかということを経済して、ミニッツあるいはスコープオブワークという書類に残すということをしてあります。そこで、情報公開は基本的に先方政府もJICAも行いますよという約束を交わしますので、私どもが日本国内で公開しているFSのレポート、それからマスタープランとか、こういったものは誰でもアクセスできる形に、この文章をつくることによってなっております。以前は、この文章がなかなか最初の段階で書かれることが少なかったものですから、JICAの報告書は、市谷というところがございます国際協力総合研修所、私が所属しているところなのですが、そこにある書架の中にある報告書を一応誰でも見られるようにはなっていたのですが、最終的には相手国はそれを日本で公開しているというのを知らない場合もあったのです。ところが、最近ではこのような文章を最初の段階で入れるケースが、特に大規模案件の場合には増加しております。

また、相手国におきましては、そのレポートの現地語版のものを地域住民の方が参考にできるように情報公開をするということも最初の段階で先方と約束をするということもしております。

それから、2の2現地ステークホルダーとの協議。この辺りがなかなか実際には難しいというのは申しあげましたけれども、では、だれをどの範囲までを現地ステークホルダーにするかというところは経験を踏まえてやるしかないのかなというようなところを関係者で議論をしております。

次にご覧いただきますこの映像は、随分前なのですけれども、今から7年ぐらい前でしようか、タイの北部にございますチェンマイ、チェンライという地域がございますけれども、その近くを流れておりますメコン川の支流コク川、イン川の水を灌漑用水としてバンコク近郊のチャオプラヤ流域に持ってこようという、ウォーター・ダイバーション、導水計画が当時ございました。そのときに現地で実際にステークホルダーと協議をしている様子を、私も何度か行きましたので少しご覧いただきたいと思います。

(ビデオ上映)

これは、その地域の小さな村だったのですけれども、農民の方々が仕事を終えられて、夜、村の中心部のお寺に集まりまして議論をしている様子です。この時点では、もともとプロジェクトはタイの王立灌漑局、R I Dと言いますけれども、そこがプロジェクトを計画しておりましたけれども、ウォーター・ダイバーション、導水計画自体は余りこの方たちにはお話しせずに、村の開発について自由な意見を書いていただいているときの様子です。後でこれは訳していただいたのですけれども、村の人たちにとっては、子供たちに対する教育を何とかもっつきちんとしてもらいたいというのがございました。あるいは、医療関係のそういった施設もほしいというようなこともございました。集会で意見交換をした後、これはJ I C Aがチェンマイ大学の社会科学研究チームの方々に依頼をして行ったときの調査の様子です。前日の夜、ああいうふうに映像に映っておりましたように集会が開かれました。そして次の日にクエスチョネア(質問表)を持って大学の調査員が一戸一戸回りながら、プロジェクトあるいはその村の開発についての詳細な社会調査をやっているときの様子です。この結果、この地域の農村の開発というのを先ずはやはりきちんとしていかないと、ウォーター・ダイバーション、導水すること自体これは無理じゃないかという話がやはり現地でも出てまいりました。

今、ご紹介したのはタイの事例なのですけれども、ステークホルダー協議というのが、最近J I C Aの案件でも、空港案件(グアテマラ)でもございました。他にもステークホルダー協議は規模は小規模なものから大規模なものまでいろいろございますけれども実施されております。ステークホルダーの協議でとても大事なものは、そのステークホルダーの人たちがお話を、いわゆる質疑応答したものをきちんと議事録として残しておくことです。誰が言ったかまできちんと名前も書いて残しておくということが非常に重要なのですけれども、ただ、民主化がもたらしている国の場合には、名前を残してまで意見を述べる方がなかなか出てこないということも現実にあります。ですから、このステークホルダー協議を考えるときには、やはりその国の民主化の度合いというものも一つの指標というのでしょうか、ステークホルダーをどういうふうにしていくかという目安になると感じております。

今度は、これはもっと政策レベルのステークホルダーなのですけれども、今映っている方はルーマニアの環境大臣なのですが、私も2000年から2002年までルーマニア環境省に赴任しております。そのころにちょうどドナウ川が黒海に注ぐところにドナウデルタというのがございますけれども、その地域の保全をしながら人々の生活と自然保護をどういうふうに両立させていくかというような会議がございました。そのときの様子なのですが、ウクライナ、モルドバ、それからブルガリアの環境大臣が集まれて協議をしたときなのですけれども、このときの会議をマネージしたのがWWFという国際環境NGOで非常に有名なところなのですが、そのオーストリア支部の人たちがこの会議を運営していました。ですから、NGO、特に国際的な環境NGOでありますIUCN（国際自然保護連合）、あるいはWWFのような方たちというのは非常にこういった政策レベルでの環境、いわゆる保全に関するマネジメント能力が高いというのを感じた次第です。

このかたは、当時のルーマニア首相ですけれども、環境保全に対する会議にもこういうふうに首相みずから積極的に出席されるということがございました。

また、ガイドラインに戻らせていただきますけれども、ガイドラインのナンバーで申し上げますと7ページ、ここに環境社会配慮の項目というのが2の3というところがございます。この辺りは世界銀行、それからアジア開発銀行、そしてJBICの皆さんがつくられたガイドラインを参考にしながら、こういった項目も書き込まれております。

2の4の審査諮問機関への諮問というところにつきましては、先ほど申し上げましたように現在、この環境社会配慮審査会というのがいろいろな協議をしてくださっております。諮問と答申がJICAのホームページ上に案件ごとに出ております。

それから、9ページ、2の7社会環境と人権への配慮というのがございますけれども、この辺りは特に学識経験者の皆様、あるいはNGOの方々、そういった皆様のご意見がかなり反映されていると思っております。

次に、JICAの意思決定というのが2の8にあります。2の8の2番目に、「JICAは、外務省が国際約束を締結した案件について、当初想定していなかった不適切な点が判明した場合、適切な環境社会配慮が確保されるよう協力事業に必要な措置を盛り込む」。また、3に次のように書かれてあります。「このような対応を行っても、プロジェクトについて環境社会配慮が確保できないと判断する場合は、JICAは協力事業を中止すべきことを意思決定し、外務省に提言する」と書かれてあります。この部分は非常に現実には難しい点もいくつかございます。しかしながら、いくつかの案件では、JICAとしても大規模インフラプロジェクトの開発調査等では、マスタープランなどこういったものを行う作業の中で、出戻りをしてもし

ちんとやろうという形でやっているケースもいくつか出てきております。これもこの後ご紹介したいと思います。

それから、10ページの2の10、ガイドラインの適用と見直しというのがありますけれども、一応5年たったから見直しましょうということだったのですが、来年10月からJ B I Cの円借款を担当されております皆さんと私たちJ I C Aと一緒にありますので、今そのガイドラインをどういうふうに統合するかという話し合いも少しずつ進められつつあります。

それから、11ページから具体的な中身がマスタープラン段階、それからフィージビリティスタディの段階、それは開発調査という事業でありますし、それから、いわゆる技術協力プロジェクトといまして、環境センターのようなプロジェクトに対する専門家の派遣、それから現地の方の日本での研修、機材の調達、こういったものを行う事業にも同じように適用しています。J I C Aの現在の事業の中では、やはりこの環境社会配慮ガイドラインが最もその適用上重要と考えられるとやっておりますのは、インフラ案件の開発調査、特にフィージビリティスタディです。カテゴリーにつきましては、J B I Cの皆様のガイドラインと整合性があるような形で、このガイドラインはカテゴリーA、カテゴリーB、あるいはカテゴリーCという形でつくられてまいりました。

それでは、これから具体的に相手国が要請時に書いてくる環境社会配慮関連の内容についてご説明をさせていただきます。

通し番号の24ページ、ここに別紙の2というのがありますけれども、環境社会配慮の影響を受けやすいプロジェクトはどんなものですか、そういったものが書かれてありますが、この24ページ、25ページ、この辺りの記述は世界銀行、あるいはJ B I Cの皆様のガイドラインとも非常に似た形になっております。どの分野でも大体大規模な開発事業となりますと、カテゴリーAに入るということが見て取れると思います。

そして、26ページですけれども、別紙の3、スクリーニング様式というのがあります。これは日本語で書いてありますが、これらはすべて英語で書かれてありまして、相手国政府が日本に技術協力を要請するときに、このフォーマットに書き込んで要請書を出していただくようになっています。案件名、事業実施機関名、責任者の名前など、ずらっと書かれてありますけれども、この次のページ、27、ここにはチェック項目としてその要請を出そうとしている事業実施機関がそのチェックを入れます。鉱業開発、それから工業開発、火力発電（地熱含む）、水力・ダム・貯水池、河川・砂防、送電・配電、道路・鉄道・橋梁、空港、港湾、上下水道、下水・廃水処理、廃棄物処理、農業（大規模な開墾、開墾を伴うもの）、林業、水産業、観光と書いてありますけれども、これが大体カテゴリーAになるもので、どこかにチェックが入って

まいります。

それから、2の2ですけれども、プロジェクトにおいて以下に示す要素が予定想定されていますかと書かれてありますけれども、イエスの場合、該当するものをマークしてくださいと。大規模な非自発的住民移転があるかないか、あるとしたらどれぐらいの規模か。大規模地下水の揚水はどうか。大規模な埋め立て、土地造成、開墾はどうか。大規模森林伐採はどうか。こういったことが書かれてあります。

このフォーマットの中で最も重要なのが次の28ページです。この28ページの2の3、プロジェクトの概要、これはプロジェクト・ディスクリプション、PDと呼んでいますけれども、ここは通常当然その相手国の事業実施機関がきちんといろいろなことを書いてくるわけですが、その下の2の4、2の5、2の6、この3つは今まで日本のたぶんODAの中でも、書かれたことのないことを書いてくださいという項目になっています。2の4ですけれども、どのようにしてプロジェクトの必要性を確認しましたかと書いてあります。プロジェクトは上位計画と整合性がありますかと。イエスであればそのイエスにレ点をチェックして、上位計画名を記載するということになっています。

2の5ですけれども、要請前に代替案を検討しましたかと書いてあります。この代替案の内容もイエスであれば書いてくださいと書いてあります。

2の6ですけれども、要請前に必要性確認のためのステークホルダー協議を実施しましたかとあります。実施済みなのか、実施していないか、あるいは実施している場合には関係省庁の役人の方だけで議論したのか、地域住民も入っているのか、NGOも関与しているか、その他どうですかと書いています。

ここのところが、もし全部ノーだったらどうかということなのですが、このプロジェクトの概要の2の3の上のところたくさんプロジェクトの概要（規模、内容）が書かれてあって、かつ、その内容が関係者が見て、これは優良案件であり得るという判断であれば、下のところがもしノーであったとしても、マスタープランレベルでの調査をやりましょうかということはあるかもしれません。

しかし、ここにノーがみんなついていて、フィージビリティスタディでお願いしたいというふうに書かれてあったら、これは恐らく採択はされたくないと思いますし、今までのガイドラインの理念からすれば、ここに適切なチェックが入っていないのに採択するということは、フィージビリティスタディとして、これはもう環境社会配慮ガイドラインを遵守できないというふうになると思います。

したがって、この2の4から2の6までのこの3項目が案件の採択の非常に重要な部分

になっております。

その次の29ページは、そのプロジェクトを要請する場合のその国の環境影響評価制度についていろいろ書かれているというふうになっております。ここは、通常それほど問題なく埋めることができると思いますけれども、繰り返しになりますが、その前段の2の4から2の6はなかなか埋められません。ここの部分がジェトロの皆様が実際にお仕事なさっておられる地球環境、プラント活性化の可能性の調査に関連するところかと思えます。この辺りがまさに一番最初のボタンを掛け初めるところの作業をなさるといふことであれば、2の4から2の6の辺りをどういうふうにジェトロの皆さんの仕事として考えていただくかというのが大事ではないかと、私は個人的にはそういうふう感じております。

それから、30ページ、この辺りも特に問題はなく書き込めると思えます。

31ページも、課題についてここはチェックするようになっております。

32ページですけれども、ここは項目の10というところで情報公開と現地ステークホルダーとの協議というのがありますが、この項目もとても大事な項目の一つです。10の1、環境社会配慮が必要な場合、JICA環境社会配慮ガイドラインに従って情報公開や現地ステークホルダーとの協議を行うことに同意しますか。イエスかノーか。ノーであればその理由は何かを書かなければいけません。まず、ここがノーと書いてきたら、恐らく採択は難しいと思えます。通常はここはみなイエスで一応来ますけれども、現地に行ってみると、なかなかイエスの内容をどうするかということで日本側と先方政府で随分議論することもございます。

それでは、少し飛びまして、今度はお配りした資料のところですが、通し番号で申し上げますと54ページ、上のページが54というところに資料の2ということで、途上国の環境アセスメントにおけるパブリック・コンサルテーション 開発の現場から ということで、ちょっと具体的な実際のパブリック・コンサルテーションの様子をご紹介したいと思います。これからごらんいただきますこの映像の中身を簡単にご紹介いたします。通し番号の57ページに下の方に事例1、カンボジア国の国道改修プロジェクトにおける環境社会配慮というのがございます。この案件は、開発調査が行われて無償資金協力につなげるということで実施されてきた案件でした。しかしながら、無償資金協力を行うときに通常、基本設計調査という調査を行うわけですが、その基本設計にいたるまでの調査の計画自体の熟度が足りないのではないかとこのふうなご意見もございまして、JICAとしては出戻りになりましたけれども、予備調査という形でこういった環境社会配慮面の調査を再度行ったときの状況をここで説明しております。

実際に、この国道1号線という道路の改修に当たって影響を受ける人々、これをProject

Affected Persons、PAPsとも呼んでおりますけれども、こういった方々に先方事業実施機関がシンプル・サーベイというのを行いまして、まず、この国道1号線の改修プロジェクトに基本的に賛成していただけるかどうかについてヒアリングしたことがございます。そして、その後、もしその方たちが改修時に立ち退かなきゃいけないような状況が起きた場合には、立ち退きに対してきちんとした交渉に応じてもらえるかというのを聞くような調査が行われました。これは、政府内の再定住委員会（IRC：インターミニステリアル・リセットウルメント・コミッティー）といいますが、この方々、それからカンボジア公共事業道路省、こういった方々が実際にそういったPAPsの方々の意見聴取をしまいいりました。

そのときの様子を今からちょっとだけごらんいただきたいと思います。

これが国道1号線で改修される道路なのですけれども、その周辺は家が建っている中で、自動車の修理工場を営んでおられるオーナーの方の家で、このシンプル・サーベイを行っているときの様子でございます。

それでは、ちょっとごらんいただきます。

（ビデオ上映）

IRCのメンバーの方々が集まってここで意見を聞いたりするわけですが、後ろに警察官のような方がいらっしゃいますが、そういう公的な権力を持った方々がこういう調査に対してどういう影響を与えるかをモニタリングしなきゃいけないという意見もありまして、威圧的にそういった質問をしたりするというようなこと、そういったことをしないようにしてほしいというような意見がNGOから出されまして、それに対してJICAとしてもやれる範囲でモニタリングをやってきたところです。

ただ、これも本当に十分な対応ができているかというとそうではございませんけれども、今までの無償案件の中ではそれなりに、出戻りではありましたけれども、対応を図ってきた案件かなというふうに思っております。

それから、今のは国道の案件だったのですけれども、橋梁案件で同じくカンボジアで行われた事例でどういうふうな環境社会配慮面の対応が行われたかをご説明いたします。

お配りした資料の一番最後にA3の紙で折り込んだものがございます。これはカンボジアで、メコン第2架橋建設計画調査というのが行われた時のものです。一応調査は終了いたしまして、この調査の後のフォローを今している段階なのですが、この中で非常に環境社会配慮ガイドラインを考える上で重要な事柄が2点ございます。

1点目は、調査のフォーミュレーション、調査の工程が先方政府が要請してきたものと違うということです。

2つ目は、今まで環境社会配慮ガイドラインに基づきつつ行われた事業の中で、最もステークホルダー協議がきちんと行われた事例が、このお示ししたものです。

私も環境社会配慮関係の委員としてこの案件には2年近くかかわってまいりましたけれども、私の知っている限りではやはりこれが一番成功したものというふうにも、ちゃんと順序を踏んで行われたものだと思っています。

まず最初に、どういう調査の工程の調整を行えたかというのをお示しいたします。一番表の上に第1年次（平成16年度）、それから第2年次（平成17年度）というのが書いてありますが、第2年次の平成17年度というところは、実はこれフィージビリティスタディなのです。3分の2ぐらいを占める第1年次のところは、もともと相手国の要請ではなかったのです。ですから、カンボジアの方からはフィージビリティスタディでこの橋梁の建設計画の調査をしてほしいというふうに要請が来たのですけれども、その要請書の中身を先ほどご説明しましたような内容と照らしてみますと、必ずしもそれがきちんと書かれていない。この案件は実は2004年4月1日に現行の新JICA環境社会配慮ガイドラインが施行される以前に採択された案件なので、100%のガイドラインの適用という形には本来ならなかったのですが、ちょうど改定1回目の議論がなされていたところに要請が来ていたものですから、できる限りガイドラインを尊重しながらやりましょうということで実施されました。

それで、この中で特に重要なのは、第1年次の後半にタスク3というのがありますけれども、このタスクの3というもののうちの3の5、初期環境影響調査（IEE）の支援を行って、その後3の6に、渡河方法の比較検討というのがあります。もともと橋をつくることに対しての要請だったのですけれども、現行のフェリーがここと同じ場所を航行しておりまして、2隻体制で運行しているのですが、そのフェリーの運送体制をきちんと調べていかないと本当に橋が今すぐ必要なんだという議論にならないじゃないかということで、この初期環境影響調査の結果も踏まえて交通需要予測に相当の時間をかけて議論が行われました。

フェリーの改善が必要なのか、あるいはフェリーを改善した上で交通需要の増加に応じて輸送の量が足りなくなるということであれば、将来的には橋も必要だろうというような議論とか、橋をすぐに作るべきと言ったというような話とかいろいろございました。その中で最終的に、ひし形がその下にございますけれども、ステークホルダーとの橋梁建設についての基本合意形成というのが書かれてあります。これは、ステークホルダーが協議して、今すぐに橋は必要じゃないというようなニュアンスが大分出てきました。それで、フェリーの改善をまずやって、将来的には橋も必要になるだろうからその部分については簡易なフィージビリティスタディということでやっていきましょうということで、フィージビリティスタディの工程が最後の部分

につくられたという、そういう形になっております。

それで、現在どうなっているかと言いますと、この調査結果に基づいて現在カンボジア公共事業道路省がフェリーの運行状態の正確なチェックをしております。どれぐらいの交通量が本当に今現在あるかという。ここ1年とかきちんとしていけますと、調査の中で予測した交通需要、これがどの辺りに調査どおりに伸びるのかどうか、その辺りを見ましょうということになります。

こういったやりかたというのは、恐らく橋梁の案件では初めての案件だと思います。実際に日本のコンサルタントの中で、この件で環境社会配慮に入られた方は大変な思いをしながら仕事をされておりました。やはり橋というのはどうしてもフェリーよりは橋が便利なわけですから、なぜ橋をつくらないのだという声もいろいろなところから出たわけです。

しかしながら、橋をつくるための資金、結構大きな金額がかかりますので、架橋が本当にいつ必要になるかという、その必要性とか妥当性をこの辺りで関係者が議論していきましょうというふうな形になったわけです。

それで、その下の真ん中辺りに環境社会配慮及び情報公開ということで、パブリック・コンサルテーションというのが書かれてありますが、ステークホルダーの選定から右の方にいろいろ I E E レベルでのステークホルダー、E I A レベルのステークホルダーということで、合計7回のステークホルダー協議が開かれまして、カンボジアの首都のプノンペンでも開かれましたし、この橋が立地するサイトでもステークホルダー協議が開かれてまいりました。

こういった事例というのはこれから、特に橋梁を考える場合には非常に参考になる事例かと思えます。

それでは、次に、お配りした資料の説明をさせていただきますけれども、通し番号の27、これは環境社会配慮審査会委員リストと書いてありますが、2年間委員をなさっていた皆様のお名前がここに書かれてあります。昨年10月からは新しい委員の方々がまた公募がございましてなられております。53ページに現在の委員の方々のお名前もここに書かれてあります。

その次に、28ページからは実際のホームページ上に載っております J I C A の情報公開の資料として添付いたしましたけれども、カテゴリー案件等の情報が載っております。これは一例だけをおつけいたしております。

それから、通し番号の29から後になりますと、実際の環境社会配慮審査会が諮問を受け、そして答申という形でつくられたものが、このようにホームページ上に載っております。カンボジア、メコン第2架橋につきまして34ページに、まず J I C A 側から環境社会配慮審査会への諮問についてということで、このカンボジアの第二メコン架橋の第二フェーズにおける環境社

会配慮調査のスコーピングについて諮問が出されております。

それにつきまして、今度は審査会の方から答申が出されております。この答申の中で、通し番号の36ページの上から2つ目のパラグラフに、「調査の初期段階からステークホルダーが参画する試みについて（提案）」と書かれて、「本調査において採用された手法、すなわち開発調査の初期段階からステークホルダーが参画し複数の代替案を中立に評価していくという試みは非常に先進的であり、高く評価されるべきものである。同手法について、今後のフォローや他の事業への応用を検討すること」と。このように書いていただいたのですが、メコン第二架橋のようなやり方がいつもこうきちんと行われる体制にあるのかということ、なかなかそれもいろいろある事情がありまして、必ずしもそういう形になるとは限りません。しかしながら、できるだけこういう形で環境社会配慮ガイドラインの遵守を踏まえた上での対応をしていく必要が日々あると、そういうふう感じてはおります。

それから、通し番号の39は、実際にこのガイドラインが日本語、英語、スペイン語、フランス語、中国語、ロシア語、ベトナム語、アラビア語、インドネシア語で訳されておりまして、ホームページ上で閲覧も可能ということになっております。

また、協力事業のリストとしては、実施中の事業リスト、カテゴリーAの要請案件リスト、こういったものもホームページ上に出されております。

それから、異議申し立て制度もございますし、原科先生もこのご担当をなさっておられます。

それから、40ページにつきましては、環境社会配慮審査会というものがこういう形で開かれております。これは基本的にはどなたでもご参加できますので、皆様方の中でももしご関心がある方がおられれば、いらしていただければと思います。

それから、42ページですけれども、環境社会配慮審査会の諮問と答申ということで平成17年度の3番目に、先ほどご説明しました第二メコンの架橋建設計画調査の答申が出されましたし、一番新しいのはインドの幹線貨物鉄道輸送力強化計画調査という、これが答申として出されております。これにつきましても次のページから参考までに、一番新しい大きなインフラ案件の環境社会配慮情報ということでお持ちしました。

この45ページなのですけれども、このインドの鉄道の場合には約2,800キロの長さの幹線貨物鉄道の改善、それから輸送力強化、部分的な新路線をつくるというようなことが計画されておりますけれども、環境社会配慮審査会の方針としては、やはりきちんとした適切な調査区間を選定してやらないとなかなかこれはできませんねというようなコメントがここで出されております。ですから、もっと具体的な内容が指摘されてありますので、この内容をどう踏まえて調査を実施していくか、その辺りの対応が現場のJICA職員もなかなか容易ではないという

ような状況があります。しかしながら、基本的にはやはりメコン第二架橋で行われたような、ステークホルダー協議に基づいたきちんとした対応を実施していかないと、環境社会配慮ガイドラインというものが形骸化していくのではないかと、私はガイドラインつくりに携わって非常にそういう気持ちがしております。私はこの答申の持つ意味は多いかなと感じています。

一応、ただいま時間が来ましたので、私の方はこれで終わります、後は質問等があれば。

最後に、一番A3の紙の手前に63のBというのがありますが、実はSEA（戦略的環境アセスメント）の事例を何か話せないかというご意見をちょっと聞きましたので、これはルーマニア語で申しわけないのですがご紹介します。現在ルーマニアの黒海（ブラックシー）のルーマニア側の海岸線なのですけれども、ここの浸食防止のための調査をJICAが行っておりまして、そのプロジェクトがSEAの対象になっておりまして、戦略的環境アセスメントの手法の例としてこれをお持ちしました。ここに書かれてあるのは、その黒海の海岸侵食のためのプロジェクトに対するSEAを、今年の3月29日にコンスタンツァという港のあるところのグレゴリー・アンティパという場所で開催すると書かれております。私もこれに参加する予定にしているのですけれども、ここでSEAの議論をする中で、恐らくポリシーレベルの話し合いができるのか、あるいはもっとポリシーよりも下のプランレベルなのか、この辺りがたぶんせめぎあいになるものと思っております。ルーマニアは2004年から欧州連合（EU）がSEAの導入を加盟しているところ、あるいは今後加盟するところには、きちんとやりなさいというような指令を出しまして、ルーマニア政府としても環境水管理省としましても、制度はつくったのですがどうやっていいのか手探りの状態です。ですから、恐らく私どもJICAとしてもこの案件がそういう形でSEAの具体的な例の1つになっていますので、試行錯誤ではありますけれども、私たちもその会議にオブザーバーとして参加してトライアル・アンド・エラーですけれども、ルーマニアのSEAというものを私たちも何か教訓にできないかというふうに思っている次第です。

では、私の方はこれで一応終わらせていただきたいと思います。

原科委員長 田中委員、どうもありがとうございました。

それでは、少し時間をつくりまして質疑応答をしたいと思います。

神崎委員 お話ありがとうございました。非常にわかりやすく、勉強になりました。

3つ質問があるんですけれども、最後にご紹介いただいたメコン第二架橋のプロジェクトが非常にうまくいったということなんですけれども、もしうまくいった要因という、ここが一番大きかったというところがあれば、それを教えていただきたいということと、情報公開が5回にわたって行われているようですが、それぞれのタイミングでどのような情報を公開されたの

かということもしわかればということと、先ほど通し番号23ページの2の4から2の6まで非常に重要だということで、私もこれは非常に重要だと思うんですけども、その上位計画に関しては相手国に確認をするというのが唯一の方法なのではないでしょうか。いろいろ計画があるかも知れないんですけど。お願いします。

田中委員 今のご質問に対してまず1点目なのですが、メコン第二架橋のこの計画が環境社会配慮上、一つのグッド・プラクティスの例だというその要因というお話ですね。私はこれはちょうどJICAの環境社会配慮ガイドライン改定委員会があったところに、このプロジェクトの内容がスタートしていたというのが非常に大きかったと思います。つまり、改定委員会のずっと前だったら、なかなかここまでではできなかったと思うんですよ。ですから、ちょうどタイミングが、環境社会配慮をJICAとしてもぜひやらなきゃいけないよという外部からのご意見も随分出てまいりましたし、そういったところで気を引き締めてこれを、手戻りであつてもやらなきゃいけないんじゃないかという、内部でもいろいろ議論もありましたけれども、それをやったということだと思います。

それから2点目なのですが、情報公開をどのタイミングでどういうことをということなのですが、基本的に調査のステップごとにいろいろな報告書を出していきますよね。例えば、プロGRESS・レポートとか、それからドラフト・ファイナルとか、その後ファイナル・レポートとか、そういったレポートを向こうのクメール語に要旨を訳して、それにアクセスしていただくという形を先方の公共事業道路省が行ってくださったということだと思います。最初に私も調査団に参加したときに、公共事業省の方がうちじゃなかなかそこまで情報公開とかパブリック・ディベートなど、なかなか簡単じゃないというご意見もありました。しかしながら、JICAの環境社会配慮ガイドラインのご説明をして、今後こういうふうになっていくと。いろいろ話してありましたら、実はカンボジアでも、世界銀行とかADBはやはりいわゆるコンディショナリティの一つとして環境社会配慮をちゃんとしなきゃだめですよということは以前からもやっていたわけですね。ですから、逆に言うと、JICAはようやくそういうことをやり始めたのかということを感じられたのかもしれませんが。これと同じことを私は、フィリピンのDepartment of Public Works and Highways(公共事業道路省)でも同じことを向こうの次官に言われたことがあります。ようやくJICAもそういう時代になったのですかって言われて、苦笑したことがありましたけれども、そういうことだと思います。

それから、もう一つのご質問は上位計画、これは基本的にやはり相手国の人たちがそれについて書いてくるわけですから、私どもはそれを見て基本的に事前調査団をその後出して、本格調査の内容を詰める作業をしますので、本当に上位計画との整合性についてどうなのかという

のは確認することはいたしております。ただ、今後大型のインフラ案件をやる場合には、きっとその上位計画との整合性、そしてステークホルダー協議、代替案について、そういったところがきちんと書かれて要請書が出されているものが開発調査の、いわゆる案件として採択されていくことになっていくのではないかと思います。

神崎委員 ありがとうございます。

原科委員長 よろしいですか。

ほかにご質問。松本委員。

松本委員 どうもありがとうございました。

実は私も改定委員会に入っていたんですけども、そのときは非常に時間もかかりましたし、余り最初ですので突っ込んで議論したかったんですが、JICAの環境社会配慮ガイドラインの5ページの1.7を見ていただきたいと思います。ここは、私自身が議論をした記憶があります。今後ジェットロのガイドラインを議論するのに重要なと思うのは、このガイドラインがカバーするのは、基本的に開発調査、無償資金協力の事前の調査、技術協力プロジェクトというふうになっています。実はJICAにはほかの議論がありますね。特に、ジェットロとの関係で重要だと思うのはプロ形、プロジェクト形成調査。これは私はプロジェクト形成調査は本当に入れたいんですかという議論をした記憶があります。伺いたいのは、必ずしも要請によって従ってやっているわけではないこのプロジェクト形成調査が、ガイドラインが施行されて3年がたとうとしている現在、このガイドラインで開発調査を見ているということがプロジェクト形成調査に何か影響を与えているかどうかです。その辺について、もし何か田中委員の方で見取れるものがあったら教えていただきたいと思います。

田中委員 私の知っている範囲では、最近プロジェクト形成調査が以前より数が少なくなったのかなという感じはしています。その理由は、大規模なインフラ案件で、カテゴリーAに当たるようなものでプロジェクト形成調査からスタートするような案件というのは、そもそも相手国の国としてのナショナル・プロジェクトとしての位置がものすごく低いかもしれないですね。それを開発調査という場合にはマスタープランからというお話ですと、それがどんどん上位に上がっていくかどうかはわかりませんので、基本的に大型のインフラ案件についてはプロ形調査からスタートするようなものだなかなかものにならないというのが一つあるのかなと思います。むしろ、プロ形調査をやるのはもう少しソフトな部分での協力で、例えば、環境ですと環境教育のシステムづくりをどうしたらいいとか、そういったものに対するのがプロジェクト形成をどう考えていくか、そういったものはあると思うのですけれども、インフラの大型案件はもうある程度相手国がきちんとした必要性、妥当性を検証した上で要請を出してくる

ということが求められていると、そういうふうには思います。

原科委員長 満田委員。

満田委員 2つほど質問があるのですが、1つは、こういったJICA側のガイドラインにより、やるべきことがふえていくことに対する相手国側の反応ですね。長い時間をかけているやらなくてはいけない、あるいは本当は興味がないかもしれない代替案を検討しなくてはならない、あるいは情報公開や住民協議を充実させる、そういうことに対して拒否反応と申しますか、そうなったら協力事業は要らないと、自分たちでやるからよいとか、そういうような反応があるのかどうかというのが一つ目の質問です。

もう一つは、JICAの提案は、果たして実現できたのかということです。例えば、第二メコン架橋であれば今後実際の交通量をモニタリングして、橋の建設の妥当性の是非を判断しましょうというような勧告が出されたと思うんですが、それが果たして実現しているのかどうか、それがされていれば教えていただきたいと思います。

田中委員 まず1番目のご質問にお答えします。

相手国から見れば非常に時間がかかり過ぎるという場合も確かに出てきていると思います。中には、案件が日本じゃなくて別のところのお金を借りてその案件をやりたいというようなケースもあります。それから、中国などはかなりやはり東南アジア地域では、インフラ案件をこういう社会配慮を余りせずに行ってしまうようなケースも散見されますので、この点については私たちJICAの開発調査としてはやはり環境社会配慮ガイドラインに基づいてきちんと粛々とやっていくことしかないのかなというふうには思っています。むしろ、それをきちんと最初の段階で先方の関係者の人たちと議論を尽くして、こういうことをやらないと、やはりまっとうなプロジェクトというのはなかなかできませんということを言い続けるということだと思っています。

それから、2番目のご質問にお答えします。実際の交通量を見てカンボジアの第二メコン架橋の今後をどう考えるかというのはどうなっているのかと。先ほどご説明しましたように現在交通量調査をJICAのレポートに基づいて一応カウントはする体制になっているのですが、ここもやはり先方は先方で何で橋が早くできないのだという人たちもおりますので、ここもやはり議論はきちっとして、今後もやっていくしかないかなと。そういうお答えしか今のところできませんけれども。でも、これはやはりガイドラインがJICAでこういう形で準備をされて、環境社会配慮審査会の皆様方の意見もきちんと反映させていかなきゃいけないということですので、言うは易く実際は難しいところは多々ございますけれども、やっていくしかないと思います。

原科委員長 ありがとうございます。ほかどうでしょう。高梨委員。

高梨委員 当時、私も一応参加させていただきましたので、昔のことを思い出しながら聞いておりましたけれども、当時、やはり一番難しかったのはガイドラインを実際にこのシステムで運用することになったことだと思います。その一つの事例が、この40ページ以降に書かれておられます審査会の体制です。これを実際どう実施するのか、この審査会のメンバーがどう検証にかけようとするのか。そこで、私どもコンサルタントの業界からは一番懸念が当時あったのは、JICAの職員の方がどの程度この問題意識を持って専門性を発揮して、ガイドラインを実施していくかということです。私も当初、傍聴させていただきましたけれども、印象では審査員の方々に対して調査団の方々がいろいろと説明し報告されている。調査団の方と審査員の方が直接意見交換をされ、なかなか職員の方の顔が見える形になかったんですが、最近の状況ではJICAの職員の方が、実際の現場での審査会でのやりとりですとか説明等々されますか。やはり随分変わったんじゃないかと思いますけれども、いかがでしょうか。

田中委員 審査会ができた当初は、JICAの職員もどういう風に対応していいかなかなかわからなかったものですから、一番詳しい質問等の回答をコンサルタントの方に特にしていたことも多かったのですが、最近ではやはり責任持ってその担当部署の担当が一番最初にきちんと答える体制をとろうという形になりつつあります。すべて不十分な面はございますけれども、以前よりはそういう形になっていると思います。私どもはJICAの職員の研修もこの環境社会配慮に関してJICA内部で行っておりますので、そういう姿勢をみんなとっていこうという話し合いはしております。

原科委員長 ほかにありませんか、あと。

じゃ、1つだけ。

私は、今、委員がおっしゃった異議申し立て審査役という立場ですけれども、今のところ異議申し立てありませんね。これはコンプライアンスということで、ガイドラインもちゃんとうまく守っておられるということでしょうか。ないということは、うまくいっていると考えていいのか、あるいは、意義申し立てをしたくもタイミングがうまく合わないとか、異議申し立てをしそくなったとか、あるいは異議申し立ての前段階のなんていうものはあるのか、その辺はどうなんでしょうか。私は、そういうのがないので、それでいいんだと思っていますけれども、いろいろなことあるでしょうから、その辺のところはいかがでしょうか。

田中委員 本来、異議申し立てが行われないようにすることが、この環境社会配慮ガイドラインの目的なわけですけれども、今後はやはりこれだけカテゴリーAのインフラ案件調査がどんどん進んでおりますと、もしかしたらやはり私たちも研究不足であったり、あるいはその配

慮が足りなかったりした場合に、それに異議申し立てを受けるという可能性はあるのではないかと、そういうふうに思います。その意味ではやはり環境社会配慮審査会の方々の答申、ここを、この部分をどう実際に事業に反映させていけるか、そこが大事な項目だと思っております。異議申し立てをされて対応するようでは、これはもういつも後追いになってしまいますので、その間の時間とお金のロスというものが非常に大きくなると思います。

原科委員長 審査会の答申にちょっと関与していけばいいんですけども。審査会のメンバーが一期と二期で全部入れ替わっているでしょう。あれは技術的に対応が難しくなることでしょう。

田中委員 そうですね。確かに先生がおっしゃるように、以前にやっておられた審査会委員の方の一部もおられて、審査会で知見を述べていただくことは、私は個人的には大事なことだと思います。

柳副委員長 いろいろご紹介いただき、ありがとうございました。特にJICAの意思決定に関連して、バングラのパドマ橋の案件もここに29ページから紹介していただきましてありがとうございました。35ページまで。これについては付帯意見といいますが、補足意見をつけましたので、そこにおられる松本委員とか私、これに関連して意見をつけたのです。これはどの適用時期というか、ガイドラインの適用時期が遡及するかどうかということがちょっと問題になった案件ではありますけれども、その開発ニーズの把握について、それが不適切な面があるのではないかとというところでコメントをつけたわけです。その後、この案件についてはどういうふうな経過をたどったのかということと、先ほど成功事例を挙げられたカンボジアの第二メコン橋の事案、そういったことにパドマの案件をいろいろと最適渡河方法については反映されているんじゃないかというようなこともちょっと考えられるわけですね。JICAとこういった事業を進められる方々に、どういう影響を与えたのか。何か、もしコメントできるようなことがありましたら、お話しいただきたいと思います。

田中委員 バングラデシュのパドマ橋の案件というのは、現在ADBが調査をさらに進めてやっているというふうに聞いております。JICAの開発調査で行われているフィージビリティスタディレポートは、もうドラフト・ファイナル・レポートという最後の段階で審査会に掛けられたような状況でございまして、ですから、最後の最後の段階で、第二メコン架橋のようなきちんとしたそういった方法を考えるべきだというようなニュアンスの答申が、補足意見も含めて出されたものですから、そこはそういう形で手戻りを検討するという形にはならなかったですね。ですけども、そのところはやはり答申が意見として残っておりますので、JICAのホームページ上に。今後の対応としてはそこが非常に大きな答申の影響になっていると思

っています。

一方、ADBがJICAのそういう環境社会配慮審査会の皆さんのご意見がある中で、この案件についてはどんどん先に進めるようなことをやっていくことになると、これはこれでやはりJICAのレポートとの整合性がとれない部分も出てきますので、そこはこれからおそらく今後課題になってくる部分になるのではないかなと、個人的にはそう感じております。

原科委員長 よろしいですか。

予定よりも少しオーバーしておりますので、ここでいったん休憩しましょう。

どうもありがとうございました。

午後 3時40分休憩

午後 3時50分再開

原科委員長 45分と申しましたけれども、若干オーバーしましたので、そろそろ始めます。よろしいでしょうか。

それでは、再開いたします。

では、後半はジェットロの案件形成調査についてということで、ジェットロのご担当の方からご説明いただきます。

これはどなたがやるのでしょうか。

清水部長 産業技術・農水産部長の清水でございます。

前回の委員会で案件形成調査の中からE/N締結に至った案件のリストを示してほしいとのご要望がありました。今回その説明をさせていただきます。

前回は2006年3月までの調査に基づき、10件と申し上げました。その後、改めてチェックし、15件あることが分かりました。

資料では、上から下に向かってジェットロ調査の実施年度順に並んでおります。案件名がありまして、主提案企業名、それから交換公文の締結日、それから最終的なJBICさんの案件名を示しています。ジェットロとJBICで必ずしも案件名が全く同じではございませんが、両方見比べていただければと思います。

簡単に中身をご説明させていただきたいと思います。10年度の案件が3件です。ウズベキスタンのタシケントの発電所の更新計画。これはもともと天然ガス、重油炊きの火力発電所を、コンバインドサイクルに変更するもので、交換公文は2002年5月に締結しています。それから、エジプトの風力発電開発計画という案件がございます。場所はエジプトのザファラーナです。

それから、フィリピンのルソン島北部における風力発電計画ということで、エジプトと同じ風力発電の案件です。2002年3月に交換公文を締結しています。

それから、平成11年度の案件がその下に4件あります。インドの案件、最初の1本が、バク
レシュワール火力発電所4 & 5号機の増設事業。1から3号機は既に2001年から稼働していま
すが、ここに4号機、5号機を増設するという案件です。場所は西ベンガル州のカルカッタの
近くでございます。それから、同じくインドの案件がございまして、バンガロール市高架軽便
鉄道計画調査です。これはモノレールのような高架の鉄道です。その交換公文締結が2006年3
月です。

それから、6番目がバングラデシュの案件で、カルナフリもしくはカプタイの水力発電所の
6号機と7号機の増設の案件です。

1号機から5号機までは既に稼働しており、そこに新たに、2機増設をするという案件です。
これはE/N締結に至ったのですが、L/Aは未調印です。

それから、ベトナムの案件が1件ございます。ホーチミン国際空港のターミナルの整備計画
で、ターミナルビルの拡張ということになります。それから、平成13年度の案件は2件ござ
います。ウズベキスタンのグザール-クムクルガンの鉄道新線建設事業化調査というものが、
最終的に、その一部区間のタシグザール-クムクルガン鉄道新線建設事業となりました。2004
年の8月に交換公文が締結されています。

それから、トルコのアンカラ市への水の供給事業です。貯水池から水処理場へのパイプライン
を増設する案件で、2004年3月に交換公文を締結しています。

それから、平成14年度の案件が2件ございます。インドネシアのスマラン火力発電所の1か
ら3号機の3つのうち2つの改修と、1つの燃料転換という案件でございます。それから、
平成14年度の2件目はベトナムの案件でして、タクモ水力発電所の増設計画です。これは発電
機の増設です。2004年3月に交換公文締結を行っております。

それから、平成15年度の案件は2件ございます。インドネシアのジャカルタ外環道延伸及び
タンジュンプリオク港アクセス改善計画ということで、2つのフェーズに分かれております。
それぞれ、2005年3月と2006年3月に交換公文締結を行っております。

次が、ベトナム北部石炭火力発電所の増設及び新設計画です。2カ所ありまして、増設と新
設があったのですが、増設が2005年の3月に、新設が2006年3月に交換公文を締結しています。

平成16年度の案件が1件、イラクの1件です。アルムサイブ・タジ・モスール発電所改修及
び増設事業です。3カ所あって、アルムサイブとタジというバグダッドの南と北の二箇所。更
に、モスールという少しバグダッドから離れた場所での事業です。これらの発電所の改修およ
び増設する案件です。これはまだL/A調印に向けて準備中です。

一番最後が平成17年度に実施した調査で、エジプトの案件でございます。知的資産利活用の

ための高機密性ナショナルデータセンターの設立開発事業です。これは、古い美術品や工芸品などをデジタルアーカイブ化するというものです。2006年4月に交換公文を締結しています。JBICの案件名は一番右下にあります。大エジプト博物館建設事業ということで、調査とは違う名前になっています。

以上、15件です。

原科委員長 どうもありがとうございます。

資料は後に、委員の方から2つ、先ほどの追加表がございましたので。

まず、質疑の方からいきましょう。

神崎委員 わかれれば教えていただきたいのですけれども、特にインフラ関係の調査案件で、その後このジェットロの調査後に、例えばさらに詳細なフィージビリティスタディを行ったとか、あるいは違う何かしらの調査を行ったとか、その辺りのE/N締結までの経緯というのか、もしわかれれば教えていただきたいのですけれども。

清水部長 わかりません。実際には、最終的にE/N締結に結びつくまでに、ジェットロ調査が終わった後、ブラッシュアップの調査などを行っているのかと思います。しかし、どういった形でやったのかというのは不明です。JICA調査などもあるのかもしれませんが、把握は困難です。

岡崎委員 補足ですが、ここに書いてありますように、あくまでもこれは民間企業の側からの提案なんですね。ですから、その後、相手国がその事業を政府の計画に基づいてプライオリティをもって正式に円借款を要請するかどうか、あるいは事業化するための本格的なフィージビリティスタディを行うかなど、そういうプロセスが当然あるわけです。前回も申し上げましたが、このジェットロの調査とJBICが円借款として取り上げられる間にはプロセスがあって、直ちにジェットロの調査が円借款の審査の前提になる調査になるケースというのはそんなに多くはありません。

もし必要があるということであれば、それぞれの案件についてJBICがその何をもとに審査したのかということは調べることはできますが、ジェットロの調査からどういうステップを経て円借款の供与に結びついたかは案件によって違うということを申し上げておきます。ただ、一方で、例えば、ここにイラクの案件がございますが、これはジェットロの調査を前提に円借款を準備しました。といいますのは、ジェットロもJBICもイラクに入れられないわけですね、今。ですから、詳細な調査や審査を実施することができない。そうすると、JBICとしてはジェットロの調査に基づいて一定のコスト積算をして、いずれ現地に入れるようになった段階で詳細な調査をするということ円借款のパッケージの中に入れてしまうというやり方を採っていま

す。イラクを支援するという外交上の必要があって、先に政府間でコミットはしていますけれども、実際に詳細な調査というのは今後行われていくことになるわけです。

繰り返しになりますが、ジェット口の調査というのは、あくまでも日本企業の側から見てこういう事業をやったらいんじゃないかということの提案であって、それが相手国の政府の中でどういうプロセスを経て正式な要請になるか、かつ、調査の内容がどれだけブラッシュアップと申しますか、精査されるかというプロセスは案件によってまちまちであるということをつけ加えさせていただきます。

原科委員長 満田委員。

満田委員 今のご説明はそうなのかなとは思いますが、ただ案件によっては、例えば10番のインドネシアの火力発電所案件ですとか、11番のベトナムのタクモ水力発電所の案件、そのほかの案件にもいえますが、その次の年度にJ B I Cの円借款につながっています。私の知っている案件の中にも、ジェット口の調査を実施したときに円借款のロングリストに入っているもの、あるいは相手国政府の優先順位の高い調査であるということが、調査の中で位置づけられている。すなわち円借款を完全に視野に入れた調査をされているなというふうなものもあるんですね。ですから、そこら辺はケースバイケースなのかなという感じはいたしました。

案件によっては事業化までに時間がかかる案件もありますし、あるいは円借款がすぐにつくものもあります。その間に詳細なさらに詳細な調査が行われたかどうかは不明です。

岡崎委員 それはそのとおりです。相手国の政府レベルでそれぞれの案件がどういう位置づけであるかということ民間企業さんはそれなりに把握していらっしゃるから。あるいは、過去にやったような案件、例えばここに書いてあるように発電所の4号機、5号機部分ですが、これはもう1号機から3号機があるわけですね。そうすると、民間企業の側でそれなりの情報があるということですので、これは将来増設に向けてやった方がいいんじゃないかとか、そういう要請はしやすいのではないかと申すことで、提案することがあるわけです。

前回もご紹介がありましたけれども、このジェット口調査の目的は最終的にはできれば円借款に結びつけたい、円借款に結びつけるために民間企業に提案をお願いするという制度でございます。ただし、案件の成熟度はまちまちなので、十分に成熟しているものを取り上げてくるケースもあるでしょうし、まだ非常に案件としてはやわらかい段階でそれを具体化させるために調査を始めると申す案件もあって、案件の成熟度というのはまちまちなんですね。

原科委員長 成熟度の話をしているんですが、それほど成熟度は高くないんですね。だから、案件の形成段階、そういうことで考えた方がいいということで、FSという表現も出てきますけれども、もうこの委員会では実質にはもうFSではないというようにしないといけませんね。

一応今年度の公募というのはFSという表現を使っておられますけど、どうも中身はこれではFSという表現を使わない方がいいんじゃないかということになっております。そういう概念整理でよろしいですか。

清水部長 はい、おっしゃるとおりです。今年度も事業上はF / Sという名前を私ども使っておりませんが、事業者の方が出していられる報告書の中には、F / Sという名前が、特に過去は見られるということがございます。この表の案件名の中にもF / Sという名前が残っているものがあります。これは先方が書かれたタイトルをそのまま使っていますので。制度の概念としては案件形成というものだけということです。

松本委員 そこにちょっとこだわりますけれども、まず第一に18年度のジェットロが出している公募提案にフィージビリティスタディと書いてある。別に、勝手に企業側がフィージビリティスタディと呼んでいるわけじゃなくて、公募提案にそう書いてあるんですから、逆に事業側は公募提案に沿ってF / Sと書いてあるんだと思います。

それから、もう1点。今、満田さんが言ったような10番、11番、12番のようなことがあるのならば、F / Sもありというふうに考えざるを得ないわけですね。もしそれがF / Sであれば。あるいは、私が見ている経産省がやっていた時代の民間の民活F / Sの方もやはり実際に本当に本質的にF / Sという扱いで事業を進めている案件があるんですね。ですから、F / Sではないと言い切ることもできないんじゃないかと思うわけです。つまり、F / Sも含まれているというふうに考えた方がいいような気がするんです。そこはいかがなんでしょう。

清水部長 前回も同じご質問を頂戴して、そのときもお答えしたと思うんですけれども、あのとき私が申し上げたのは、事業の名前としては使っておりませんが、その中身についてはさまざまなものがあるでしょうということ。実際、松本委員からもこの中身の実態はF / Sじゃないのかと言われておりますけれども、JICAさんでやっていたらっしゃるようなF / S、すなわちプロジェクトにつながっていくようなF / Sと比べた場合、全然中身の熟度が違います。我々が想定しているのは案件把握でございます。ですから、これを皆さんがどうご判断になるかというのは、ぜひご議論いただきたいと思います。

原科委員長 ただ、きょうお配りした資料で、平成18年度開発途上国民生活事業環境整備支援事業、実現可能性調査というタイトルがあります。これは日本語と英語の問題ですが、やはり……。

松本委員 1枚めくっていただいて2ページ目に……。

原科委員長 2ページのところにはっきりカタカナでフィージビリティスタディというの書いてあります。以下の調査というふうにですね。だから、こういう形で公募されていますので、

今の段階では、いやそれに対してはこうなんだということだと思っんです。

清水部長 経済産業省の委託先公募要領の中にも、実は実現可能性調査という名前が入っています。ただし、書き方はちょっと微妙なんですけれども、「円借款案件を迅速に発掘・形成するための」と書いてあります。制度の趣旨は案件発掘なんですけれども、その箇所のワーディングは若干混乱を招く形になっているかのように思います。

原科委員長 では、平成19年度からこういう表現は使わないんですか、実際的な面ですね。

清水部長 前回、委員の皆様からも、この委託事業というのはフィージビリティスタディではないんですねというコメントを頂戴しました。

満田委員 内容が通常のF/Sの要件を満たしているかという話と、それからその後の案件形成がどうなるのかという、二つの論点があると思います。後ほどご説明させていただきますが、神崎委員と一緒に何件かのジェットロ調査のレビューをしてみたところ、位置づけとしても内容としてもこれらはF/Sだろうと思いました。もちろん、JICAさんがやられている非常に規模の大きい調査、お金をかけた長時間にわたる大規模調査とは程度が違いますが、それでも相手国が独自につくっているようなF/Sとか、あるいはJICAさんのF/Sと比べたところすら、少なくとも調査項目的には遜色ないような内容になっていると思います。

それから、その後の案件形成においても、もし次年度の円借款につながっているものがこの15件のうち5件ぐらいあるわけなんですけど、そういうものが含まれているとすれば、ジェットロさんの案件で秋ぐらいから始まって2月に報告書が提出され、翌年度の円借款につながったということは、これはもうF/S扱いではなからうかと思っんです。

要は、ワーディングが混乱を招いているというようなお話なんですけど、やはりこれはF/Sとされる可能性のある調査スキームであるという認識で議論を進めた方がいいんじゃないかと思っんです。

清水部長 岡崎委員からのご意見にもあったように、調査にはいろいろな段階のものがあるのかと思っんです。まだとば口の案件も、事業段階に近いものもあるのですが、それがF/Sなのか、そうじゃないのかということを議論してもあまり意味がないのではと思っんです。調査の目的は何かというと、民間の知見を利用した案件発掘です。結果として、満田委員おっしゃるように、どちらかという事業に近い段階のものをやられたものもあるのかもしれない。これはよくわかりませんが、例えばE/Nに結びつく前の段階で、これはF/Sに振れているというような事実も現象としてあったのかもしれない。

岡崎委員 例えば発電所のように、1号機から3号機までもあります。この国で電力需要の増加が見込まれている。そのときに日本の企業から見ても4号機、5号機を増設するべきじゃ

ないかという調査は割とやりやすいわけです。同じタイプのものをさらに2機増設する、その場合に、今であればコストがどのくらいかかるのか、燃料をどうやって調達するかというのは調査としても一からやる場合よりも易しいわけですね。そういうものを、日本企業は、この国では今後経済成長に伴って電力需要の伸びが見込まれるからやるべきじゃないですかという調査が出てきて、相手国もそれはぜひやりたいということであれば、そういう案件は非常に速く進むわけですね。ところが、電力需要の伸びは見込まれるけれども、発電所そのものを一から建設しましょうと。そのときに燃料をどうするかといった検討も含めて行う調査は何もないところから開始しますので、それは時間がかかるでしょうし、今の制度の下ではF / Sというレベルのものを作成することは難しいと思います。

ですから、もう本当に十分な資料や情報があって、そこに日本企業の方が目をつけられて円借款に結びつきやすい案件としてスタディされるようなケースもあるわけですし、それを発掘してくることは否定するべきではないだろうと思います。

一方で、そういう全体的な情報は何もない、だけれどもこういうことはやった方がいいという調査も当然あるわけで、その段階から案件として育てていくということもあるわけです。どう提示するのかということも確かに重要ですが、かといって提示することによって排除されてしまうものも出てきますから、そこはバランスをとらないといけないんじゃないでしょうか。

原科委員長 それでは、そういう幅広い中でも、また考えてよろしいでしょう。

じゃ、高梨委員。

高梨委員 実は、そう簡単にジェトロさんが言うように、そんなものもあるというふうに言っているのかなと。現実には、民間のイニシアティブなんですね。民間の活力、民間の経験を使ってこの案件形成しようということで、実際問題のところは、今言ったように熟度が高いものも含めまして、民間が自分たちの努力で非常に補完してところあるんですね。そういう形をもって結果的にF / Sに近いものがあると言っているのが実態だろうと思うんです。ですから、ジェトロさんの調査自体はやはりF / Sではないんですね。F / Sよりだいぶ前ではないかと。なぜこの議論が大事かといいますと、このことがどういうガイドラインを作っていくかに関わってくると思うんです。もしこれがF / Sというものも入りますと、J B I Cさんの借款の対象になるような案件をジェトロさんの事業として対象にしていますよということになる。そうするとJ I C Aさんと同じようなガイドラインで考えなきゃいけない。国際約束のない段階で。ガイドラインはJ I C Aと同じ判断内容でできるのかという議論になる。F / Sが対象になるのであればしっかりガイドラインをつくりましょうというふうになる。基本的には、内容はF

／Sよりも大分前のステージだろうというふうに思います。そういう面では、基本的にはスコーピングの内容になるんじゃないかという気がしています。

岡崎委員 その点は私も発言したいと思っていたんですが、非常に重要な点で、ジェットロの制度の根幹にかかわる部分なんですね。まさに今の制度にどこまでを求めていくのかというところをございまして、求めるものはたくさんあるんですね。それらを早い段階で何でもかんでもやれというものをガイドラインで書いてしまうと、それは当然コストにすぐ跳ね返ってくるということです。

時間もないので簡単に報告させていただきますが、例えばJICAさんでやっているF/Sの費用がどのぐらいかかっているかということ調べてみたんですが、過去5年間でF/S調査というのは9件ありました。コストは1億5,000万円から4億5,000万円。平均は2億5,000万円。それから、マスタープランも含めてやりましたというのは、過去5年間に27件あって、これは9,000万円から8億9,000万円まである。それだけのコストの中には環境社会配慮のコンポーネントがあって、環境社会配慮の調査を求めているケースと、ジェットロさんの調査は、前回松本委員からそのコスト自体の妥当性はどうなのかという話がありましたけれども、一応制度としては1件5,000万円。その中で求める環境社会配慮というのは当然違ってくるわけですね。ですから、早い段階でなるべく調べた方がいいというのはもちろんそうですけれども、実際にどこまで調べるかということ、どこまでジェットロの調査に求めるのかということにかかわってくる話なので、今の高梨委員からご指摘のあったの問題は意思決定は非常に重要だと思います。

松本委員 今、実をいうと使うワーディングのことで、私、紙をF/Sで用意してきていますんで、F/Sを使わないということもちょっと困るもんですから。F/Sで名前はちょっと使わせていただきたいんです、ここの会合で。

原科委員長 でも、中身概念というかな、それはすごく大事なところなんで。つまりガイドラインの役割をどうするかということに位置づけるか、そこにつながってくるんですね。だから私も金額と期間を考えて、そんなに要求がしにくいなという感じは持っていましたね。それで、さっきの案件形成関係でもおっしゃってたんですけど。その辺、整理して。じゃあ、松本委員。

松本委員 いえいえ、私は自分が提出した紙の説明のときにさせていただいた方がいいと思います。

原科委員長 それでは、そんなことがありますので、やはりどんなふうに議論したらいいか、ジェットロのセッティングの話をしたらいいのか。

村山委員 1つは、今のお話で、ガイドラインを作成すると考えた場合、全体的な傾向は押さえておく必要があると思います。そういう意味できょう出された、F / N 締結まで至った案件というのは、全体の案件の中でどういう位置づけなのかということは整理をしておいた方がいいんじゃないかということです。つまり、このままいくということはそれなりに熟度の高いものだと思います。そうすると、それなりにF / Sに近いものだと思うのですが、全体的にはそうじゃないものが結構あるのかどうかということですね。その辺りの、全体の傾向をおさえるというのが一つあるのではないかなというふうに思います。

それから、2点目は、民間からの提案の内容についてもう少し整理をしておいた方がいいんじゃないかということです。というのは、きょうの資料にある2つの事業の公募提案要領の方ですね、その2ページの注のところにありますけれども、相手国政府または実施機関が具体的に検討していない案件などは応募をご遠慮くださいというものがあるだけですね。これは、文字通り読むとやはり相手国政府の意向とかそういうことはある程度把握をしているということが前提になっているはずですから、全く民間からの提案というわけでもないと思います。そういう意味で、どうやって、その相手国政府あるいは機関との調整があるかということがある程度押さえておかないと、ガイドラインを検討する段階でその辺りが議論になると思いますので、特にS E Aについての議論はより上位の計画的整合性みたいな話が出てくると思うので、その辺りについて、案件によって違うんだと思いますけれども、どの程度までやられているのかという、何か傾向があれば教えていただきたいと思います。

清水部長 全体的な傾向を何でみるかには、様々な考えがあるでしょうが、案件の数で見えます。過去のジェット口調査の案件が計200件あり、そのうち先ほどの15件がE / N 締結に結びついたものです。もちろん、これから時間がたてば更にE / N 締結案件が出てくるかもしれませんが、この数から見ると、ストレートにプロジェクトにつながる案件は少ないという結果です。

2点目のご質問ですけれども、提案をされるのは民間の方ですが、案件形成に際しては、現地政府、大使館、関係機関などとさまざまな形で情報交換をして、出来るだけ相手国政府の案件としても採択されやすいような提案を考えてくることになります。

清水部長 そういった現地でのつながりを生かして案件発掘をされるということです。

岡崎委員 補足ですが、1点目は、これは前回も指摘しましたが、事業として消えてしまうわけではなく、もちろん中には消えてしまう案件もありますけれども、ほかのファイナンスソースを使って実施されている可能性がございます。

それから、2点目は、案件を所管している役所からこういう案件をやりたいということはあ

ります。しかし、国家計画の中では落ちてしまうということがあります。

柳副委員長 原科委員長が中座しているので、その間続けさせていただきます。

どうぞ、満田委員。

満田委員 JBICの国際金融業務につながったような事例はあるのでしょうか。

清水部長 私の方では承知しておりません。

岡崎委員 これはわかりません。

柳副委員長 ほかに何か意見ありますか。いかがですか。

○宮崎委員 今までのいろいろなご意見を大雑把にまとめると、ジェトロさんのこの調査というものは、それがすぐ事業化とつながっていないことが多いわけですが、それなりに関連があるものもあるとすると、先ほどのガイドラインの考えの中でも、ある程度そういうものもあるのだということも含めて考えていかないといけないのではないかと、個人的には思います。

原科委員長 ほかにご意見はありませんか。

村山委員 F / S的なものもあればそうじゃないものもあって、割合としては今さっきのもの F / S的なものは少ないかもしれない。JICAのガイドラインで考えると、マスタープランとF / Sはかなりやり方を変えていますよね。そういう意味では、可能性として、例えばガイドラインの中でF / Sで決まるのかマスタープランで決まるのかという面で判断のところまでして、それぞれについてやり方を変えるという可能性はありますね。

岡崎委員がおっしゃったような懸念もあると思うんですけども、私自身は量的にどこまでやるかという話と、質的にどういうふうにするかというのはちょっと違うような気がして、マスタープランレベル、余り熟度が高くない段階での話と、もう本当に事業化一歩手前ぐらいのやつだったら、やり方はちょっと違うと思うんですね。そういう意味で、確かにその予算的な制限はありますけれども、やり方を変えるという意味ではその辺りの仕分けというのは必要なんじゃないかと思います。

岡崎委員 事業化の一歩手前であれば、それはJBICの審査の中で環境社会配慮の確認を行いますので、もれることはないと思うんです。そこまで来ていれば、私の方でも案件として取り上げることもありますので、JBICによる環境社会配慮確認が必要となればいいということになります。

原科委員長 どうぞ。

松本委員 今の仕分けというのが一つあり得るかと思いますが、一方で、後で満田さんの報告にあるように、項目的にはほとんどF / Sのような項目で、5,500万円程度でできることをやってしまっているという問題もあるわけですから、実際、そのところは割り印をどうする

とか以上の本質的な問題を抱えていると思うんですね。

もう一つは、J B I Cにつながった案件については、今の岡崎委員がおっしゃったようにJ B I Cのガイドラインに従った審査があるからいいんですけども、今やいろいろな面で問題になっているのは、その調査だけが一人歩きをして、まさに先ほどの田中委員の発表にあったように、それでもF / Sができてから中国がそれでファンドを出すとか、ほかの国がファンドを出す。でも、実はこれF / Sは日本の企業がやったんですよって、一人歩きをするわけですね。例えば、日本とは違う例を出しますけれども、アフリカのスーダンで大きな問題になっているモロエ水力発電所というのがありますが、これ中国の企業と中国の資金でやっています。でも、これF / Sやったのはドイツのラーメイヤ・インターナショナルですね。ですから、常につきまとうわけです。これはラーメイヤがやった、フィジビリティスタディに基づいて中国がファンドして、5万人が移転して1万人は砂漠に移されたみたいな話がついてまわるわけですね。ですから、ジェットロがお金を出して、あるいは経産省のお金で という企業がやったF / Sを、J B I Cはとらなかったけれどもほかのファイナンスについて、そのF / Sに基づいて移転だとか環境配慮をやって、とても広い事業になったというようなことに結びついて、それはまずいと思うんですね。ですから、やはり調査としてちゃんと責任を出せるものを出すという意味では、やはりこの中でできる範囲の中でやらないといけないし、必ずしも事業化をJ B I Cがやったかやらないかはまた別のところに、重要な課題があるし。それについては詳しいデータがない以上、我々としては非常にそこは注意深く対応しなきゃいけないんじゃないかと思えますけれども。

原科委員長 調査結果がそのように使われることになりますと、その調査結果に対する評価というのが確実に来ますから、そういうようなことが伴っていないとうまくないと思います。つまり、これはF / Sとしてこの程度のものだと、これはF / S前の案件形成の段階の調査であると。そういうことを明確に、位置づけないとまずいのは。そういうような評価判断をジェットロで出していく。これが本当に参考書になればいいんですから。だから、その位置づけというかガイドラインでどんなことを規定するかですね。そういうことはやはりきちんと議論する必要があります。ですから、案件のこの議論の具体といいますか、アジェンダなどのセッティングに関してまず最初にきちんとやっておかないとまずいんじゃないかな。この件に関しては、松本委員がメモを追加で出してくれましたので、その点はどうか説明していただけますか。

松本委員 F / S調査公募事業に関する討議項目ということで、1枚最後に出させていただきます。

JICAのときもそうだったんですが、今後どういう点を議論した方がいいのかという項目でして、別にきょう議論しようというわけではありません。

AからFまで分けました。Aは、調査事例を検討してこの討議項目をもう一回精査した方がいいと思います。ただ、皆さんがこれから、満田委員たちが分析した案件形成調査の事例検討を聞きながら、この項目で十分かどうかをチェックするという意味があるかと思います。それが最初のAのステップです。B以下の項目は暫定的なものと考えていただいて、この後満田さんや神崎さんが報告をされるようなことも通じて、必要な項目を追加したり精査をしたりしていったらいいかなというたたき台だと思っていただければと思います。

次に、まず必要なのは、この調査スキームの枠組みに関する討議であります。それはまさにこの調査スキームの目的、今ここで議論していたことです。つまり、これは事業に結びつけるのか、それとも事業に関する情報を蓄積するのか、この調査スキームの目的というのはいったい何なのかと。それによってJICAのF/Sに準拠するのか、はたまたJBICのSAPROFに近いのか、何なのかというようなことが出てくるかと思います。

2つ目は、これも今議論していますが、調査期間・予算の制約が厳然としてあります。この委員会としてこれを変えるべきであるという提言、例えば5,000万円を20件やるなら、1億円を10件やった方がいいんじゃないかというようなことを含めた提言をこの委員会としてするかどうかというのが2番目の点であります。

3つ目は、現在のこの調査スキームを前提とするかです。今、公募要綱が配られたのは3つであります。石油の方も入れて3つあるわけですが、現在はこれ受託ですので、経済産業省は新しいスキームを設ける、あるいはジェットロが、あるかどうかわかりませんが、ほかの類似の、例えばJICAの方からのお金を持ってきて何かF/Sをやるような、そういうようなことがあった場合に、そういうものを全部含めた、つまりこうした案件発掘のための、あるいは案件形成、事前調査のためのガイドラインとするのか。それとも現行の3つのスキームをターゲットにしたガイドラインとするのかというのが3つ目だと思います。

ここで大きな枠組みについて共通の理解を持った上で、次に、このジェットロのガイドラインの目的について議論が必要かと思います。ジェットロのガイドラインは、貿易等々も含むとか、あるいはCSRの件についても今後議論していくということになってますので、殊にこうした事前調査、案件に結びつく事業の事前調査におけるジェットロ環境社会配慮ガイドラインの目的とは何か。

2番目は、その基本的な理念。先ほど田中委員からJICAのケースもお話しされましたけれども、どのような基本理念に基づいて行うのか。

そして、ジェットロ自身が行う環境社会配慮。これは審査ということが中心になると思います。それと、その調査自体に求める配慮。これは公募事業ですので、それを受けた企業側が成果物として調査に盛り込まなければいけないことだと思いますけれども、そうした調査に求める環境社会配慮ということがあるかと思います。

そして、その次が調査全体にかかわる討議項目として、いわゆる環境社会配慮項目ですね。特に岡崎委員からは近年の社会配慮という点について I F C 等といろいろな変化も起きていますので、この社会配慮というのをどこまで考えたらいいいのかということは非常に注視しなきゃいけないかと考えます。

2つ目が、調査を行う国、地域の社会環境や人権への配慮をどうするか。

情報公開は現地と日本でどうするか。

この1、2、3、4が中黒点になっていますが数字に直しておいて下さい。

4つ目が、このガイドラインの遵守をどうするのかという点です。

それから、調査の進め方に沿った討議項目。これは J I C A でいけば開発調査とか技術協力プロジェクトとかに分けて細かく議論して、先ほど田中委員からご説明がありました。いただいた公募要領を見る限り、ジェットロの場合は以下のような調査プロセスがあるのかなと思いました。

まず1つは、企業側から提案があって、それを採択する場合の審査段階。ここでどのような環境社会配慮を行うのか。

採択後『詳細計画』を出してもらうことになっていますが、ここでジェットロは何を確保しなきゃいけないのか。

ジェットロと企業との間で委託契約を結ばれますが、この契約というのは法的な拘束力を持ちますので、そこでジェットロが何か確保しなきゃいけない点はあるだろうかと。

現地調査に行く前にジェットロとの会議が設定されますが、ここで確保すべき点。

帰ってきてからの説明において、何か確保する点はないか。

そして、スコープの見直しができると書かれている中間報告会、この時点でジェットロがどの点を確保しなきゃいけないか、あるいは確認をしなきゃいけないか。

そして最後、調査報告書の審査。これは最初の契約に充足していないような場合については、企業に対しては自己資金で追加の調査を求めることもあるというふうに但し書きがありますので、ここで審査をして、不足があればその情報に基づいた追加の環境社会配慮を求めることもあり得るのかと思って7番に入れました。

そして、8番目のフォローアップというのは、現在既に行われてしまった調査がその後どう

なるだろうかということについて、ジェットロが確認をするべき点から思いました。

そして、Fがジェットロの実施体制にかかわる討議項目として、実際どのような審査体制をジェットロは組んだらいいか。

2つ目に、提案の採択あるいは調査期間中に専門的な見地からこの審査にかかわる外部委員会のようなものの設置についての議論。

3つ目として、このガイドラインの実効性を確保するためにはどうすればいいのか。法的な位置づけはどうか。あるいは委託元である経済産業省の受託要件というようなものについて、何かこちらから委員会として提案をするべきかどうか。こういうような点について議論が必要かと思いました。

この順番にやるかどうかは別として、こうした項目について今後議論をした上で、ガイドラインを策定していくというのがよいのではないかとというのが私からの提案です。

原科委員長 今、ざっとご紹介いただきましたけれども、今これを議論するような時間は今日ありそうもないので、一応こういうようなことでアジェンダをしっかりと提出してもらわなければいけないということです。そこで、よく考えるために、今度は具体的事例を満田さんにお作りいただきましたので、これをご説明頂きたいと思います。

満田委員 お手元にジェットロ案件形成調査に関する論点の整理ということで、神崎委員と私の名前で提出させていただいたペーパーについてご説明させていただきます。

これは添付資料が2つついていまして、ジェットロ調査レビュー表という横置きのア4の紙と、それから、一つ参考としてベトナムのニョークエ水力発電所建設事業に係るF/S調査の目次をコピーしてきたものを添付しています。

これはジェットロ調査のどういうものかということが前回、前々回まで議論されているわけなんです、実際どういうものであろうかということで、6件ほど選んでレビューしてみました。

まず、フィリピンのティンババン水路式水力発電計画F/S調査（平成15年度）、フィリピンのシコポン水路式水力発電F/S調査（平成16年度）、インド高速鉄道導入可能性検討調査（平成16年度）、フィリピン・ビンガ水力発電所リハビリテーション事業化調査（平成13年度）、ベトナム・ニョークエ水力発電所建設事業に係るF/S調査（平成17年度）、ベトナム・ナムムック水力発電所建設事業に係るF/S調査（平成15年度）。この6件をレビューいたしました。

これらはいずれも地球環境、プラント化活性化事業等調査の枠組みで実施されたものです。それから、比較といたしましてJICAのF/Sを2件ほどレビューいたしました。

詳しくは横長のレビュー表を見ていただきたいのですが、案件内容ですとか、調査の位置づ

け、調査期間と人員、調査地域の概要、需要、すなわち事業の必要性はどのように記載されているか、地形・地質、代替案、基本設計、環境・社会についての記述、実施計画、プロジェクトコスト、財務・経済分析、実施体制、今後の案件形成に係る要件、結論などについて何が盛り込まれているかを見ていきました。

そしてJICAさんのおつくりになるF/Sではおおむねカバーされている項目と比較したのですが、大体同じような構成となっています。

それから、縦長の紙に戻っていただきましてレビュー結果を見ていただきたいんですが、まず、調査の位置づけなんです、いずれもプロジェクトの実施可能性を検討するものというふうに位置づけられています。

それから、そのジェットロ調査後のプロセスとしてどのような記述があったかということを見ました。特段の記述がされていないもの、詳細設計においてこういう対応が必要だという提言を探っているもの、地方自治体の同意、先住民族の同意、環境適合証明書(ECC)取得に向けて地元説明、環境影響評価を開始すべきとするものがありました。また、これは のインドの案件ですが、事業実現までにさらなるフィージビリティ調査が必要であると提言しています。

ここで私たちが注目したのは、さらなるF/Sが必要であるとされているのは6件中、インドの案件のみだったということです。

それから代替案の検討について見てみたところ、いずれも根本的な代替案企画は行ってはいないものの、ある程度の、例えばダムであればダムの位置ですとか規模ですとか、あるいは水路ルートと比較などを行っています。ただし、建設単価などによる経済性比較にとどまっているように見受けられました

それから、基本設計、実施計画などについては、基本設計というものがどの程度のものを指すかによるとは思いますが、いずれも基本設計に該当する計画及び設計が記述され、施工計画、全体工程、建設工事行程、事業費算定が行われていました。

財務・経済分析は、いずれも、EIRR、B/C、FIRRなどの算出が行われていました。

環境関連の記述については詳しく見ましたが、調査期間が短いから仕方がないことなのですが、全体的に内容は薄いかなと思いました。

環境関連制度などの記述が多くなされている一方、そのプロジェクト固有の環境社会影響について余り手厚くは行われていないのかなという感じがします。しかしながら、実際の調査が余りなされていないのにもかかわらず、結論が出されているということが、気になりました。事業の環境影響が小さい、特段の影響はない、あるいはプラスのインパクトしかないなどの記述が目につきました。

その他といたしましては、地球環境・プラント活性化事業等調査については、具体的にどのように地球環境保全に資するのかというようなことが不明確な案件があると思います。例えば石炭火力発電所の新設ですとか増設とかというものも、今、地球環境・プラント活性化事業として行われていますので、この案件に限らず地球環境を保全することが目的となっているのか、それとも別の意味の目的があるのかというのが、不明確です。

それから、 と については、類似している調査がジェットロ調査とJICA調査で行われており、その関連性はどのように検討されているのかなということを確認したい。

まとめといたしましては、調査項目を比較する限りにおいてJICAのF/Sと同じかと思っています。それから、関係者の認識ですね。調査実施者や受け入れ国側の関係者がどう感じているかということが非常に重要なことと思っておりますが、調査実施者はF/Sであると考えて、少ないお金や期間の中で最大限の努力をされているのです。当然のことながら、相手国の関係者にはこれはF/Sですと言って説明されているというふうに感じました。

それから、環境関連につきましては、先ほど申し上げたように詳細な調査は行われていないんですが、それを実施せずに影響が少ないという結論づけすることは避ける必要があるのかなと思います。私どもの提案といたしましては、やはり詳細調査をなしに結論づけるのではなくて、ここでスコーピングですとか、今後必要とされる調査手法の提言を行うのが望ましいのではないかということを考えました。

2. はこういうようなレビューをもとに今後検討事項が必要な事項というものを整理したものです。まずは、この調査スキームの前提をもう少し把握したい。つまり調査スキームの目的ですね。地球環境に資する案件を支援するのか、あるいは日本企業の海外活動を支援するのか。それから、ガイドラインを設けるに当たって議論すべきと考えられるポイントなんですが、案件選定の際にどの程度、何を基準にして選定していくのかというのを検討する必要があるかということなんです。

あとは、松本委員のご提案の中に含まれている事項なので割愛させていただきます。

以上です。

原科委員長 それでは、ご質問ございますか。

神崎委員 一部補足をさせていただきたいんですけども、2. の JICAによるF/Sとの重複という部分なんですけれども、JICAのF/Sというだけではなくて、ほかの機関が行ったような調査との関連性が、なかなかやはりこの報告書を見る限りでは把握できなかったなというふうに感じています。例えば、1つ目と2つ目のティンババン、シコポンの水力発電所なんですけれども、これらに関してはいずれも現地のフィリピンの国家電力公社の方が

以前にF / Sを行っているようです。それがどこでわかったかという、水路ルートを選定の部分でフィリピン電力公社、NPCが行ったルートとの比較をやっているという部分で分かりました。しかし、概要などを見る限り、以前に行われたF / S調査との関連性がちょっとよくわかりませんでした。あるいはJICAとの関連性でいきますと、私これ実際にフルレポートをレビューできていないんですけれども、ジェットロさんの調査で2000年に行われた調査で、マニラ首都圏中心部鉄道網整備計画調査というのがあるんですけれども、似たような調査がJICAが1999年から2000年にマニラ首都圏鉄道標準化調査というものを行っていて、2001年に報告書が出ているんですね。これらの2つのJICAの調査とジェットロの調査はいずれも、同じコンサルタント企業がやっています、このようなほかの調査との関連においてジェットロの調査というものがどういうふうに位置づけられているのかということも重要なかなと思いました。

原科委員長 今で何か特に何か、説明でここがわからないとか。

清水部長 私ども、個別案件の詳細にはなかなか踏み込む機会がないので、大変重要な視点からのレビューをしていただいたものと考えます。

二、三点質問とコメントです。最初に1点コメントです。「環境関連記載内容について」の部分ですが、非常に短い文章でまとめていらっしゃるんで、そういう制約もあったのかと思うんですけれども、報告書本体を読むと、必ずしもここまでストレートに言い切っていない部分が幾つかあるのかなと思います。

まず、 についてですけれども、「『先住民族の民俗学的調査がなされていないため、早急な実施が望まれる』とする一方で、特段の根拠を示さずに『大規模な自然環境の破壊は起こらない』としている」といった記述があるんですけれども、「とする一方で」と前後を関係付ける意味が不明です。例えば、前段は「アンセストラル・ドメイン確立の調査がされていないので、調査が必要」という、きわめてまっとうな指摘をしているに過ぎないと思います。それから、後段の「大規模な自然環境破壊は起こらない」というのも、これは「流れ込み式少水力なので、ダムなどの大規模貯水設備設置による周囲の大規模な自然環境破壊は起こらない」というある意味当たり前と言ったら当たりの記述をしているだけだと思います。従って、これらのそれぞれ違うことを言っている部分を抜き出して、あたかもいきなり「大規模な自然環境破壊は起こらない」と断定しているかのようにまとめるのは、適当ではないのではないかと考えます。

幾つかご質問もあったので確認のために答えさせていただきます。 番のインドの高速鉄道の案件でございます。例えばこういう案件のものが「地球環境保全に資するのかわからない」とのご指摘ですが、これは、大量輸送機関である鉄道へのモーダルシフトという観点から省エネ、ひいては地球環境保全に資するという考え方です。なお地球環境調査の公募要領には、環境保全

効果に関する対象分野表が載っています。具体的にどんな案件がこれに該当するのかがわかるようになっています。例えば、森林保全、公害防止対策、自然環境保全、代替エネルギーとか、そういう具体的な項目が示されています。出てきた案件については、基本的にこのどこかに該当するということになります。

それから、3ページ目の他機関との関係です。ある案件の形成段階では、ジェットロ調査の後、次のステップとしてJICAさんの調査に行ったり、様々な形が考えられるのですが、その過程で、調査の項目をふやしたり、また同じ項目についてその熟度を深めたりということがあると思います。従って、その調査過程においては、複数機関の間で調査項目の重なりがあることは考えられると思います。

それから、今日は余り議論する時間もないかもしれませんが、「今後の検討事項」については、また今後議論していくということかと思えます。ただし、「調査スキームの目的」のところは、まさに今日、何度も議論していただいているように、案件発掘であると申し上げておきます。

とりあえず以上です。

最後に、もう1点だけ確認をさせていただきたいと思うんですが、最後のページの(2)調査項目で「スコーピングを行うことを徹底することが現実的である」という記述があります。スコーピングするというのは、例えば、JBICさんのガイドラインに従って、どういう項目に関して次のプロジェクト段階で環境調査を行うのかをチェックするということかと考えます。現実的に、現在のジェットロ調査の中で、環境調査を義務づけるというのは時間的にも無理かと考えます。しかしながら、その下2行のところに、「環境社会コストをプロジェクト・コストの積算に含めるべき」という文章が書いてあります。なぜ具体的に「環境社会影響に係る結論を出すことは困難」と書いているにも関わらず、コストをどういうふうに積算に含めるのかが、ちょっと事実としてよくわからなかったものですから、その辺りのお考えをお聞かせいただければありがたく存じます。

原科委員長 ありがとうございます。今の点だけ、ご説明いただけますか。

満田委員 ご指摘のとおりです。ただ、私たちが一番懸念しているのは、これからこの調査がどう位置づけられて行くにせよ、今までは少なくともこれはF/Sだとして関係者に認識されて、その後のステップについては書いていないわけです。本調査はフィージビリティスタディであり、結論としてはフィージブルであると書いてあって、円借款の申請手続きのことなんか若干書いてあったりする。レポートを見る限りこのまま実現してしまう可能性ないみたいな感じがするわけです。そのときに、環境社会関連については、きちんとした調査をされてい

ないのに結論が書いてあったり、結論として影響がないとか影響が小さいといった、特段の影響はないとか書いてあったりするのですが、プロジェクト・コストは、今後きちんと資産されるべき環境コストなどについて書いてあればまだしも、現在は用地取得費用ぐらいしか入っていないなかったりすることに対して疑問を持ったわけです。

神崎委員 おっしゃるとおりなんですけれども、私もそれを言われてみてあれと思ったんですけれども、3番のケースのフルレポートを見ていなかったのので、フルレポートを見る必要があるかと思うのですが、実際にそういうふうにジェット口の調査の中でもされているんですね。このインドの高速鉄道の環境社会影響というところでは、3ページに書いてあるんですが、スコーピングを行った結果、以下のさらなる調査が必要だと。あるいは住民移転計画の早期実施が必要だというふうに書かれて、更に調査が必要だということが書かれているんですけれども、その後のプロジェクト・コストのところを見ると、ここには住民移転、用地買収なども含めて算定されているんですよ。なので、こういうふう実際にされていたらしゃる調査もあったということも一言だけ申し上げたいかと思いました。

清水部長 調査案件によっては、比較的容易に算出できるコストもあるかと思います。例えば、何人の住民に移転していただくのか、その移転費は幾らかといった算定が可能ということですが、しかし、環境社会コストは当然それだけではなく、仮に一部が書かれている例はあったとしても、一般には難しいと考えます。中途半端に記述をすると、かえって不適當かと思えますので、むしろ次のステップで何をやるべきかということについて確認をすることが適當なのかと考えます。

田中委員 今のインドの高速鉄道について、経過を申し上げたいと思うんですけれども、この案件は実はJICAの方にも開発調査の公式要請がありまして、検討が行われました。最終的なJICAの総合判断は、これは開発調査のFSは無理だと、そこまでの熟度がないということで、開発調査の採択をJICAとしては見送ったところがあります。実際にこの案件については、JICAは調査しておりません。その後インド側から貨物鉄道の輸送力強化ということで別途要請がまいりまして、それについてはきょう先ほどご説明しましたように調査が進められています。ただ、環境社会配慮審査会の方から厳しい答申が出ておりまして、今までの調査のやり方では環境社会配慮ガイドラインを守れないんじゃないかと、意見が出ております。ですから、その辺り今後どうしていくかというのが原課の努力、課題になっております。

きょうのご議論を聞いていまして、今後どういう話し合いをしていくかというのが、きょう随分明らかになってきたような感じがしています。まず、1点目は、JICAの場合もマスタープランかフィージビリティスタディ、どちらにするか、あるいは採択を見送るかという判断

は相手国政府から上がってくる、きょうご説明したフォーマット、これを見てやるような形が今組まれています。以前はあの項目がなかったものですから、ただ、プロジェクト・ディスクリプションだけ書いて、これだけ必要だということばかりを見ていたんですが、では、それについて上位計画との整合性はどうなっていますかというふうなこと、あるいは代替案を既に検討しているレベルで要請が出されているのかどうか。それから、ステークホルダー協議はしているかしないか、その辺りが非常に判断材料として重要になってきております。

ジェットロの皆様方の今やっておられる仕事の多くは恐らく案件形成に一番最初の段階でやっておられる案件が多いと思うんですね、もしそれを同じ予算、4,500万円上限というのがあったと思うのですけれども、それで実質4カ月とか6カ月とか、現地調査が1カ月か2カ月というレベルで、フィージビリティスタディというのは、普通私たちが仕事している感じではそれではできないというふうに思います。ですから、もしその案件をフィージビリティスタディでやってということであれば、逆に今後一つのあり方として考えたいと思うのですけれども、ジェットロの皆様の案件発掘のいい優良案件を、案件発掘レベルから次のステップに上げることに本来JICAの開発調査として採択できるような形で案件発掘をまずしていただくと、これは非常に実現性があるものになるケースだと思います。今度はその開発調査もマスタープランでやらなきゃいけないのかフィージビリティスタディでやらなきゃいけないのかという判断がありますけれども、それがステップを踏んでやられれば、次の段階で本当は来年の10月からは岡崎委員のところの円借款部門とJICAは一緒になりますので、JICAの円借款部門で今度は実施していかなきゃいけない状況が生まれますよね。ですから、逆に言うと今JICAのガイドラインを今後改定していく話をしていますけれども、そのガイドラインとジェットロの皆様の案件発掘のこういったお仕事というのが、うまくリンクしていくような、そういう本来円借款につながるインフラであればこそそういう形が一つオールジャパンとしては大事なんじゃないかなと思います。ですから、今後はやはりその辺をうまく議論する中で分けて考えるようなことも必要じゃないかと。きょうも何度もご意見出ていましたけれども、まさにそういうところがこれからの検討ではないかと思います。

原科委員長 ほかにご質問は。高梨委員。

高梨委員 非常に有益なペーパーをありがとうございました。これで課題なんかも大分出てきたと思うのですけれども、2点感想を言わせていただければありがたいと思います。1点は目次等を比較することは、余り正直言って意味がないのではないかと。といいますのは、調査する方からしますと、当然ながらいろいろな観点からかなりの範囲で行うわけで、そういう面ではJICAの調査の報告書と比べると、非常に近いものがあると思います。例えば、今回

配っていただいたこのペーパーでは、環境社会配慮の項目は第9章触れてまして、当然ながら時間とそれからコストの関係からしますと、データであるものは現地の関係事務所等がまとめたものから始まって通常環境のレビューというような調査をまとめます。本当は一番大変なのは9.4の住民のヒアリングという項目ですね。これはきょう田中委員から詳細な説明がありましたけれども、JICAさんの場合はここはいわゆるステークホルダーとのミーティングをしっかりとやりましょうということで、3回、5回やらないといけない。ところがこの段階では恐らく代表的なところを廻り、一回ぐらいしかおそらくできないだろうと思いますね。

そういう面では、通常のものとは比べてもやはり、先ほど村山委員がおっしゃっていただけけれども、質的な違いが当然あるので、そこは同じようなF/S云々というようなことを抜きにした方がいいのかなと思います。ただ、この目次にありますように結論のところ、13.4のところ、実施にあたっての課題というところで、まさにその満田委員等が指摘されていますように、スコーピングの実施ですとか、こういうふうにするべきという提言というのを、しっかりとやらせてもらうのがいいんだろうと思われま。

そういう面では、環境関連経費の記載についてというところがまとめにあるように、恐らく残念ながらジェットロさんの方でも十分、従来の仕事とされてこなかったんじゃないかと思えます。田中委員のおっしゃるとおりにJICAさんでもガイドラインができる前は、なかなか首尾一貫していなかったのではないかと思いますけど。民間の側でまとめたものについては、やはりスコーピングの実施と次につなぐのであれば、何らかの提言というのがしっかり書かれたものにすべきだろうというように思います。

原科委員長 予定時間も過ぎましたので、きょうはこの辺で。実はきょうCSRの話も行う予定でしたけれども、この回にやらないで、次回に回していきます。

岡崎委員 この委員会に与えられている役割ですが、確かに新しいJICAが生まれて日本のODAが生まれ変わろうというタイミングだと思うんですが、しかし、今、そのあるべき姿とかあり方まで、この委員会で議論を広げることは目的ではないと思います。といいますのは、新JICAの組織デザインとかは全部これからですし、それから縦割りというご批判はあるかも知れませんが、各役所は予算に基づいていろいろな制度を。その見直しを委員会で提言してみても、なかなかその具体的な達成というのは得られないと思いますので、やはりそこはきちっとジェットロさんに提言してやっていただけるものを対象に考えるということだと思いません。

今、田中委員から来年の10月から新しいJICAに生まれ変わって、円借款の中でどうあるべきかというお話がありました。しかし、円借款で取り上げる事業はJICAの開発調査だけ

で円借款事業が取り上げられるわけでもございません。やはりジェトロの調査がJICAの開発調査に結びつくかどうかということですが、別なケースもある。そもそもきょうも紹介がありましたけれども、200件ぐらいある中で円借款に通じた案件は15件です。だんだんと母集団が少なくなってくるわけです。その中のコアの部分、ジェトロさんの調査からJICAの調査を経て円借款というパターンだけを取り上げて議論することでいいのかどうか。間口を広げ、委員会に期待される役割を大風呂敷を広げて結果的には何も実現できないというようなことにならない方がいいと思います。あるべき姿というものに皆さんの関心があるということはよくわかるんですけども、やはり具体的な成果が期待できるものにとどめた方が私はいいと思います。

田中委員 今のご意見について私自身は、ジェトロの皆さんがやっているお仕事が円借款に、もともと円借款につなぐことを前提にやっているという書き方をしている文章もありましたので、JICAはその円借款を来年の10月から担当するようになりますので、そこでやはりきちんとした対応が必要になるのではないかと考えています。これが円借款対象でなければそれはそれでいいのですけれども、そういう意味で私は一応申し上げた次第なものですから、そこはご理解いただきたいなと思います。

原科委員長 では、次回の日程を決めていきたいと思います。

事務局（植田） 3月の間でございますけれども、2回ほど開催させていただきたいと思っております。今、候補日が、まず第1回目が3月5日、6日、7日の辺りで皆様のご都合のいいところというふうに考えております。それから、2回目が28、29、30の辺りでご都合のよろしいところということで、また、明日以降皆さんにメールでご都合を伺わせていただきますので、ぜひよろしく願いいたします。

原科委員長 それではこれからずっと、少し今までよりペースが上がるかもしれませんが、次回は3月初めですね、今3月5日と。どういうふうに対応するか。

きょうはこれで、どうもありがとうございました。

午後 5時15分閉会