

## 財務省 NGO 定期協議質問書

### 議題 1：G20 における質の高いインフラ関連議題について

提案者：「環境・持続社会」研究センター（JACSES） 田辺有輝・宋漢娜

#### 背景：

2018年3月19日～20日に開催されたG20財務大臣・中央銀行総裁会議では、「インフラを投資対象とするためのロードマップ」が合意され、そのロードマップに基づいて、今後、質の高いインフラに関しても議論を行うことになっている。

また、5月5日のアジア開発銀行年次総会における麻生大臣演説では、来年のG20に向けて、質の高いインフラに関する原則をアップデートしていくこと、その際には、経済性、環境社会配慮、強靱性に加えて、ガバナンスを前面に出すことが表明された。

そこで、以下の点について、議論させて頂きたい。

#### 質問：

1. 日本政府は2015年8月に「質の高いインフラ投資」事例集を発表し、その中で、質の高いインフラの要素として、包摂性が明確に位置付けられている。また、2016年5月の質の高いインフラ投資の推進のためのG7伊勢志摩原則においても、包摂性というキーワードは使用されていないものの、「現地コミュニティの雇用創出」や「経済・開発戦略との整合性」といった包摂性に関連する原則が掲げられている。私どもは、G20における原則アップデートにおいて、包摂性の確保を明示的に打ち出して頂きたいと考えているが、財務省の考えはいかがか。
2. 一方、日本政府のODAにおける包摂性確保の状況には課題があると考えられる。例えば、「質の高いインフラ投資」事例集では、43事業が紹介されているが、包摂性が配慮されたものは5件（4事業1技術）だった。その4事業について、公表されている事前評価報告書及び事後評価報告書を調査したところ、以下の課題が明らかとなった。ODAの実施において、包摂性の確保を図るための改善（包摂性の定義の明確化、事前・事後評価報告書における包摂性配慮の確認手続きの明確化、評価指標の体系的な整備等）が必要ではないかと思われるが、財務省の見解を伺いたい。
  - A) デリー高速輸送システム建設計画（インド）：事例集においては、女性専用車両を導入し、女性が安心して公共交通機関を利用できるようにした点で包摂性に配慮している案件として紹介されている。JICAの事後評価報告書<sup>1</sup>においても、女性専用車両を導入し、女性が安心して公共交通機関を利用できる環境を整備したと報告されている。また、各駅に車椅子対応のエレベーター、視覚障害者誘導用ブロックが設置されている点、各車内に車椅子が乗車できるスペースが確保されている点、車両内に高齢者、身体障害者優先の席も設置されている点が述べられており、バリアフリーの施策も実施されている。しかし、同報告書によると、周辺のスラム地域を

<sup>1</sup> JICA「デリー高速輸送システム建設事業（I）-（VI）・事後評価報告書」、[https://www2.jica.go.jp/ja/evaluation/pdf/2010\\_ID-P121\\_4\\_f.pdf](https://www2.jica.go.jp/ja/evaluation/pdf/2010_ID-P121_4_f.pdf)

対象にしたアンケートでは、社会的弱者・貧困層の利用は少なく、また貧困削減促進には特に影響を与えなかったという回答が8割を超えたと記載されている。

- B) ネアックルン橋（つばさ橋）梁建設計画（カンボジア）：事例集においては、橋の無料通行によるフェリー代負担の削減で貧困層への裨益につながることから包摂性に配慮している案件として紹介されている。しかし、JICAの事業事前評価報告書<sup>2</sup>では、そのような記載はなかった。また、本案件に関する貧困削減促進及びジェンダーへの影響は「特になし」と判断されている。
- C) 新ボホール空港建設及び持続可能型環境保全事業（フィリピン）：事例集においては、フィリピンの地方都市の空港整備による、地方と都市のバランスある開発を推進する点で、包摂性に配慮している案件として紹介されている。しかし、事前評価報告書<sup>3</sup>では、地方と都市のバランスある開発を推進するとの記載は見られない。なお、地方で実施するインフラ事業であるからといって必ずしも包摂性が高いとは言えないため、評価項目の見直しも必要である。
- D) ベラマラ・コンバインドサイクル火力発電所建設計画（バングラデシュ）：事例集においては、西部地域における電源立地を通じ、同地域の経済・産業発展に貢献する点で包摂性に配慮している案件として紹介されている。しかし、同事業の事前評価報告書<sup>4</sup>では貧困削減促進への影響は「特になし」と判断されている。一般的には発電所は国の電力網に接続されるため、ある地域に発電所を建設したからといって同地域のエネルギーアクセスが改善されるかどうかは明確ではない。エネルギーアクセスの改善のためには配電網の整備やオフグリッドの発電設備の支援が別途必要になると考えられる。

## 議題 2：ラオス・ナムトゥン2社会環境プロジェクト（世界銀行）終了に対する日本政府の評価と今後の関与について

提案者：メコン・ウォッチ 東智美

### 背景：

ラオスのナムトゥン2水力発電事業（以下、NT2）は、2005年に世界銀行、アジア開発銀行の支援を受けて建設が開始され、2010年から操業されている。事業の移転実施期間（Resettlement Implementation Period: RIP）は事業について独立した見解を述べる立場の国際環境社会専門家委員会（International Environmental and Social Panel of Experts: POE）の提言（※1）を受けて2年間延長された後、2017年12月31日で終了し、世銀はナムトゥン2社会環境プロジェクト（Project ID: P049290。以下、「プロジェクト」）の終了を宣言した（※2）。しかし、RIP終了の重要は判断材料となったはずのPOEの2017年11月の調査報告書（第27次POE報告書）は、未だに最終化されておらず、公開されていない。今後、

<sup>2</sup> JICA「ネアックルン橋梁建設計画・事前評価報告書」

[http://www2.jica.go.jp/ja/evaluation/pdf/2010\\_1060240\\_1\\_s.pdf](http://www2.jica.go.jp/ja/evaluation/pdf/2010_1060240_1_s.pdf)

<sup>3</sup> JICA「新ボホール空港建設及び持続可能型環境保全事業・事前評価報告書」

[http://www2.jica.go.jp/ja/evaluation/pdf/2012\\_ph-p256\\_1\\_s.pdf](http://www2.jica.go.jp/ja/evaluation/pdf/2012_ph-p256_1_s.pdf)

<sup>4</sup> JICA「ベラマラ・コンバインドサイクル火力発電所建設計画・事前評価報告書」

[http://www2.jica.go.jp/ja/evaluation/pdf/2012\\_BD-P71\\_1\\_s.pdf](http://www2.jica.go.jp/ja/evaluation/pdf/2012_BD-P71_1_s.pdf)

NT2事業の影響住民の生計回復は、ラオス政府、実施企業ナムトゥン2電力会社、フランス開発庁(Agence Française de Développement.:AFD) に引き継がれることになっている。

プロジェクト終了に関する世銀の声明では、プロジェクトの成功とラオスの貧困削減および環境保全への貢献が強調されている。しかし、2018年2月に、メコン・ウォッチと米国に本部を置く NGO、International Rivers が共同で行なった現地調査（添付資料1参照）からは、以下の点を指摘できる。

- ・ 第26次 POE 報告書（※3）のなかで挙げられた、RIP の終了に向けた Comprehensive Action Plan（CAP）の優先項目が達成されていないこと。
- ・ 長期的な生計回復の道筋が見えず、不安を抱える移転住民がいること。
- ・ MW が 2016 年 7 月に訪問し、河岸侵食の被害を世銀に報告したセバンファイ川下流の村について、その後も同村において具体的な対策は取られてないこと。

添付資料2で指摘しているように、プロジェクト終了に関する世銀の声明で挙げられているプロジェクトの成果については、根拠となる情報が公開されていない、もしくはこれまでの POE 報告書や NGO による訪問の報告等との矛盾が見られ、信憑性に欠ける。

また、RIP 終了および世銀のプロジェクトの終了は、第27次 POE 報告書の最終化を待たずに行われたが、影響住民の長期的な生計回復の道筋が立たないまま、プロジェクトが終了したことについて、「持続的開発のモデル」として NT2 事業を推進してきた世銀の責任が問われる。

#### 質問：

1. 日本政府は第27次 POE 報告書のドラフトを入手しているか。
  - 1.1. 入手している場合、入手した時期はいつか。
  - 1.2. 入手していない場合、日本政府として、RIP 終了の妥当性をどのように確認したのか。
2. プロジェクト終了の根拠となるはずの第27次 POE 報告書が最終化／公開されないまま、プロジェクトが終了したことについて、日本政府はどのような見解を持っているか。
3. 2月の NGO による現地訪問の報告に見られるように、第26次 POE 報告書で挙げられた CAP の複数の項目が達成されていない。それにも関わらず、RIP は終了し、世銀はプロジェクト終了を宣言した。NT2 事業への世銀・ADB の支援に賛成した日本政府として、世銀のプロジェクト終了をどのように評価しているか。その根拠は何か。またその評価を世銀に伝えているとすれば、どのようなタイミングで伝えたか。
4. プロジェクト終了後の世銀のレバレッジについて、第66回定期協議会の議論では、世銀は国別中期開発計画など政策議論の中で、NT2 事業について今後もフォローしていくというお話だった。今後、NT2 ダムの操業に伴い発生する可能性がある問題（例えば、下流の河岸侵食等）やラオス政府・企業・AFD によって実施される生計回復プログラムの課題について、世界銀行はどのように関与する

ことが可能か。また、日本政府としては、そうした課題と対応について、どのように確認するのか。

#### 参考資料：

※ 1： 24th Report of POE. October 23, 2015.

※ 2: The World Bank “Statement on the Closure of the World Bank-funded Nam Theun 2 Social and Environment Project” (January 30, 2018).

<http://www.worldbank.org/en/news/press-release/2018/01/30/statement-on-the-closure-of-the-world-bank-funded-nam-theun-2-social-and-environment-project>

※ 3: 26th Report of POE. June, 2017.

<http://documents.worldbank.org/curated/en/856631502900462112/pdf/118758-WP-P049290-PUBLIC-POEReportPartAWebVersion.pdf>

#### 添付資料：

- ・ 添付資料 1：メコン・ウォッチ. 『ラオス・ナムトゥン 2 事業現地訪問（2018 年 2 月 6-9 日）報告』（2018 年 5 月）.
- ・ 添付資料 2：メコン・ウォッチ. 『世界銀行のナムトゥン 2 社会環境プロジェクトの終了に関する声明へのコメント』（2018 年 6 月）

**議題 3：JBIC・IFC・AfDB による融資 モザンビーク北部ナカラ鉄道・港湾事業（ヴァーレ社/三井物産）による現地住民への影響について～現地農民組織による 2015、2016 年度調査のフォローアップ調査結果を受けて～**

**提案者：日本国際ボランティアセンター（JVC）、アフリカ日本協議会（AJF）、モザンビーク開発を考える市民の会、ATTAC Japan**

#### 1. 質問の背景

##### 1.1 これまでの議論の経緯

これまで本協議会では、モザンビークの状況について、TICADVI 前の 2016 年 3 月より 2017 年 12 月にかけて 6 回継続で議論をしてきた<sup>5</sup>。議題は①モザンビークの債務（債務隠し、デフォルト）問題と財務省の融資・円借款供与方針あるいは／かつ、今回の議題でもある②ナカラ鉄道・港湾事業への JBIC による融資の 2 点についてで、主な論点として、a) モザンビーク政府のガバナンス問題と日本政府の方針・対応、b) ナカラ鉄道・港湾事業による現地住民影響・被害と日本政府・JBIC としての状況理解と対応、そしてこれに付随した c) 情報公開の問題が議論されてきた。

今回は、②のナカラ鉄道・港湾事業について、現地農民組織が、2015 年・2016 年に行った調査で確認された「事業による被害状況」のその後を確認するためのフォローアップ調査を実施、被害拡大・新たな被害が確認されたことを受けて、財務省に質問を行い、議論したい。

##### 1.2 財務省・JBIC からの回答の確認

ナカラ鉄道・港湾事業については、2016 年 12 月に開催した第 64 回に、現地農民・市民社会組織およ

<sup>5</sup> <http://jacses.org/mofngo/> の第 61～66 回の質問書ならびに議事録参照。

び日本の市民社会組織による現地調査で確認された被害状況を報告、現地状況を改善させるべく、本協議会あるいはJBICと別途場を設けて議論を重ねてきた。当時確認された主な被害は、(1) 住民強制移転と補償状況、(2) 周辺住民の生計への影響、(3) 粉じん、振動、騒音被害、(4) コミュニティの分断、(5) 列車の長時間停車による道路封鎖、(6)線路横断による事故（安全性の確保）<sup>6</sup>。また、(7) 事業のプロセス（社会的合意）の問題についても指摘、協議してきた。

以下、この度の議論の土台として過去の議論の蓄積を踏まえるため、これまでの協議会におけるJBICによる上記被害への対応状況、あるいは財務省による状況認識と対応などに関する主な説明・発言を抜粋する。

◆2017年6月第65回 NGO 側事前質問へのJBICによる事前回答より抜粋

- (1) P2：(前略) 事前の情報公開がなされた上で、地域住民等のステークホルダーとの対話を重視した協議を実施してきたこと、及び当該協議結果を土地補償或いは生計回復施策へ反映してきたことを・・確認している。P4：(前略) 農地等の宅地以外の土地が影響される世帯については、代償となる土地或いはそれに応じた補償がなされており、これらは全て完了しているとのことで、(P4)
- (3) P6：EHSガイドライン上では、(中略) 輸送貨物の飛来等にかかる粉塵等の定量的な排出基準については特段設定されていない。・・・(中略)・・事業実施主体者は、輸送中の石炭の微粉の飛散による環境大気質の悪化を防止するために以下の対策をとる計画である・・(中略)・・。①貨車に積まれた石炭に粉塵抑制剤を散布する。(中略) ②貨物からの粉塵の飛散状況をモニタリングし、必要に応じ追加対策（粉塵抑制剤の再散布、車両速度の調整）をとる。・・・(中略)・・但し、こうした大気影響は住民の健康影響にもつながりうることとなるため、本行としてもモニタリング結果については注視していく予定。）
- (4) P7：(前略) 現地実査では、訪問地域において安全配慮がなされている地点（鉄道と住民との交通接点等）を訪問し、安全設備設置状況或いは建設状況（準備含め）を確認。事業実施主体者は、今後もこうした安全配慮が効果的に確保されることが重要と考えており、モニタリングにてフォローしつつ、必要に応じて追加的な対策をとる方針であり、本行としても・・(中略)・・対応を注視していく予定。
- (5) P8：本行ガイドライン上、本行は、(中略)・・・相手国政府及びその期間、強調融資を行おうとしている融資機関、ステークホルダーから提供される情報の重要性を認識し、これらも活用してスクリーニング及び環境レビューを行うとしている。住民との面談は必須となっていないものの、・・(中略)・・面談にて、事業に対する認識及び苦情申出の手段の認識等を確認。
- (6) P9：安全性の確保に関して、事業実施主体は、住民の移動への影響・影響緩和策を検討するために2015年にMobility Plan（移動性向上計画）を作成。同計画では、影響が想定される地点を約1200地点確認し、これらの重要度を定量的に評価したうえで、88地点を重要対策地点としている。本行及び強調融資行の実査では、上述の訪問地域における配慮箇所（20か所）を視察。引き続き、本行としても住民への情報提供及び住民の安全・生活に

<sup>6</sup> 第64～66回参照。

対する配慮が継続してなされるよう、事業実施主体の対応を注視していく予定。

◆2017年6月第65回 議事録より抜粋<sup>7</sup>

JBIC：強制移転も（中略）、適切な補償が事業実施主体によって取られようとしていることについても、現地住民と直接対話をした上で確認させて頂いている。（中略）、この確認をもって全て終わりではなく、（中略）、そのアクションプランに則った形できちんと移転に関わる補償がなされていくことを我々からも確認していくべきである。

財務省：IFCの分析は、（中略）、住民移転の話もそうだし、踏切もしっかりしていなくて渡るのが大変だとかの話も書いてあるし、色々な話書かれている。また、襲撃が発生していて危険だとも書かれている。なので、少なくとも、IFCのレポートを見る限りは、そんなに皆様からお伺いする話と少なくともIFCの紙に書かれている話はそれほど大きなギャップを私は感じなかった。（中略）その上で、彼らは全部が満足にできているという話もない。（中略）一方でプロジェクトによって影響を被る人が出て来る。できる限り影響を緩和していく必要があるので、それぞれの問題ごとに、（中略）状況を調べた。その上で自分たちのそれぞれの分野におけるスタンダードと照らして何が足りないのかがわかったところで、それをアドレスするために何をこれからやっていくのか、それはレポートを書いた時点で終わる訳ではなく、融資を決定した時点で終わる訳でもなく、融資が決定されて実際に行われてその後も継続的にきちんと取組が行われているかどうかを継続的にモニタリングしていく必要があると書かれている。

かなり詳細に当たるアクションプランも載っている。アクションプランは最後の年は2020年、（中略）今JBICの方から申し上げたが、ある時点で調べて「あ、できていません、やりません」ということではなくて、ある時点で調べてみて足りないところがあれば、それをどのようにして是正していくのか計画を作って、その足りないところを是正していく過程で継続的にモニタリングしていくことが大事だと思う。

（前略）繰り返し恐縮だが、ギャップを埋めていかなければいけないと思う。（中略）それ以上に大事なのは今の時点で足りない部分が identify されている訳なので、それをしっかりと是正を図るための措置を取らせてそれをモニタリングしていくことではないのか。私は別にここまでのプロセスに問題がなかったとは一言も言っていない。問題あると思う。問題があるからこそIFCがレポートの50ページに問題があると書いている。誰も否定していない。だが、ギャップがある。なので、これを放置しておけば誰もやらないので、このギャップを是正させるために、公的機関が入って継続的にモニタリングさせようと言っている訳である。

◆2017年12月第66回 議事録より抜粋<sup>8</sup>

財務省：石炭の運搬・輸出が始まってから既に半年以上が経過している。工事が完了してオペレーションは開始済みの本件だが、鉄道沿線住民の生活環境改善を図るためには、JBICやアフリカ開発銀行のように、国際的なスタンダードに基づくセーフガードポリシーを適用する機関を関与させ、継続的なモニタリングの仕組みを構築することが重要となる。JBICとしても、継続的なモニタリングを行い、必要に応じ、事業者や当局へ是正を求める方針と承知している。

<sup>7</sup> [http://jacses.org/wp\\_jp/wp-content/uploads/2017/08/2c5d5b87d4fec27ffe4ae6bceec18baee.pdf](http://jacses.org/wp_jp/wp-content/uploads/2017/08/2c5d5b87d4fec27ffe4ae6bceec18baee.pdf)  
議題4、p21-28

<sup>8</sup> [http://jacses.org/wp\\_jp/wp-content/uploads/2018/02/37432871e912996d2a352c3b5dc40c41.pdf](http://jacses.org/wp_jp/wp-content/uploads/2018/02/37432871e912996d2a352c3b5dc40c41.pdf)  
議題3、p11-18

JBIC やアフリカ開発銀行を排除してしまえば、国際的な監視のない中、民間事業者によるオペレーションの継続につながり、かえって地元住民の生活環境改善を困難とする恐れがあると考えている。

(中略) JBIC の環境社会配慮ガイドラインは、NGO などのステークホルダーからの情報提供を歓迎する旨を規定しており、財務省としても適切な情報提供を促しているところである。特に、本案件については、財務省 NGO 協議会における意見交換を通じ、継続的なモニタリングの重要性が指摘されてきたところでもある。JBIC としても、アフリカ開発銀行と協調しつつ、継続的なモニタリングを実施することの重要性を認識していると承知している。財務省としても適切にフォローアップしたいと思っている。

JBIC の環境社会配慮ガイドラインは、融資決定以降も、「一定の期間、必要に応じ、環境社会配慮が確実に実施されるよう、借入人等に対するモニタリングの働きかけを行う」ことを規定している。JBIC は、本件のファイナンスにおいて、財務省 NGO 協議会などにおける意見交換も踏まえつつ、環境社会配慮ガイドラインに基づき、鉄道沿線住民などへの影響を継続的にモニタリングし、必要に応じ、事業者や当局に是正を求める方針と承知している。財務省としても、環境社会配慮ガイドラインが適切に運用されるよう、フォローアップしたいと考えている。

(中略) 関係者からの情報を集めて問題が生じれば確認をして、それが明らかになれば是正すべきところは是正を働きかける。こういう改善を様々な方を通じて働きかけるアプローチが環境ガイドラインの精神にも含まれていると申し上げたい。

JBIC : (前略) 皆様からご質問頂いたが、旅客事業については既存の実際使用されている旅客に悪影響を被らない範囲での運行本数を維持している。

財務省 : (前略) ネガティブな影響の責任の所在について、結局一般的な答えにしかならないが、その原因はどこにあって、何によって起きたのかをしっかりと見極めた上で、然るべき責任の所在を確認し、然るべき対応を取っていくことが一番重要なのではないかと思う。先ほど、日本側の責任の所在が不明瞭だが、現地の人にとっては関係ない、との話を頂いた。財務省としてもしっかり当事者意識を持って、本件を注視して参りたいと考えている。

### 1.3 現地調査結果

これに対し、2018年4月18～23日に現地農民組織が実施したフォローアップ調査において、以下の被害状況が確認された。以下、報告書の英訳よりインタビュー内容を抜粋して記載する。

◆Malema 郡にて 2016 年度に住宅の補償を受けたコミュニティ (2 か所) + 地元農民組織 (1 か所) のインタビュー (2016 年度調査時点では、コミュニティでは住宅が建設中)

#### <移転と住宅・土地の補償と補償金など>

- ✓ When we came here the company said that they would provide a monthly money at amount of 10.000,00MZN since we don't have farmland here. Then the amount was reduced to 2000,00MZN. We don't know the reason why they reduced. Although they made all these promised, they did not fulfil any of the promised they made. Today we are not receiving any money.
- ✓ 29 houses that were constructed only 28 that were attributed to the families among them only 17 that

are being used while others have been abandoned due to the lack of good living conditions.

- ✓ CDN showed us an attractive house which had a veranda but the reality is sad.
- ✓ CDN told us that the company that had been contracted to build these houses would be responsible to run maintenance of our houses for five years but they have not started yet started. We are here since 2016. We think that after five years they will come and say that the time that had been allocated for maintenance has expired and you have no right any more. When we complain for our rights, they say we should not say anything. There is no one from this community is working in the company (CDN).
- ✓ We don't want this type of house. The maintenance for this house is expensive. We cannot afford. There is no electricity here. We want our formers houses. We accepted these houses because we thought that they could help us with maintenance. Now that they are not helping us we do not want it. The technicians from the hired company (community do not know the name of the company) when they come, they do not see round in order to examine the current situation of the house. They just sit here under this mongo tree and speak nonsense.
- ✓ The houses has many problems. Are not even safe with them although they are Morden one. The roof is leaking water; the war are crashed; there is no veranda. We do not want any more theses houses. We want to go where we came from.
- ✓ Where we were living, we were good. We had our farmland. We could produce different crops, for instance, maize, cassava, peanut and others but we here we cannot. There is no enough land here. For the production of food, we depend on this small space around our house. Here we cannot produce all crops that we used. There is no way we can produce banana. We are limited; we are surviving here.

<旅客頻度、生活・生計への影響、線路の安全性>

- ✓ Before CDN – the coal mining exploiting company there were two daily trains running through in that community. One for cargo and other for passenger. This is not happening currently, people are facing difficulties to export their products to other side of the district, province and the country. Out of exportation, the income level by selling of their products in that community has reduced significantly because several train stations that existed along have been shut down as way to give priority to the train that transport coal.
- ✓ In the former station, there is an imminent danger, because of the existence of a deep hole between the road banks where local people and train pass through. With this deep hole, it is difficult for people to across with their goods. They are obliged to go down the hole and then across the railway and then climb up the hole again so they reach to another side. According to local people, many 1 when they encounter the train they end up going late to school. Because of the previous constraints, the population request to those on duty to build a flyer overs at that place and at the railway as a way to facilitate the life of the community. As consequence of a massive running of the train that transport coal, local people are dying in the community when they try to across. It is an area where there is a

lot of movement of people, the trains when passing through they do not even slower the speed.

- ✓ To catch the train to other location it is been a challenge although it is a recent and comfortable. It passes one per week beyond there is been fight between passengers when seeking a sit on it.
- ✓ There has been three years since they handed the houses over to the community and they had promised to provide a regular technical assistance for five years. They has finished and until now, nothing has been done.

#### <旅客頻度、生計への影響、安全性>

- ✓ We were selling beans here at the station for ages. Now per week passes two passenger trains. In the past it was easy to do business here at the station but now it is very difficult. It's also difficult to catch a train to the other province although there are two trains running. In addition, the time schedule of the train is very difficult. It is not like in the past.
- ✓ People are suffering with their products. For instance, there are people who farm in different location and they were using the train to transport their products. Now that there is only one passenger train running in a very limited times, it is not possible for us to transport agriculture goods to the districts or even to the city in order to put in the market.
- ✓ The cargo train has come to change our economical routine. The way I was selling beans here in the past when there was a lot of movement of people is rather different from the way I am selling today. It is a totally nonsense that the government is giving more space the cargo train that the passenger as it used to be in the past.
- ✓ Regarding to the train which transporting coal, although we do not know how many trains per days passes I would say that there are many trains that passes here every day. This makes difficult to go to the other side of the community. Per day there at least 11 cargo trains running. The population asks who is entitled to be able to put a bridge in that place and in the level crossings as a way to facilitate the life of the community.
- ✓ We lose our time by waiting on the other side as we wait the train to pass. Last year three or four people died, the train ran over them. Since the cargo train started to operate here, our life has changed. I am sure that for the government this has changed to the positive since they are eating together money but for us this did not change any.
- ✓ The passenger train it runs once per week. So there use to be a lot of fight among passenger to get into the train. So, how can a pregnant women get in the train? Or an elder people? There is no how they can get into. This is remind us the colonial era where we only had one train. There is no doubt that we are not enjoying our country. We are back to colonial time.
- ✓ The cargo train stops everywhere. It does not matter whether this is a place where people pass through or not. Once it stops it stays for 30 minutes, giving no space for people to across to the other side.

◆Ribaue 郡にて 線路沿いに暮らし何ら補償を受けていないコミュニティ(2016 年度調査時点で同様の

状況)

<旅客の頻度、線路の安全性、生活・生計への影響、補償>

- ✓ In this community there is no one who is working in the railway. according to the community before the existence of CDN and the rehabilitation of the railway there were two passenger trains per day, but with the entrance of Vale and the rehabilitation of the railway currently there are only two passenger trains per week that often stop at the station. This contribute to the reduction of agriculture products that were performed at the station. Before the existence of Vale and CDN the community could put their merchandises in the passenger trains and sell them in another region but now days they are forbidden to load their products in the same train.
- ✓ In this community before the existence of the railway, there were fruit trees such as papaya and orange. The money that was given to the people nearby the railway it was not enough. There were people who received 5000 MZN. Although there are a lot of people affected by the railway construction they only constructed 8 houses. Some of the people who received these houses are not from the affected community.
- ✓ This project of railway construction we do not like it. It is not because we are against it or that we are going to retaliate but it is because the people who received the houses are not the qualified one. They only compensated 8 people although there are a lot of people affected, those who are living by the railway. They compensated just one group of affected people. Our houses are cracking because of the earthquake.
- ✓ They just resettled a few number of people, those who did not succeed to be resettled, they ended up abandoning, as they could not stand for the noise.
- ✓ Today we do not see our business growing. We were selling our products to the passengers but now we cannot continue. There is only one train. We used to pack in the train and sell to the city but now we cannot. Our business has reduced here. The station and in the train were our business place but today are no longer.
- ✓ We believe that in every 24 hours run 24 trains. Because of the pollution of this convoy today the community cannot produce papaya and other fruits. They are dying.
- ✓ Today many train stations in this community have been closed because of the cargo train. It is not easy for us to cross to the other side of the railway. Many student they get late to school because once it stops, it takes long time to run. Even pregnant women with their luggage over the heard they lost a lot of time and they facing serious difficulties to cross the railway.
- ✓ The students at school they are not doing well because of the noise provoked by the train. In this community, we are luck that no one has died because of the train but our domestic animals are always victims.
- ✓ They constructed houses with bad conditions. They gave us hoe, then we asked ourselves they gave us hoes where is land for us to produce? The rehabilitation of the railway brought disgrace to our community. In this community there not flyovers nor water drain.



深く掘られた線路。2年前から状況改善されず



土地を失い自宅の脇で作物を作るだけの状況



すでに壊れた補償で受けとった家屋



壁の上のほうにひびが入っている

以上のとおり、この度の調査からは、2015・2016年度調査時点からの被害が継続、あるいは新たな被害（子どもの通学への影響、住宅補償の問題（質、維持管理、コストなど）、線路横断時の新たな事故、粉塵による作物への影響など）が確認された。

## 2. 質問

以上を踏まえ、財務省に対し、次を質問いたします。なお、下記については、基本的に資料の形で事前に提供いただき、当日は協議に専念できればと考えます。よろしくお願いいたします。

- ① 上記で見られる、JBICによりこれまで説明されてきた対策の内容と現地農民組織により判明した被害状況の齟齬（(1) 住民強制移転と補償状況、(2) 周辺住民の生計への影響、(3) 粉じん、振動、騒音被害、(4) コミュニティの分断、(5) 列車の長時間停車による道路封鎖、(6) 線路横断による事故（安全性の確保）、(7) 事業のプロセス（社会的合意）および(8) 被害状況を訴える先が不明瞭）およびそれが一年半以上継続していることに対する財務省の見解。また、上記被害状況に対する今後の確認方法と具体的な対応策。
- ② ナカラ鉄道・港湾整備事業に対するJBICによる融資決定以来のモニタリング実施状況・内容（時期、場所、回数、方法など）とそこで確認された問題の有無。

- ③ Malema 郡および Ribaue 郡における融資対象事業者による全ての対応策の内容と場所。これまでと今後予定されているものの両方。

なお、4月上旬に別途 JBIC との会合がもたれた際には、三井物産提供による「事業による影響が大きいと考えられ、対策を行った 88 か所」について、数枚の地図を用いて説明を受けた。ただ、地図の縮尺がそれぞれ違い、それぞれがどこからどこまでの範囲が網羅されているのかが不明瞭で、鉄道整備事業にもかかわらず地図上で駅名もわからず、また、地図はその場で見せてもらったのみで、持ち帰ることができなかった。その際、Malema 郡のある地点から Ribaue 郡までの地図が抜けていると思われることを指摘した。

- ④ これまでの協議会において、上記 88 か所が事業による影響への対応のすべてではなく、今後も必要に応じた対策を講じることが、財務省からも JBIC からも繰り返し述べられているが、現時点で検討されている対策の内容と場所、アクションプランの中身。
- ⑤ 対モザンビーク円借款について 2015 年にナカラ港のフェーズ 2 に 292 億円の供与を最後に中断されていることについて、2017 年 12 月の第 66 回協議会においても「すぐに円借款を供与する判断にはならない」ことが確認された。2018 年度に入っても、いまだモザンビークの債務状況が厳しく、問題解決への道筋が示されていないことが報じられているが<sup>9</sup>、日本政府による現在のモザンビークの債務状況に対する見解と円借款に対する方針、また今後の予定。

#### 議題 4：ベトナム・ギソン 2 石炭火力発電所に対する JBIC の融資決定と、JBIC の OECD 公的輸出信用アレンジメントの運用について

提案者：国際環境 NGO FoE Japan 深草亜悠美・JACSES 田辺有輝

##### 背景

国際協力銀行（以下、JBIC）は、2018 年 4 月 13 日にベトナム・ギソン 2 石炭火力発電所事業（タインホア省ギソン地区。超臨界圧。600MW×2 基）への融資を決定した。

2015 年にパリ協定が採択され、地球の平均気温の上昇を 1.5 度～2 度未満に抑えることが国際的に合意されている。すでに世界中で気候変動被害が広がる中、温室効果ガスの排出削減は急務であり、特に温室効果ガスの排出量の多い石炭火力からの撤退・脱却が世界中で進んでいる。

2018 年 1 月、日本政府は石炭火力発電への公的支援に関して「OECD ルールも踏まえつつ、相手国のエネルギー政策や気候変動対策と整合的な形で、原則、世界最新鋭である超々臨界圧（USC）以上の発電設備について導入を支援する」との方針を発表した<sup>i</sup>。しかし、今回 JBIC が融資を決定したギソン 2 石炭火力発電所は、超臨界圧（SC）の石炭火力発電事業であり、同方針よりも低効率な技術が採用されている。

##### 質問

<sup>9</sup>  
<https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-02-28/imf-expects-mozambique-to-default-on-external-debt-until-2023>、

<https://macauihub.com.mo/2018/04/04/pt-mocambique-ultrapassa-em-julho-indicadores-do-fmi-para-avaliar-sustentabilidade-da-divida/>など

1. JBICによる同プロジェクトへの融資は前述の日本政府の方針の原則（USC 以上という点）と矛盾するのではないか。日本政府方針の原則が適用されない理由を教えてください。
2. 本事業の融資申請が行われた日付を教えてください。JBIC は、2015 年に環境社会影響評価(EIA) が相手国政府によって承認されていることを確認したと主張しているが、その証拠となる文書をご提供頂きたい。
3. JBIC は、投資金融の案件に関しても OECD ルール（OECD 公的輸出信用アレンジメント<sup>ii</sup>であると理解）を準用するとしている。同アレンジメントでは、500MW 以上の超臨界圧（SC）の石炭火力発電事業への融資を支援対象外としているが、JBIC は同アレンジメントの経過措置に言及し、同アレンジメントの施行前（2017 年 1 月 1 日前）に同事業の融資要請があり、2015 年に環境社会影響評価（EIA）が相手国政府によって承認されていることを確認したとして、SC 技術が利用される同事業の支援について同アレンジメントからの乖離はないとの見解を示している。しかし、JBIC は 2017 年 5 月～6 月にかけて事業者から EIA と環境許認可証明書を受け取っており、同アレンジメントの経過措置の規定の条件である「完成した EIA 等に基づいた融資申請」は施行日後に成立している。したがって、本事業への融資は日本政府の方針にある、「OECD ルールを踏まえて」という部分に反するものではないか。
4. JBIC によれば、JBIC は同事業の EIA と環境許認可証明書をそれぞれ 2017 年 6 月 16 日と 2017 年 5 月 12 日に受け取っているとのことである。ガイドラインでは「カテゴリ A および B のプロジェクトについては、」「環境社会影響評価報告書等の入手状況及び環境社会影響評価報告書等」につき、「情報公開は、原則として当行ウェブサイトにおいて、情報の入手後できるだけ速やかに行うものとする」と規定している。しかし、同事業の EIA の掲載日は 2018 年 2 月 6 日であり、同事業の「環境社会影響評価報告書等の入手状況及び環境社会影響評価報告書等」が半年以上も公開されなかったのは、同ガイドライン違反ではないか。なお、JBIC による入手後すみやかな情報公開は、第三者からの指摘や意見などを取り入れ環境配慮を行う為に重要なものである。例えば本事業においては、船舶停留所の移転により漁民の生計手段への影響などが融資決定後に現地から報告されている（配布資料参照のこと）。情報公開が速やかに行われていれば、より早期にプロジェクトによる影響に対応できた可能性がある。

#### 参考

2015.3.4	ベトナム当局が同事業の EIA を承認
2015.5~6	JBIC が事業者に EIA の完了と環境許認可証明書の発行を確認
2017.1.1	移行期間措置適用の期限
2017.5.12	JBIC、事業者より許認可証を受理
2017.6.16	JBIC、事業者より EIA を受理
2018.2.6	JBIC、EIA をウェブサイト上で公開
2018.4.13	JBIC、融資決定

## 議題 5：インドネシア・西ジャワ州チレボン石炭火力発電事業・拡張計画に係る人権侵害と JBIC による状況確認・対応について

提案者：気候ネットワーク 鈴木康子／国際環境 NGO FoE Japan 波多江秀枝

(背景)

国際協力銀行 (JBIC) が 2017 年 4 月 18 日に融資契約を締結した「インドネシア・西ジャワ州チレボン石炭火力発電所拡張計画」(2 号機。1,000 メガワット) については、地域住民の生計手段や健康への影響など、融資決定前からさまざまな懸念の声があげられてきた。2016 年 12 月には、地域住民 6 名が原告となり、同拡張計画の環境許認可が西ジャワ州政府によって不当に発行されたとして行政訴訟が起こされ、仮に判決で「環境許認可」が無効とされた場合に、「相手国の法令や基準等の遵守」、および、「環境社会影響評価報告書及び相手国政府等の環境許認可証明書の提出」を要件とする『環境社会配慮確認のための JBIC ガイドライン』(以下、ガイドライン) に同案件が違反する可能性も指摘された。実際、JBIC の融資契約締結の 1 日後には、バンドン行政裁判所が同拡張計画のチレボン県空間計画への違反を根拠に環境許認可の取消しを西ジャワ州政府に命じており、こうした状況を受け、同拡張計画に反対する住民グループは 2017 年 5 月 24 日にガイドライン違反に関する異議申立書を JBIC に提出した(後述のとおり、訴訟が係争中のため異議申立手続は暫定的に停止中)。

2017 年 4 月 19 日の地裁判決後、同行政訴訟の被告である西ジャワ州政府はジャカルタ高裁に一旦控訴したものの、控訴審の最中の 2017 年 7 月 17 日、地域住民が知らぬ間に非常に不透明な形で新しい環境許認可を発出。同年 8 月には控訴取り下げに至った。JBIC はこの新・許認可を根拠に 2017 年 11 月 14 日に初回貸付を実行したが、2017 年 12 月 4 日、地域住民 1 名と現地 NGO・WALHI (インドネシア環境フォーラム) が共同原告となり、新・許認可の取消しを求める行政訴訟が再び起こされ、現在も第 1 被告である西ジャワ州、および、第 2 被告である事業者との間で係争中となっている(5 月 2 日にバンドン地裁は原告の訴えを棄却。5 月 14 日に原告側が控訴)。したがって、同案件がガイドラインに違反する可能性は依然残されていることから、JBIC には引き続き慎重な判断と次回以降の貸付実行を控えることが求められている状況である。

また、この間、同拡張計画に反対する住民グループ、および、彼らを支援する現地 NGO に対する嫌がらせや監視といった人権侵害の状況についても、繰り返し懸念が示されてきた。特に、行政訴訟の原告住民が第 1 回訴訟(2016 年 12 月提訴)の 6 名から第 2 回訴訟(2017 年 12 月提訴)の 1 名となっていることについては、第 2 回訴訟の 2018 年 3 月 21 日に開かれた公判での被告側証人の答弁から、事業者の関係者がある一定の関与をするなか、不当行為があったことが類推される。また、第 2 回訴訟の現原告住民(2017 年 5 月の JBIC に対する異議申立人の一人でもある)に対しては、以下のような具体的な報告がなされている。

- ① 2018 年 1 月 5 日(金)午後 1 時頃、3 名の不特定の男性が、チレボン石炭火力発電所 1 号機の建設・稼働により小漁業で生計を立てることが困難となった原告住民が現在、溶接工として不定期で働きに出ているチレボン市内の車の修理工場にやって来て、原告本人や工場の所有者等と一切会話を交わすことも許可をとることもなく、ビデオ撮影をして帰って行った。
- ② 2018 年 1 月 9 日(火)午前 2 時頃、地元のチレボンではなくバンドンのナンバープレートを付

したオートバイに乗った2名の不特定の男性が、原告住民の居住する村にやってきて、村の隣人に訪問理由等は一切言わぬまま、原告住民の家はどこかと尋ねてきた。当該隣人は他の隣人に聞くようにと言ったが、そのまま2名は村を出ていき、その後、原告住民を訪ねに村には帰ってこなかった。

(質問)

1. 上述のような原告らに対する嫌がらせや監視といった不当行為は、当人らに対する精神的な圧力・苦痛になるとともに、他住民らに対しても萎縮の効果をもたらす人権侵害であると考えます。また、JBIC ガイドラインで規定されているような「社会的に適切な方法で合意を得られるよう十分な調整が図られている」状況とは言い難い。JBIC はこうした現場の実態について、その背景や同様の人権侵害の再発の可能性を十分に考慮した上で、事実関係を精査し、しかるべき判断・対応をとるべきと考えますが、財務省のご見解を伺いたい。
2. こうした深刻な人権侵害については、本案件に限らず、2016年6月3日にJBICが融資契約を締結した中ジャワ州バタン石炭火力発電事業等でも問題となってきたが、事実関係の確認にあたって、JBIC が事業者やインドネシア当局側に情報・意見聴取を行えば、「そうした事実はない。」「そうした事実を把握していない。」等の回答が返ってくる可能性は高く、有効な対策がとられぬまま、JBIC が貸付を進めていってしまうことが懸念される。JBIC が人権侵害に係る確認を行なうにあたっては、本案件であれば、インドネシアの人権状況等に知見の深い有識者、専門家、NGO等、第三者の意見・情報も求めるべきと考えますが、財務省のご見解を伺いたい。

#### 議題6：国際協力銀行によるKTH社への融資における環境社会配慮について

提案者：レインフォレスト・アクション・ネットワーク 川上豊幸

<質問の背景>

2012年の融資契約に基づき、コリンティガ・フタニ社(KTH)は年間約53万絶乾トン（水分重量を含めると約100万トン）の木材チップを製造し全てを王子グループの会社に輸出することになっているとされます。KTHは、コリンド社と王子製紙の合弁会社ですが、KTHの植林プロジェクトおよび、コリンド社による他の事業での問題が指摘されています<sup>10</sup>。

まず、KTHについては、以下のような問題があると報告されています。

- ・中央カリマンタンでのコリンティガの事業は、地元の農業コミュニティとの土地紛争に関係がある。
- ・KTHは、2015年には同社の事業許可地域内で72箇所のホットスポットが見つかっており、同年7月から9月には約5千ヘクタールが焼失。2014年には43のホットスポットが記録されている。
- ・KTHは、2015年12月、事業許可地域で火を使用したことにより、インドネシア政府より事業ライセンスを3ヶ月間停止とされた<sup>11</sup>。

<sup>10</sup> 以下は、RANの『投資家には責任がある 森林と金融 調査レポート』（2017年4月）やJPIKによるレポート、[SVLK：A Process toward Accountable Governance](#), 2018

<sup>11</sup> <http://eyesontheforest.or.id/news/civil-lawsuit-on-haze-kicks-off-six-govt-officials-sued>

・また、2015年に行われた合法性証明の外部監査機関のJPIKのレポートで、KTHは、ブリク村の地域住民の慣習地に関する境界線について紛争も報告されています。

KTHの親会社であるコリンド社についても、様々な問題が指摘されています。コリンド社は、パルプ材、木材チップ、合板、パーム油の生産・加工・取引に携わる韓国系のインドネシアの複合企業です。パプア州と北マルク州にある少なくとも8つのパーム油の事業許可地域16万ヘクタールにおいて操業しています。コリンドのパルプ材の事業許可地域はカリマンタンで合計11万5千ヘクタール、木材の事業許可地域はパプア州で31万5千ヘクタール、カリマンタンでは21万ヘクタールです。

コリンドは、2013年からのパプア州と北マルク州での操業で、泥炭地を含む3万ヘクタールの原生林の熱帯林を伐採しました（パプア州での皆伐のうち1万2千ヘクタールが原生林でした）。2016年6月現在、7万5千ヘクタールの熱帯林が、コリンドのパプア州の事業許可地域において破壊の危機に直面しています。コリンドは北マルクとパプアの操業地域全体で土地と森林を一掃するために火を組織的に使用しています。北マルク州のコミュニティが権利を持つ土地の新規開発において、コミュニティからの自由意志による事前の十分な情報の基づく同意（FPIC）の取得に失敗し、そのコミュニティの権利を侵害しました。そして、コリンドは同社のプランテーション開発に抵抗する人々に対する恣意的な逮捕と脅迫に関係していました。

コリンドは、2016年12月にパーム油事業許可地域のための森林の皆伐について一時停止を発表したが、2017年1月、コリンドの子会社 パプア・アグロ・レスタリ（Papua Agro Lestari）がこれに違反しています。サテライト画像に、同社がパプア州の森林を皆伐する準備のために約1,400ヘクタールの森林に農園「ブロック」が区分けされていることが示されています。

こうした問題のために、Mighty EarthというNGOがFSCとの関係断絶のための苦情申し立てを行なっています<sup>12</sup>。

#### <質問>

1. 融資における状況確認においては、融資対象としてのKTHの森林管理状況について、どのような確認を行なったのか、お知らせください。
2. 環境チェックレポートでの案件および評価対象は、「木材チップ製造工場建設プロジェクト」になっており、工場建設のみを対象としているようですが、プレスリリースでは、「木材チップの製造・販売事業に必要な資金を融資」と書かれており、対象が拡大しています。融資額全体におけるチップ製造工場建設プロジェクトの費用の割合は、どの程度ですか？
3. その場合に、KTHの親会社に当たるコリンド社の事業内容については、どのようなチェックを行なったのか？
4. 融資契約時の確認内容やモニタリング要件はあったか？
5. 現在の融資の回収状況と国際協力銀行によるモニタリングを含めた対応状況についてお知らせください。

#### 議題7：対カンボジア経済インフラ整備事業における影響住民への配慮と援助効果の確認に関して

提案者：メコン・ウォッチ 木口由香

<sup>12</sup> <http://www.mightyearth.org/wp-content/uploads/2017/05/17-5-14-FSC-Complaint-Korindo.pdf>

## <質問の背景>

UNTAC（国連カンボジア暫定統治機構）選挙から 25 年のカンボジアでは、本年 7 月 29 日に、国政選挙が予定されている。同国のフン・セン首相は、選挙で与党・カンボジア人民党（CPP）が敗北する懸念から、対抗する政治勢力、独立系メディア、市民団体への弾圧を強め、同国の民主主義は危機的状況であると評されている。

2013 年国政選挙で約 44.5%、2017 年の地方（コミュン評議会）選挙で 43.8%の票を獲得した野党救国党は、2017 年 11 月に最高裁判所命令で解党された。同党のケム・ソカー党首は 9 月、米国と共謀したとされる国家反逆罪容疑で逮捕され、同党幹部 118 名に 5 年間の政治活動禁止命令が出された。救国党が有していた国会 55 議席、コミュン評議会の 489 の議長席は与党と与党系政党に分配されている<sup>13</sup>。

自由な報道への圧力も顕著である。日刊英字新聞カンボジア・デイリー紙は、昨年 9 月に突然 7 億円弱（630 万米ドル）の徴税を提示され、支払いができず閉鎖となった。ヴォイス・オヴ・アメリカ、ラジオ・フリー・アジアなど政府から独立した報道を行ってきたと見なされてきたラジオ局等が閉鎖ないし免許停止となっている<sup>14</sup>。5 月には、日刊英字新聞プノンペンポストが、フン・セン首相と関係が深いとみられるマレーシア企業に売却され、経営陣から編集長が更迭された<sup>15</sup>。

市民社会への不当な弾圧も強まっている。人権 NGO であるカンボジア人権開発協会（ADHOC）の例では、人権保護活動が証人買収とされ、5 名の職員・元職員が 1 年 2 ヶ月も拘留された。代表のトゥン・サライ氏は海外亡命中で、選挙監視を行ってきた COMFREL の代表、コール・パンニャ氏も同様である。政治的な亡命者では、2016 年 7 月に市中で射殺された著名な政治アナリスト、カエム・ライ（またはケム・レイ）氏の家族が国連に難民認定され、2018 年オーストラリアに定住を認められている。カンボジア政府は、殺害原因を彼と犯人との金銭問題だと発表しているが、市民の間では政治的な意図が働いたものと解釈されている。同氏の葬儀には約 10 万人が参列したという<sup>16</sup>。

企業などによる土地収奪の被害にあった住民を調査活動等で支援するカンボジア NGO、Equitable Cambodia (EC)は、2017 年 9 月末に「結社および NGO に関する法 (Law on Association and Non-Governmental Organizations : LANGO)」および団体規約に不遵守があったとの理由で、30 営業日の活動停止を内務省から命じられた<sup>17</sup>。その後政府からは再開に向けた明確な指示がなく、ヨーロッパ連

<sup>13</sup> プノンペン・ポスト 2017/11/17 “‘Death of democracy’: CNRP dissolved by Supreme Court ruling.” 等参照

<sup>14</sup> 朝日新聞 2017/9/4 「カンボジア英字紙が廃刊 総選挙控えて政権「口封じ」か」等参照

<sup>15</sup> AFP 2018/5/7 「カンボジア「最後の独立系紙」売却、報道の自由に懸念」等参照

<sup>16</sup> SYNODOS 2018/5/7 米倉雪子「カンボジアの民主主義は死んだのか？」参照

<sup>17</sup> プノンペン・ポスト 2017/12/7 “EU calls for suspension of land rights NGO to be lifted” 参照

合等の働きかけにより、2月によく活動を再開した<sup>18</sup>。「結社および NGO に関する法」は 2015 年 7 月、与党カンボジア人民党が強行採決で可決したもので、政権の恣意的な運用が可能になると国内だけでなく国際社会からも強い懸念の声が上がっていたものである<sup>19</sup>。

2018 年 3 月 8 日には、クラティエ州のスノウ郡の Memot ゴムプランテーション社の収用農地から立ち退きを迫られていた住民と、同州から派遣された武装警察らとの間で衝突があった。農地内の小屋の撤去に抗議して集まった住民がナタなどを所有していたことを理由に、政府側から発砲があったと報道されている<sup>20</sup>。報道によれば、少なくとも数名の負傷者がでており死亡者が出たとの情報もあるが、カンボジア政府は死亡者はいないと主張、また独立した調査を拒否し、真相は不明のままである<sup>21</sup>。

2018 年 3 月上旬、国連特別報告者・人権特使ロナ・スミス氏はカンボジアを訪問した際、7 月の選挙に向けた政治参加、表現の自由、メディアへの制限に深刻な懸念を表明、カンボジア政府に基本的自由を復元することを呼びかけている<sup>22</sup>。

2017 年、Economist Intelligence Unit による民主主義指標で、カンボジアの順位は 167 か国中 124 位、トランスペアレンシー・インターナショナルの発表している腐敗認識指数では 180 か国中 161 位となっている。

平成 29 年の対カンボジアの国別開発方針には、法の支配の確立をはじめとするガバナンスの強化に取り組む、という基本方針が明示されている。だが、現在のカンボジアでは、政府与党に対抗する政党の活動の制限や独立メディアへの圧力に、法制度や徴税システムが利用されているとすら言える状況にある。カンボジアに対しては 2016 年度までに 21 件、1,166 億円の円借款が供与されている。

国際協力機構（JICA）は、5 月 28 日、カンボジア政府との間で、「プノンペン首都圏送配電網拡張整備事業（フェーズ 2）（第二期）」に 92 億 1,600 万円を限度とする円借款貸付契約（Loan Agreement: L/A）に調印した。また、2017 年度には「シハヌークビル港新コンテナターミナル整備計画」、2016 年度には国道五号線改修計画（バタンバンーシソポン間）（第二期）を支援している。

#### <質問>

- 1) 現在実施中の JICA の有償資金協力の一部事業では、住民移転が発生する。現在のカンボジアの政治・社会状況では、プロジェクトに問題が発生している場合、影響住民が行政機関に苦情を伝えることは

<sup>18</sup> プノンペン・ポスト 2018/2/26 “Equitable Cambodia allowed to reopen” 参照

<sup>19</sup> メコン・ウォッチ「カンボジア・NGO 法>違憲の訴えを退け、施行へ」

[http://www.mekongwatch.org/resource/news/20150820\\_01.html](http://www.mekongwatch.org/resource/news/20150820_01.html) 参照

<sup>20</sup> プノンペン・ポスト 2018/3/9 “Kratie villagers claim at least two shot dead by officials, while authorities deny fatalities”

<sup>21</sup> プノンペン・ポスト 2018/3/13 “Eight charged in Kratie protest”

<sup>22</sup> プノンペン・ポスト 2018/3/14 “UN human rights envoy: Cambodia at 'important crossroads”

極めて困難であると予想される。また、政府や企業の事業で影響を受けた住民を支援してきたカンボジアの人権団体や NGO も、背景に述べたように直接・間接の圧力を受けており、従来通りの活動は困難であると聞いている。住民に問題が発生した際、それを取材し、報道できるメディアが残っているのかも疑問である。このような政治・社会状況の急変に対応し、JICA 事業においてはガイドライン遵守のため従来以上の配慮が必要だと考えるが、財務省の見解はいかがか。また、今後具体的な対応を検討されているかも合わせてお伺いしたい。

- 2) メコン・ウォッチは、第 42 回と第 43 回定期協議において、カンボジアにおける強制立ち退きと日本政府の対応について議論している。43 回では「日本および ADB 等が大規模インフラ建設を次々に支援することは、カンボジア政府の現在の姿勢を容認し、また、カンボジアが現在抱える立ち退きをめぐる問題の根本を温存することにつながりかねず、疑問を感じている」と提起した。財務省からはインフラ整備は同国の持続的な発展に不可欠であり、その他にも人材育成、制度整備に取り組んでいる旨、ご回答があった。しかし、この 2009 年の議論から現在の状況を振り返ると、まさに問題の根本が温存され、同国政府が民主的な体制を作ることに失敗しつつあるのではないかと、という懸念が強くなっている。一方、カンボジアはここ数年、年約 7% 経済成長を続けている。同国では経済的成長とグッドガバナンスの構築の間に明確な関連があるようには思われない。現状はカンボジアの人々にとって好ましいものではないが、日本政府にとってはインフラ整備の援助効果を分析し、カンボジアの持続的な発展に資する援助方針を再検討すべき機会なのではないかと考えるが、財務省の見解はいかがか。

---

<sup>i</sup> 中川環境大臣記者会見録、2018 年 1 月 30 日、 <http://www.env.go.jp/annai/kaiken/h30/0130.html>

<sup>ii</sup> OECD, “Sector Understanding On Export Credits For Coal-Fired Electricity Generation Projects”, 2015/11/27