

環境社会配慮助言委員会 第121回 全体会合

日時 2021年2月5日（金）14:00～17:17

場所 オンライン会議

（独）国際協力機構

助言委員

| | |
|--------|--|
| 阿部 直也 | 東京工業大学 環境・社会理工学院 融合理工学系 准教授 |
| 石田 健一 | 元東京大学 大気海洋研究所 海洋生命科学部門 助教 |
| 奥村 重史 | 有限責任あずさ監査法人 パブリックセクター本部 ディレクター |
| 小椋 健司 | 阪神高速道路株式会社 技術部国際室 国際プロジェクト担当部長 |
| 織田 由紀子 | JAWW（日本女性監視機構） 副代表 |
| 掛川 三千代 | 創価大学 経済学部 准教授 |
| 木口 由香 | 特定非営利活動法人 メコン・ウォッチ 事務局長 |
| 作本 直行 | 独立行政法人 日本貿易振興機構（JETRO）顧問 |
| 鋤柄 直純 | 一般財団法人 自然環境研究センター 研究本部 研究主幹 |
| 田辺 有輝 | 特定非営利活動法人 「環境・持続社会」研究センター（JACSES） 持続可能な開発と援助プログラム プログラムディレクター |
| 谷本 寿男 | 元恵泉女学園大学 人間社会学部 教授 |
| 寺原 譲治 | 城西国際大学 環境社会学部 学部長代行／教授 |
| 錦澤 滋雄 | 東京工業大学 環境・社会理工学院 融合理工学系 准教授 |
| 長谷川 弘 | 広島修道大学 人間環境学部・大学院経済科学研究科 教授 |
| 原嶋 洋平 | 拓殖大学 国際学部 教授 |
| 日比 保史 | 一般社団法人 コンサベーション・インターナショナル・ジャパン （CI ジャパン） 代表理事 |
| 山岡 暁 | 宇都宮大学 地域デザイン科学部 教授 |
| 山崎 周 | 株式会社三菱UFJ銀行 ソリューションプロダクツ部 サステナブルビジネス室 室長 |
| 米田 久美子 | 一般財団法人 自然環境研究センター 研究本部 研究主幹 |

（敬称略、五十音順）

JICA

| | |
|--------|----------------------------|
| 中曽根 慎良 | 審査部 次長 |
| 小島 岳晴 | 審査部 環境社会配慮監理課 課長 |
| 加藤 健 | 審査部 環境社会配慮審査課 課長 |
| 尾上 保子 | 審査部 環境社会配慮監理課兼審査課 |
| 堺水尾 真也 | 東南アジア・大洋州部 東南アジア第六・大洋州課 課長 |
| 渡辺 大介 | 東南アジア・大洋州部 東南アジア第五課 課長 |
| 中村 覚 | 地球環境部 防災グループ 防災第一課 課長 |
| 小泉 幸弘 | 社会基盤部 次長 |
| 金縄 知樹 | 社会基盤部 運輸交通グループ 第一チーム 課長 |

14:00 開会

○小島 本日はJICA環境社会配慮助言委員会第121回全体会合にお集まりいただきまして、ありがとうございます。リモートからで参加していただいている皆さんも時間をいただきまして、ありがとうございます。

開会の注意は終わりましたので、早速ですけれども、マイクを委員長に戻して議事を進めていただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

○原嶋委員長 原嶋でございます。音声、入っていますでしょうか。

○小島 入っています。

○原嶋委員長 それでは、JICA環境社会配慮助言委員会第121回全体会合を開催いたします。よろしくお願いいたします。

本日は19名の委員皆様オンラインでのご参加ということでございます。注意事項については先ほど事務局からご案内のとおりです。よろしくお願いいたします。

それでは、早速2番目の議事に入ります。ワーキンググループのスケジュール確認ということで事務局からよろしくお願いいたします。

○小島 配付資料の2ページ目に移っていただいて、2月、3月、4月の助言委員会ワーキンググループの予定が書いています。3月の分については各ワーキンググループにおいて4人以上の委員に参加いただいているのでいいんですが、3月26日、年度末で恐縮なんですけど、ここでワーキンググループを開催したいと思いますので、どなたか手を挙げていただくか後々事務局のほうにメールで連絡いただければと思います。4月のほうもとりあえず候補者の方々を入れていただきますので、それについても調整が必要な場合は連絡いただければと思います。

私から以上ですけれども、加藤さん、もし何かあればお願いします。

○加藤 私からは大丈夫です。ありがとうございます。

○小島 マイクを委員長に戻します。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

それでは、スケジュールについて修正等ありましたら別途事務局のほうにメール等でご指示ください。お願いします。

続きまして、3番目の議題に入ります。よろしいでしょうか。

3番目はワーキンググループの会合報告及び助言文の確定ということで、本日は2件あります。1件目でございますけれども、パプアニューギニア国のトクア空港の整備事業の案件でございます。この案件につきましては錦澤委員に主査をお願いしております。まず、錦澤委員よりご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○小島 委員長、すみません。私がちゃんと言わなかったのはいけなかったんですが、ミャンマーの説明をさせていただきたいので、よろしいでしょうか。

○原嶋委員長 この時間に入れますか。最後のスケジュールじゃなくて、このスケジュールの後です。すみません。

○小島 どうも失礼しました。

○原嶋委員長 訂正いたします。戻りまして、昨日ですかね、木口委員からメールを頂戴しております。ミャンマーの件で審査部からご案内をいただきたいということでございますので、この時

間にご案内いただきたいと思います。

それでは、小島さん、事務局のほうでお願いします。

○小島 私に不明確で失礼しました。

昨日、委員の皆さん宛てのメールにて木口委員から現在のミャンマーの情勢についての説明の要望がありました。現在のミャンマーの情勢は報道されているとおりになんですけれども、日本の対ミャンマー経済協力の方針については、まずは日本政府のほうで事態の推移を注視しつつ、今後の対応を検討しているというものと承知しています。それを踏まえて当機構としてどうするかというのを今後検討していくということになります。説明というほどでもないんですけれども、各方面においては検討されているということだと思いますので、本日はこの説明しかできない状況でございます。

以上でございます。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。木口委員、聞こえますか。

○木口委員 よろしいでしょうか。

○原嶋委員長 どうぞ一言お願いします。

○木口委員 木口です。

無理を申し上げて申しわけありませんでした。ありがとうございます。わかり次第といいますが、かなりいろいろな事業が動いている中での状況でもありますので、適宜適切な方法で決まったことをご共有いただければと思っております。

以上です。ありがとうございます。

○原嶋委員長 ほかの委員の皆様、今審査部のほうからミャンマーをめぐる関連の状況についてご案内ありましたけれども、もしご質問等ございましたら手短かにお願いしたいと思っておりますけれども、いかがでございましょうか。挙手などありましたらご案内ください。

どなたか挙手していますか。大丈夫ですか。日比委員、どうぞ。

○日比委員 ありがとうございます。日比でございます。

ご説明ありがとうございます。私のほうからも今度の2月19日のワーキングがちょうどミャンマーの新空港の案件になっていたもので、同様の問合せをさせていただいておりました。JICA審査部さんのほうからは先ほどのご説明のようなことで、まだは今決まっていないということで、現時点で作業はそのまま進めてくださいというお話だったと理解しております。それはそれで特にワーキングの作業のご依頼等については今回のクーデターが起こる前でしたので、そこも理解できるかなと思っております。

ただ、一方で実際のワーキングがもし開催されるとなると、もうクーデターが起こったという事象がわかった後に開かれるということになりますし、これは当然記録にも残る会議、プロセスということになってきますので、そこはやはり慎重なご判断をいただければなというふうに思っております。特に私、あと、木口委員を含めて何名かいわゆる市民社会の組織に属している者もでございます。ほかの委員の方の代弁をするわけでもないんですけれども、私に限って言いますと、やはり今回の状況で事態を見守るというフェーズというのは理解できるんですけれども、その間に公的なプロセスが進められるというのはかなり我々としても厳しい立場になるかなというふうには考えておりますので、そこも念頭に置かれたうえでご判断をお願いしたいなというふうに思っております。

以上でございます。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。ほかの委員の皆様、コメントありましたらお願いします。

よろしいでしょうか。

それでは、一応まだちょっと状況が流動的な点も多いかと思えますけれども、先ほど木口委員、日比委員からコメントいただいたとおりという形で事務局のほうにもご対応をお願いしたいと思います。よろしくをお願いします。

本件はこれで締めくくりとさせていただきたいと思えます。よろしいでしょうか。

それでは、次に錦澤委員、大変申しわけございませんでした。それでは、改めまして議事次第の3番目になりますけれども、ワーキンググループの会合報告及び助言文確定ということで、パプアニューギニア国のトクア空港整備事業の件でございます。錦澤委員に主査をお願いしております。錦澤委員、ご説明をお願い申し上げます。

○錦澤委員 錦澤です。

この事業は資料の今出ていますところにありますとおり4名、阿部委員、石田委員、米田委員と錦澤で担当しました。

それで、助言案について説明させていただきます。この事業は空港整備事業ということですが、既にある事業を拡張するということが、旅客の処理能力を高めるといふことと既にターミナルが老朽化しているということとそれらに対応するという目的で提案されている事業であります。

ワーキングの前に63のコメントが出されました。それを最終的に今から説明します8つの項目にまとめました。早速ですが、まず全体事項ということで大規模自然災害にも備える空港であることをFRの調査の背景に記述することということで、この事業が災害時の支援拠点、このあたりが地震ですとか火山の噴火ですとか自然災害がよく起こることということで、そういったものへ対応する支援の拠点になる、どちらかという事業をやることによるプラス面だと思いますけれども、そういったことを調査の背景にきちんと書いておいてくださいというのが1点目です。

それから、2点目から環境配慮になりますけれども、Kabakaul湾の沿岸生態系への影響評価を行い、必要に応じて緩和策まで含めFRに記述することということで、この空港は島の北端に近いところ、沿岸に近いところにあるわけですが、その北側から北西側にかけてKabakaul湾がありますけれども、そこにマングローブ林ですとかイルカとかサンゴなんかも生息しているということで、この空港の排水は浄化槽を使って排水するという計画になっていますけれども、排水がそちらの湾のほうに流れ込むということと生態系への影響というのを緩和策まで含めて記述してくださいという指摘をしています。

それから、次に3点目ですが、空港拡張工事でこれは廃棄物の問題ですね。今現在一般廃棄物をこの空港の敷地内にオープンダンプしているというような状況がありまして、それは当然現状よろしくないということで、この整備事業に伴って焼却炉を2基建設して、一般廃棄物を焼却するという計画になっています。ただ、このエアポートはエコエアポートというコンセプトを進めるといふことで、そういった観点からも廃棄物の発生抑制ですとか再利用とかリサイクルといったようなこともきちんとやっていただく。それから、焼却した焼却灰の処分、こういったことも適正にやっていただく、また、そういった体制も含めてやっていただくようなことを実施機関に申し

入れるというのが3点目です。

それから、4点目ですけれども、4点目は今の焼却炉、それからあと、排水については合併浄化槽を入れるという計画になっていますけれども、維持管理が非常に重要になってきますので、維持管理についてそれが重要であるということ、それから、必要であればそういった維持管理の体制あるいは仕組みについて支援するというのを検討してくださいというのが4点目です。

それから、5点目ですけれども、5点目は先ほど触れました一般廃棄物をオープンダンピングしているのが空港の敷地の東側であって、そのオープンダンピングされているものを1回撤去して、その撤去されて空いた場所を工事で土置き場にするという計画になっています。このあたりは非常に降雨が多いということで、土置き場にする予定になっている場所の比較的近いところの東側が海に面しているということで、海に土砂が流出して水質汚濁等が起こらないように適切に管理していただくということと、それから、オープンダンピングされているものについては、もう1回その土置き場が工事の終わった後にまたオープンダンピングされるということが起こらないように実施機関に申し入れるというような指摘になっています。

それから、6点目ですけれども、6点目は5種類の両生類のうちオオヒキガエルを除く地域の固有種である4種あって、その影響評価を行って必要に応じて緩和策を含めてFRに記述すること、そういう指摘になっています。

それから、7点目が社会配慮に関するものですが、7点目は、これは先ほどの冒頭の全体事項で最初に説明しましたこのトクア空港は防災拠点になっていると、そういった面がありますので、この社会配慮という点においてもきちんとそれがわかるように書いてくださいと、そういう指摘です。

それから、最後の8点目のステークホルダー協議と情報公開に関してですけれども、空港の北側の一部にココヤシ等のプランテーションがありまして、特に北側は一部プランテーションのココヤシの木を伐採するという、それから、滑走路に非常に近いところにプランテーションに従事する労働者の方の宿舎があります。そういった従業員の方がステークホルダー協議に参加したかどうかという確認が取れていない状況なんですけれども、いずれにしましても、そういったココヤシの伐採ですとか、あるいは騒音等影響の生じる可能性がなくはないということで、そういった方々に対して情報をきちんと提供する、それから、意見を収集するような機会を設けていただくということを実施機関に申し入れる、そういった内容になっています。

あと、論点は私のほうから説明するんでしょうか。

○原嶋委員長 論点についても簡単にご説明いただければ、お願いします。

○錦澤委員 論点は一つありまして、廃棄物に関してですけれども、焼却炉を2基建設するという、今回この事業の中で導入が提案されている焼却炉の仕様ですね。日本の優れた技術を使うというふうなことが想定されていて、いわゆるステップと呼ばれる本邦技術活用条件というものの適用を想定しているという観点からも、日本の優れた技術を生かしてエコエアポートの実現を支援できるのではないかと、そういった意見も出たということがあります。

私のほうからは以上になります。

○原嶋委員長 錦澤委員、どうもありがとうございました。

それでは、ワーキンググループにご参加をいただきました阿部委員、石田委員、米田委員、補足

や追加がございましたらご発言いただきたいと思います。いかがでしょうか。阿部委員、石田委員、米田委員、いかがでしょうか。

○石田委員 石田ですけれども、よろしいでしょうか。

○原嶋委員長 石田委員、手短にお願いします。

○石田委員 2番です。2番は空港の西側にKabakaul湾というのが長く広がっていて、そこはかつてUNDPもその湾の生態系と社会環境の活用についてのレポートなんかも考えているので、かなり重要な場所だというふうに思われるんです。ですので、そういう助言をしました。

以上です。

○原嶋委員長 どうもありがとうございます。

米田委員、阿部委員、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

○阿部委員 阿部です。私からは特にございません。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

それでは、ほかの委員の皆様からコメントやご質問がありましたら頂戴いたしますけれども、いかがでございましょうか。サインを送ってください。

日比委員、どうぞ。

○日比委員 ありがとうございます。日比です。

ご説明ありがとうございました。助言等そのものについてはコメント、質問等というのではなく、基本的に同意できますが、一つちょっと教えていただきたいと思います。これはJICAさんにお答えいただくのがいいのかもしれないんですけれども、エコエアポートというコンセプト、呼称ですね。ちょっと私も記憶がそこまで定かではないんですけれども、案件説明等のときにそういうご説明があったかどうかちょっとすぐに思い出せないんですけれども、何をもってエコエアポートというコンセプトになっているのかなと。今のお話からいくと、例えば廃棄物の処理設備が日本の高い技術を使ってということなのかなというふうに理解したんですけれども、当然廃棄物処理だけではなくてエコという言葉もかなり曖昧な言葉ではあるんですけれども、環境に配慮しているという意味合いとすれば廃棄物以外にもいろいろな環境影響について従来の空港よりも配慮が格段にされているというような意味合いになるのかなと思うんですけれども、特に今論点のところでもご説明のあった廃棄物以外でエコというコンセプトに値する何か取り組みとか技術とか、運用の体制とかがあるのであれば教えていただければと思います。

○原嶋委員長 JICAの担当の方、今エコエアポートのコンセプトについて簡単なご説明をお願いしますでしょうか。

○塚水尾 ありがとうございます。私JICAの東南アジア第六・大洋州課の課長をしております塚水尾と申します。よろしく願いいたします。

今ご質問いただきましたエコエアポートについてですけれども、エコエアポートというものにはいろいろな種類があります。例えば太陽光を利用した照明ですとか雨水を再利用した水ですとか、水処理、廃棄物の処理とかそういったところの技術を組み合わせて行うというところで総合的に空港運営に関わる環境負荷を小さくするまたは資源の再利用を促進するというところを総合的に行っていくというのがエコエアポートのコンセプトです。

本案件においても先ほど廃棄物の処分というふうなお話もありましたが、雨水の積極利用ですとかそういったところでエコというところに技術を入れていっておると。水処理も行っております。そういったところで行っておるといような形でエコエアポートと呼ばせていただいております。

以上です。

○原嶋委員長 日比委員、いかがでしょうか。

○日比委員 ご説明ありがとうございました。承知いたしました。ありがとうございます。

○原嶋委員長 続きまして、木口委員、聞こえますか。お願いします。

○木口委員 木口です。お願いします。

助言の8に関連して質問なんです、プランテーションの労働者への情報提供等ということで非常に重要な視点かと思いました。これに関連して環境レビューの本文のほうを拝見しますと、2ページ目の全体事項の(5)のステークホルダー協議のところ助言の8に関連しての対応というのが書かれているんですが、こちらでプランテーション企業との協議は親会社を含めた協議実施の要望が出されていることから、親会社を含めた協議を継続して行うよう実施機関に申し入れるというふうに書いてあるんですけれども、どちらかというプランテーションで働いている方々は立場が弱いイメージがありまして、ここで協議に親会社を必ず入れるというふうなことが書かれている理由というのをちょっと解説いただければと思うんですが、どちらかという錦澤主査というよりはJICAさんへの質問かなと思っております。

以上です。

○原嶋委員長 塚水尾さん、いかがでしょうか。塚水尾さん、聞こえますか。お願いします。

○塚水尾 聞こえております。ありがとうございます。

今ご質問いただきました点ですけれども、空港に隣接するプランテーション企業との打ち合せというところですが、こちらはプランテーション企業と本事業に関する打ち合せをした際に親会社を含めて協議してほしいというふうな話があったということです。一方で、このプランテーションに従事する労働者との話し合いにプランテーションの親会社を入れてほしいということでは必ずしもないというふうに思っております。ですので、これはまた後ほどご説明いたしますけれども、プランテーションに従事する労働者に対して確実な情報提供を行うというところについては、本事業の実施機関であるPNG側の実施機関ですね、空港公社等を通してしっかりとそういった方々にも情報を入れていただくように申し入れるというふうな形です。

先ほどあった親会社との話というのは、あくまでも本事業で影響を被るかもしれないプランテーション企業との話し合いということで親会社を入れてほしいと言われているものです。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。木口委員、いかがでしょうか。詳細はまたちょっと次の議題でも時間は多少あるかもしれませんが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか、このところは。

○木口委員 ご説明ありがとうございました。

○原嶋委員長 続きまして、寺原委員、聞こえますか。お願いします。

○寺原委員 寺原でございます。

ワーキンググループの委員の方と、あとJICAの方にも質問なんです、これは去年の1月にスコ

ーピング案に関しまして私が主査でワーキンググループをしたトクアの事業ですが、その際にもまず去年の1月20日にワーキンググループを開催して110回の委員会、去年の2月3日に全体会で助言を確定したものです。その中にありましたドラフトファイナルレポートに記載することとして、全体事項で助言として掲げましたのは、一つは地域開発の傾向を踏まえ経済成長率、人口動態、観光客を根拠として2040年までの旅客需要を予測し、ということがありました。これは全体的に需要が右肩上がりになっていて非常にアグレッシブな予測になっていたんですけども、その根拠とかが非常によくわからなかったというのがありました。ほかにもドラフトファイナルレポートに記載することがいくつかあったんですけども、これに関しましてちょっと私のほうは無精でドラフトファイナルレポートを見てはいないんですけども、委員のほうでご確認いただいたということによろしいでしょうか。

以上です。

○原嶋委員長 錦澤委員、聞こえますか。旅客需要についてのご議論、もしご記憶があればご記憶の範囲でご紹介いただけますか。

○錦澤委員 その旅客の需要に関しては、非常に大きな論点になっていたという記憶はないんですけども、場合によっては阿部委員からはコメントがあったように記憶はしています。ただ、ワーキングの中ではその部分についてが論点になって議論したという記憶はないんですけども、もしよろしければ阿部委員から。

○原嶋委員長 阿部委員、聞こえますか。どうぞお願いします。

○阿部委員 阿部です。

ご指摘の点は個人的にはすごく実は気になっていたところではありました。それで、関連するという意味では、いわゆる収益率の計算、EIRRあるいはFIRRの指標がレポートに記載されていて、それについて私自身は最終的な助言案には出ていませんが、コメントはしておりました。それは需要の予測に不可分に関係していますので、そういう意味では論点というか意見としては申し上げましたが、私個人の判断としては環境社会配慮という検討すべきスコープからは若干離れているのかなということで、最終的な案には入れてくださいということを私自身は申し上げなかったというのが私の記憶です。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

寺原委員、いかがでしょうか。寺原委員、聞こえますか。

○寺原委員 「記載すること」とあるので、ちょっと記載されているかどうか今手元にないのでわからないです。

○原嶋委員長 塚水尾さん、聞こえますか。

○塚水尾 ありがとうございます。旅客の需要に関しましては、今回のコロナの状況も受けまして再度見直しを行っております。その結果、今後22年後までの旅客需要というものを見直しまして、それぞれ航空機の発着便数については1.5倍、それから、利用者数については1.9倍に現在よりなるだろうというような見通しとしております。この背景としましては、現在パプアニューギニア政府がこの空港のある地域の開発を進めているというようなこと、それから、その地域、PNG国内の周辺離島部への玄関口またはハブとしての役割が増していること、それから、観光地としてここは日

本軍とオーストラリア軍が第二次世界大戦のときに激戦を繰り広げたラバウル、ご存じだと思いますけれども、に当たりまして、特にオーストラリアのほうからの観光客に非常に人気のエリアということもございまして、そういう観光客の需要が見込めるということで、コロナで1回落ちているわけですが、それも見直しまして今のところ1.5倍、1.9倍というような形で記載をさせていただいております。

以上です。

○原嶋委員長 あと、今画面に出ていますけれども、一応第4章で需要予測についてはご記載をいただいているということで、詳細はここでちょっと時間の関係がありますけれども、こういう状況です。

いかがでしょうか。寺原委員、一応ここで一旦区切りにさせていただいてよろしいでしょうか。

○寺原委員 これがちゃんと記載されているということと、コロナの影響も加味したものになっているということで、その数値についてちょっと確認できないんですが、書かれているということで了解いたしました。ありがとうございました。

○石田委員 委員長、すみません。追加説明をよろしいでしょうか。

○原嶋委員長 内容につきましては、ちょっと時間を空けてご確認いただくということで、石田委員、どうぞ手短にお願いします。

○石田委員 私は3番で、回答表の3番と、それから、阿部委員は8番でかなり詳細な回答をいただいている、私のほうはJICAのほうがスキューバダイビングなどの観光資源、それから、物流について農林水産業から水産加工団地を整備する計画とか、産業支援の人ともの移動が活発化するという予測や住民生活、医療水準が向上するとコールドチェーンシステムも期待されると。期待されるというレベルですが、それらをDFRに追記いたしますということを書いています。私のほうからは事実の紹介です。

以上です。

○原嶋委員長 どうもありがとうございます。

あと、石田委員、挙手いただいておりますが、今の件でよろしかったでしょうか。よろしいですか。続きまして、山岡委員、聞こえますか。お願いします。

○山岡委員 山岡です。

助言の5番についてです。JICAよりワーキンググループの方にご質問です。先ほどの委員長のご説明でオープンダンプを1回撤去して、そこを土捨て場、仮の土置き場として利用して、それを最終的にまた撤去して廃棄物を投棄しないように管理すると。結構プロセスがいろいろあるようです。けれども、そのようにきちりできればいいんですが、もともと廃棄物があるところを土捨て場で仮置き場として使う場合に、いわゆる廃棄物の処理がきちりできないと結局この土に混入するとかいろんなことが懸念されると思います。そういう意味でむしろ土地が空いていればこのようなオープンダンプしているエリアではなく、別の場所をそういう仮置き場として利用したほうが管理としては楽ではないかと。また、環境に対する懸念も少ないのではないかなと思うんですが、そのような土地がないとか、ここをやはり仮置き場として利用しなければならないという何か理由はあるのでしょうか。

以上です。

○原嶋委員長 これは塚水尾さん、直接お答えいただけますか。

○塚水尾 PNGにおいては、非常に土地の所有状況というのがこれは伝統的な曾長制度といいますか、そういったものに基づく非常に複雑な制度に基づいております。そのため、土地の確保というところにおいては非常に難しいというのが一般論です。そういった中で、空港の中で使える土地ということで既存のゴミをオープンダンプングしている所ということで候補になっているという理解でありますけれども、現状までに今調べられているというところがこの点、こういった形になっておりますので、必要に応じてファイナルレポートの取りまとめまでさらに確認のほうはしてみたいと思います。

以上です。

○原嶋委員長 山岡委員、いかがでしょうか。

○山岡委員 説明ありがとうございます。できれば土地がほかにあるようであれば、仮置き場は別の土地にしたほうが管理及び環境への影響の懸念が少ないというふうに思われますので、そこは今ご発言あったようにご検討していただければありがたいと思います。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

谷本委員、聞こえますか。

○谷本委員 お願いします。谷本です。よろしいですか。

○原嶋委員長 お願いします。

○谷本委員 本件についてJICAにちょっとコメントさせていただきたいんですが、ワーキンググループのメンバーから二・三点指摘がされております。すばらしいと思うんですが、この指摘に対してJICAサイドの考え方というのがどのようなものか、ここには示されていないように思うんですが、ぜひ論点としてJICAの考え方を書き加えていただければと思うんです。

以上です。よろしくをお願いします。

○原嶋委員長 これは事務局のほうにお伺いしてよろしいでしょうか。事務局のほうに伺ったほうがよろしいでしょうかね。いかがでしょうか。

○加藤 加藤ですけれども、今ご指摘の点は論点の廃棄物管理への対応についての助言委員の皆様からの指摘に対するJICAとしての考えを追記すべきではないかというご指摘との理解でよろしいでしょうか。

○原嶋委員長 そのとおりです。

○加藤 承知しました。

この点は本事業の主管部の塚水尾のほうから回答するほうが良いと思います。回答お願いできますか、塚水尾さん。

○塚水尾 JICAからの回答としましては助言対応結果の3番のところに集約されるのではないかとと思いますが、焼却によって生じる焼却灰ですとか、そういったところの処分に必要な人員や予算の確保といったところにしっかりと対策を講じていくように実施機関というところに申し入れるというところ、またはエコエアポートの呼称にふさわしいリサイクルを推進するというところで申し入れるというようなところで、それだけでなく実現可能な体制の構築または運営の実施というところについても積極的に提案していきたいと考えているということです。

以上です。

○原嶋委員長 谷本委員、いかがでしょうか。一応論点は論点ということで具体的なレスポンスについては助言対応結果のほうで表明していただいておりますので、こういう形でご理解いただけるかどうかですけれども、谷本委員、いかがでしょうか。

○谷本委員 了解しました。ありがとうございます。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

それでは、石田委員は今つながっていますか。

○石田委員 聞こえています。

○原嶋委員長 何か追加ありますか。

○石田委員 すみません、今日は立て込んでいるところ申しわけありませんけれども、先ほどのJICA事務局からのエコについての説明で具体的事例として私が今回見て知っているのは、エコエアポート技術として空港の天井に膜工法というのを使うんですよ。そうすると、光を透過するというんですけれども、熱を反射するので冷房、照明コストを大幅に削減できる点に着目しましたという回答をいただいておりますので、これはかなりエコだと思います。

以上です。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。繰り返しになりますけれども、助言文そのものにつきましては、とりわけ特段の修正を求める意見はなかったというふうに理解をしております。論点につきましては若干の補足ということで、それについては助言対応結果のところで表明いただいていることをご理解いただいたということで、ここではまず助言文を確定させていただきたいと思っておりますけれども、助言文について改めて修正などを求めるご意見があればここでいただきますけれども、いかがでしょうか。

特にないようですので、助言文についてはこれで確定させていただきたいと思っております。

続きまして、論点につきましては問題点についてのご指摘をいただいておりますので、こういう形で確定させていただいて、谷本委員からのご指摘の点についてはこの後ご説明のある助言対応結果のところでご表明いただくということでお願いしたいと思っております。

それでは、まずここで助言文と論点については確定させていただきたいと思っております。もう1度確認になりますけれども、いかがでございましょうか。

それでは、どうもありがとうございました。錦澤主査、どうもありがとうございました。

○錦澤委員 ありがとうございます。

○原嶋委員長 続きまして、同じ案件の環境レビュー方針の説明ということになりますので、よろしく申し上げます。これについては塚水尾さんですか。ごめんなさい、お名前を繰り返して申しわけありません。塚水尾さんでしょうか。ご担当の方から環境レビュー方針のご説明をお願いします。

○塚水尾 ありがとうございます。再び東南アジア第六・大洋州課の課長をしております塚水尾からご説明させていただきます。

資料はPDFの一斉資料の8ページ目からということになりますが、環境レビュー方針というところでご説明させていただきます。

本事業の目的としましては、パプアニューギニアの東ニューブリテン州における主要空港であるトクア空港の改修、拡張というところによって、急増する航空旅客需要、それから、空港の利便

性・安全性というところに対応しながらパプアニューギニア、特に島嶼地域の経済成長発展に資するというものになっております。

事業内容としましては、土木工事、建築工事、保安施設工事、コンサルティングサービスというような形になっております。

実施体制としましては、パプアニューギニアの空港公社が実施機関ということになっております。他機関との連携ではADBが類似事業をやっておりますので、ADBとも適宜連携を図っていきます。運営体制に関しましては、現在トクア空港には34名の空港公社の職員が配置されておまして、技術的にも問題なく運営されています。運営維持管理予算もしっかりと日本円にして年30から35億円ぐらい割り当てられているということで、本案件事業実施後もこの空港に必要な維持管理費用が割り当てられるという予定になっております。

それから、カテゴリにつきましては、空港セクターということでAという形で整理させていただいております。

それから、次のページからちょっと具体的な対応事項等についてご説明させていただきますが、委員の方からいただきました助言を中心にご説明をさせていただきます。

まず、2ページ目ですね。全体事項の5番目、ステークホルダー協議というところですが、先ほどもお話しいただきました助言8でプランテーションに従事する労働者についてしっかりとフォローするというところですが、こちらの背景としましては、先ほど委員のほうからありましたようにステークホルダーミーティングに参加されたかどうかということがわからない部分もありますが、周辺住民の一人といいますか、一部でありますし、また、調査の結果このプランテーションの労働者の方というのは貧困層に該当するということがわかっております。ですので、そういった方々にもしっかりとこういった事業についての情報を入れるということで、場合によっては建設労働というところへの参加の機会というものを提供していくというようなところも考えていきたいと思っております。

それから、ちょっと時間もありませんので、すみません、飛ばしめにいきます。PDFでいうと11枚目、資料でいうと4枚目、環境汚染対策のところでございます。

まず、大気質のところにも記載はされておりますけれども、こういった環境汚染対策としましては、Environmental Management Plan、Monitoring Planというものをしっかりと実施機関と確認をしていって、審査にて合意していくところを大気だけでなく水質、廃棄物、騒音、振動というところにもしっかりとやっていきたいと思っております。

その中で水質のところですが、この旅客ターミナルの供用時には汚水対策として合流式浄化槽を設置すると。定期的点検、メンテナンスもしっかり行いながら油脂の流出対策、オイルトラップを導入するというようなことを予定しておりますが、そこに対して委員から助言の4ということでいただきました。供用時の浄化槽の維持管理を適切に実施するというようなところ、そのために必要な人員、予算を確保というところをしっかりと申し入れていきたいと思っております。

それから、下の廃棄物のところですが、先ほどからお話がありましたとおり空港内で発生する一般廃棄物は現在空港敷地内に投棄されている状況でございます。そこで、助言の5への対応としまして先ほどもちょっと話題になりましたが、オープンダンピングしているエリアにここを1回片づけて土置き場として利用し、その際に土砂の流出が起こらないようにしっかりと管理をしていく

ということ、それから、工事終了後には原状回復させて再度廃棄物を投棄しないというようなところに申し入れていくというようなところです。

先ほどご質問でいただきました別の場所というところにつきましては、ファイナルレポートまでにそういった場所があるかどうかというのは追加的に確認をさせていただければと思っております。

それから、供用時の廃棄物ですけれども、一般廃棄物については本事業で導入される焼却施設で焼却処分を行うというようなことを予定しております。その関係で助言の3、4というところでご指摘いただきました導入を予定されている焼却炉の適切な維持管理、人員、予算確保というようなところはしっかりと先方に申し入れていくということと、エコエアポートの呼称にふさわしいしっかりとしたりサイクルですとか再利用ですとか、そういったところをやっていくように改めて実施機関に申し入れていくというようなことを考えております。

次に、5ページ目、PDFでいうと12枚目になりますけれども、自然環境のところでございます。生態系のところですが、先ほども少しお話がありましたとおり、空港からの排水といいますのは、現在そこから空港の排水を放流している河川はKabakaul湾のほうに流れ込むというようなことになっております。また、文献調査ではこの空港周辺に希少種ですけれども、Vulnerableの鳥類が4種、両生類、こちらはLow ConcernというLCということのようですけれども、固有種1種と。また、EIAに記載されている種としましては、先ほど委員のほうからも話しありました4種というような形が指摘をされております。こういった生態系への影響に関しましては、助言の2、6でいただいておりますので、こういったところは影響評価をしっかりと行いまして、必要に応じて緩和策をManagement Plan、Monitoring Planに基づきまして改めて実施機関としっかりとやっていくということで合意をしていきたいと考えております。

それから、6ページ目、PDFでいうと13ページ目ですが、社会環境、その他というところですが、委員の方からいただきましたコメントとしては1番最後のその他というところになります。助言の1と7ということで、まさに災害への対応というところになります。このココポとトクアを結ぶ地域、この空港がある地域には火山があつたり非常に地震が多い地域でございます。また、洪水ですとか津波ですとか、そういった自然災害に対して脆弱であるということが言われております。そういったところをこの空港が有事の際には災害復興支援の拠点となるような形で機能する、具体的には中央政府ですとか州政府の指示に従って指揮するための指令室ですとか、避難者のための医療・食料の備蓄スペースですとか、住民の方への給水施設の整備ですとか、そういったところにも対応できるような施設としてやっていくように先方政府、実施機関のほうにもこういった観点も非常に重要ですよということで申し入れていくというようなことで書かせていただいております。

すみません、非常に簡単ですけれども、ちょっと時間の関係で割愛させていただきましたが、以上です。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

それでは、ご質問ありましたらサインを送ってください。

まず、米田委員、どうぞお願いします。

○米田副委員長 米田です。

自然環境に関して2点あります。1点目が保護区ですけれども、このNanuk Provincial Parkというのは私どもが見せていただいた文書の中では保護区として扱われていたと思うんですが、ここでは

保護区に該当しないと書かれている理由はなぜなのか。Provincial Parkだから該当しないというふうに判断されたのかなとも思ったんですが、その理由をちょっとワーキングでは説明がなかったので、聞かせていただきたいと思います。

その次の2番目のポツでは当該保護区という表現をしているので、ここは保護区と考えることが正しいのではないかなとちょっと思っているんですけども、それが1点目です。

2点目はその次の生態系のところですが、ここの希少種は先ほどもありましたけれども、VUが4種とかそういう数字を挙げられましたが、これはポツの1に書かれているものとポツの2に書かれているものは調査範囲が別だと思うんですね。上のポツの1に書かれているものは多分、元表から例えばVUが8種という形で、そのあたりちょっとごちゃごちゃにされているような気がするので、もう1回確認していただきたいと思うのと、次のページになりますけれども、サンゴ礁は単にサンゴ礁と書かれているんですが、サンゴの中にも希少種というのがありますので、そこも再度確認していただきたいと思います。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。塚水尾さん、いかがでしょうか。

○塚水尾 ありがとうございます。

すみません、ちょっと保護区のところについては今すぐに回答ができないんですが、これは追って回答させていただくということは可能なんでしょうか。すみません、ちょっと事務局のほうにお聞きしたいんですけども。

○加藤 尾上さん、回答できますか。

○尾上 すみません、担当の尾上です。

○原嶋委員長 尾上さん、どうぞ。

○尾上 この保護区の記載についてなんですけれども、すみません、ちょっと私のほうで記載違いだと思いますので、修正して出し直したいと思います。よろしくをお願いします。

○原嶋委員長 続きまして、2番目ですね。米田委員からご指摘のあった2番目ですね。UV種の書き方とサンゴ礁のところですけども、いかがでしょうか。塚水尾さんでよろしいでしょうか。

○塚水尾 2番目のところは、1ポツ目と2ポツ目のところだと思っております。生態系のところですね。1ポツ目はこの空港がある州に生息される希少種としてこういったものがありますということとでざっと並んでおります。一方で私が先ほど申し上げたのは、文献調査でトクア空港周辺に確認された希少種ということで、鳥類でVulnerableは4種ということが確認されているということですので、その点を申し上げたという形になります。

それから、すみません、サンゴ礁のところ、これは希少種があるかというのを記載してほしいというご指摘でしょうか。

○原嶋委員長 どうぞお願いします。

○米田副委員長 サンゴ礁に関してですが、この環境レビュー方針に記載してくださいというつもりではありませんが、そこも確認してから審査に臨んでほしいということです。

その前のご説明ですけども、ポツ1とポツ2ですね、対象が違くと。まさにそのとおりでして、多分ワーキングで見せていただいた資料にあった表14.2.11というものがポツ1だと思うんですけども、その表に従うとすれば鳥類はVU種8種という形になるべきです。

以上です。

○原嶋委員長 塚水尾さん、ちょっと今の5ページ目のところのVU種4種というのと2番目のところのポツのVU種4種、もう1度ちょっと確認をしてください。今、米田委員からご指摘の点でいえば、上のところが8になるんじゃないかということで、事実確認をもう1度していただきたいと思えますけれども、いかがでしょうか。

○塚水尾 すみません、確認をさせていただきます。

○原嶋委員長 サンゴ礁の件についてはコメントとして頂戴して、あと、米田委員、先ほどの保護区の件ですけれども、先ほどの米田委員のお話ですと、どちらかの情報ではこのProvincial Parkが保護区だったという情報があったのか、ちょっとそれがわからないんですけれども、いかがでしょうか。

○米田副委員長 ドラフトファイナルには保護区として書かれています。

○原嶋委員長 尾上さん、いかがですか。そこから間違いだったということですか。尾上さん、聞こえますか。

○尾上 米田委員の言われますとおり、DFRの中では保護区として記載されていたと記憶しておりますので、こちらの環境レビュー方針のほうの記載が間違っていたと思えます。大変失礼いたしました。修正いたします。

○原嶋委員長 ということは、事実関係としてこれは保護区だということですか。保護区に該当するということでしょうか。尾上さん、確認ですけれども、いかがでしょうか。

○尾上 Provincial Parkとして登録されておりますので、その旨記載したいと思えます。

○原嶋委員長 では、保護区ということに該当するということで、この文面を直すということをお願いします。

米田委員、いかがでしょうか。10km離れているということですが、いかがでしょうか。10kmというのをどう見るかですが。

○米田副委員長 一応このあたりは質問して説明を受けておりますので、そこだけ、保護区でないというところを直していただければ大丈夫です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。それでは、修正をお願いします。

阿部委員、聞こえますか。

○阿部委員 JICAの方に、すみません、コメント的になってしまうんですが、申し上げます。先ほどのところで申し上げるべきだったかもしれないんですが、焼却炉に関する意見になります。

これはステップ案件ということで、いわゆるタイドの案件だと思えますので、実施機関に対して適切な焼却施設の維持管理あるいは人員、予算の確保を申し入れる、これはもちろん重要だと思うんですが、同時にいわゆる調達条件としてどういうものを調達するべきかというところは若干JICAサイドにも影響力というか裁量があるように感じるんですけれども、その辺はいかがでしょうかということをお願いいたします。

その心は、焼却炉のようなものというのは往々にしてオーバースペックなものを納品する傾向にありますので、必ずしもこの空港に必要な規模のものが入ってしまう可能性があると思えますので、そうすると、現地で維持管理ができないという可能性も出てきますので、こういった規模のものが実際に必要なのかということを経済の旅客需要あるいは発生する廃棄物の発生量を考慮して検

討すべきだと思いますので、どのぐらいの焼却炉のキャパシティのものを入れるかということをご慎重にご検討いただければよろしいのではないかと思います。意見になります。また、JICAの方にももしご意見があれば伺いたいと思います。

以上です。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。塚水尾さん、聞こえますか。今の件、調達ですね。焼却炉の調達についてどのぐらい協力しているかということですが、いかがでしょうか。

○塚水尾 ありがとうございます。こちらに関しましては、ご指摘いただいた点はまさにそのとおりかと思っております。今後、本事業実施に移る場合には、詳細設計を行って具体的にどういった仕様の機材が必要になるかということをご詳細に詰めてまいります。その段階で今、委員からいただきましたような先方の維持管理能力ですとか今後出る廃棄物の量等を踏まえて、しっかりと適切な仕様のものを調達するというご設計のほうに反映させていくというような形になるかと思っております。コメントありがとうございます。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

ちょっと私から1点だけ、エコエアポートということですが、CO₂対策については何かご議論はあるのでしょうか。塚水尾さん、もし可能であればお答えください。

○塚水尾 CO₂対策というところで具体的なもの、直接的というものはないと、すみません、私の中では理解しているんですが、先ほどの膜のようなもので光を非常に透過させるようなものとか、そういったところで従来の光の使用というのを抑えるということで、そういったところで間接的に温室効果ガスの排出削減というようなところはあるのかと思っております。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。現在の潮流からいっても脱炭素、CO₂対策についても空港は非常に大きな排出源になりますので、ご検討いただいてもよろしいかと思います。

以上です。

ほかにご意見ありますでしょうか、委員の皆様。よろしいでしょうか。

奥村委員、どうぞ。

○奥村委員 すみません、奥村です。

ここのちょうど廃棄物のところなんですけれども、発生抑制のところがいいのかと思うんですが、分別というキーワードも入れておいていただけますか。

○原嶋委員長 塚水尾さん、いかがでしょうか。

○塚水尾 そちらのほうはファイナルレポートまでにそういったところもちゃんと考えていきたいと思っております。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

それでは、一応環境レビュー方針に対するコメントということでいくつか頂戴しましたので、担当部のほうではこのコメントに対して配慮していただいて、対応をお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

一応4番目の議題についてはここで締めくくりとさせていただきたいと思っております。よろしいでしょうか。

それでは、どうもありがとうございました。塚水尾さん、どうもありがとうございました。

○塚水尾 ありがとうございます。

○原嶋委員長 小島さん、聞こえますか。換気の時間を入れたほうがよろしいでしょうか。小島さん、聞こえますか。

○小島 ちょっと席を入れ替わっていますので、休憩しないまま続けたいと思います。

○原嶋委員長 わかりました。

それでは、続きまして5番目のワーキンググループの会合報告及び助言文確定ということで、2番目の助言文ということでフィリピン国のダルトンパス東代替道路ということで、本件につきましては小椋委員に主査をお願いしておりますので、まず小椋委員よりご説明をいただきたいと思っております。よろしいでしょうか。

○小椋委員 承知しました。

○原嶋委員長 よろしく申し上げます。

○小椋委員 小椋です。

本件はフィリピンのダルトンパス峠の山岳道路になりますが、そのバイパスの建設事業の協力準備調査のスコーピング案に係るワーキングでございます。ワーキングは織田委員、掛川委員、林委員、山崎委員、それから、私の5名で審議をいたしました。

助言ですが、5つのパートで計10の助言を出させていただいております。

まず1番目、代替案の検討ですが、代替案の検討においては、その比較検討プロセスと重みづけの考え方を明確に記載することが1点。

それから、2点目として、スコーピングマトリクスですが、雇用機会が男性に偏った場合は、かえって性別格差拡大など負の影響もあり得ること、また、女性や子供に対するハラスメントや性暴力増加の危険もあり得ることをファイナルレポートのスコーピングに反映させること。

それから、環境配慮で3点ございます。代替植林地の選定に当たっては、候補地の本来の植生を調査し、その結果に配慮するとともに環境天然資源省や森林管理事業関係者との協議、情報交換を踏まえ、適切な植林地及び樹種の選定に努めること。

それから、4点目。本事業は厳正保護区の指定は未定であるが、保護区、これは水源森林保護区に当たるんですが、ライト・オブ・ウェイが保護区を通過する事業になっています。そのため、JICAガイドラインあるいはFAQ（よくある質問）に記載されている例外的に事業を実施するための5つの充足条件を踏まえながら、保護区管理委員会の条件に従い必要な緩和策を提案する。また、厳正保護区の地下をトンネルが通る場合についてフィリピン国内では長大トンネルの建設の事例がないことから注意深く検討し、想定される環境社会配慮面の影響をファイナルレポートに反映させること、これが4点目です。

それから、5点目ですが、南北の既整備区間での教訓を確認することなんですが、これは少し補足をいたしますと、もし図面があったら出していただきたいんですけども、本件はバイパス部の起点と終点、ここは既にフィリピンの公共事業・高速道路局（DPWH）が整備をする区間でございまして、このスコーピングはその真ん中の山岳部にトンネル区間は二つトンネルがあるんですが、23kmぐらいあるんですね。当該区間がスコーピング、協力準備調査の対象になってございます。従って、南北というのは既にDPWHが整備をしている区間とご理解ください。南北の既整備区間での教訓を確認すること、かつ南側区間のIEE、Initial Environmental Examinationですけども、緩和策の実施状況も確認し、それらの教訓を本調査の緩和策に活用すること、これが5点目です。

引き続きまして、社会配慮のほうに入ります。バイパス開通後、現道の通過交通が減少することが推測されるため、現道沿いですね、今ある峠道なんです、現道沿いの通過交通を対象に営む事業、これは現道沿いでご商売を営む方をイメージしております。経済的損失の発生の有無に係る調査を行うこと。また、損失が生じる可能性が高い場合、現道の事業に対する生計回復を講じるよう実施機関に提案すること、これが6点目です。

それから、7点目です。本事業に関しては、路線確定前に通過あるいは影響を受ける可能性のあるバランガイ、このバランガイというのはタガログ語なんです、最小の地方自治の単位を言います。バランガイの提示に基づきMOAを締結、Certificate Preconditionが発行されていますが、JICAガイドラインにあるFPIC、Free Prior and Informed Consent～FPICプロセスに基づく適切性及び必要な場合追加的に取るべき対応について調査を通じて確認し、ドラフトファイナルレポートに記載すること。また、苦情システムや雇用義務におけるジェンダーバランスについて追加的対応を提案し、DFRに記載することです。

それから、8点目、既存の先住民族持続的開発保護計画を踏まえた緩和策や要望のくみ上げを行い、IPP、先住民族計画、RAP、住民移転計画策定に関しては、この先住民族持続的開発保護計画との整合性に留意すること。

それから、9点目です。文化遺産の影響調査については、計画地周辺の先住民族固有の文化遺産についても調査を実施し、その結果をドラフトファイナルレポートに記載することです。

それから、10点目は、ステークホルダー協議・情報公開に関してです。COVID-19感染防止対策を踏まえてステークホルダー協議を行うことになるが、先住民族の人たちが安心して意見を述べられるよう適切な方法・期間で協議を実施すること。

以上10点の助言を出させていただきます。

少し戻りますけれども、助言の4でこの保護区を通過するんですが、これは例外的に事業を実施するための5条件をJICAさん、出ますかね。FAQに5条件が示されています。これはJICAホームページに出ているんですけれども、初版が2011年7月20日に発刊されています。それから、2016年2月5日に改定されたものなんですけれども、プロジェクトは原則として「自然保護や文化遺産保護のために特に指定した地域の外で実施されなければならない」の例外措置としてここに書かれています5点が充足される場合には、保護区の中を通過してもいいですよ、例外措置を設けておりますということで、今回の事業がそれに当たるだろうということでございます。

以上、補足でございました。

○原嶋委員長 論点についても簡単にご紹介ください。

○小椋委員 では、論点を出してください。

論点は5点ございます。まず、先行事業における環境社会配慮に関わる教訓の活用についてということで、時間の都合で少し割愛しながら説明します。先行する事業がございましたので、実際の環境社会配慮の経験から得られる教訓を生かすことが議論され、南北の既整備区間の話ですが、先ほどの助言の5に反映されました。

それから、代替案の検討の余地ということで、南北の道路が既にあって、接続の観点からこれを迂回する線形（ライト・オブ・ウェイ）を採用することが困難であったということで、協力準備調査よりも多くの段階だとか長年をかけてやったものなので、代替案の検討の余地には限界があった

のかなという指摘をこの論点に書かせていただいております。

それから、経済的な移転に対する補償なんですけれども、これは現道とは別のルートでバイパスが通るものですから、恐らくは交通が転換されるでしょうということで世界銀行のESS1、Environmental and Social Standards 1のSocial Impactがあることから、それを踏まえて助言案の6の経済的な損失につながってございます。

それから、先ほど来から申し上げております保護区の通過に関しましては、生態学的あるいは生物学的な観点から保護区を通過するんですけれども、これは先ほどの重複ですけれども、FAQで出ている5条件が全て充足されることの確認が重要であり、これが助言4につながりましたという4点目です。

それから、5点目、最後でございますが、先住民族の居住地を通過するようなライト・オブ・ウェイになっておりますので、FPICのプロセスも重視しながら先住民族の合意が得られるように努めなければならないということで、これはFPICの手続を通じてJICAのガイドラインで示されている十分な情報の提供に基づく合意形成が行われる必要があるということが改めて確認されたということで、FPICのプロセスを大事にしましょうねという論点に行き着いたわけでございます。

以上、足早ですけれども、説明を終わります。このワーキングにご参加の委員の方から補足がございましたら追加等々の説明をお願いいたします。

以上です。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

織田委員、掛川委員、山崎委員、補足のご意見等ありましたらお願いします。繰り返します。織田委員、掛川委員、山崎委員、補足ないし追加ございましたらご発言をお願いします。

よろしいでしょうか。

それでは、今、石田委員から発言の希望がありますので、石田委員、お願いします。

○石田委員 助言の2番について質問させてください。2番ですね。非常に踏み込んだ具体的な助言だというふうに受け止めました。それで、この地域では女性や子供に対するハラスメントや性暴力が既にかなりあるというふうな事実があるので、そのうえでのこういった踏み込んだような助言なんでしょうか。ちょっとそのあたりの状況を教えていただければなと思いました。

以上です。

○小椋委員 これは織田委員、よろしいでしょうか。

○原嶋委員長 織田委員、お願いします。

○織田委員 聞こえますか。織田です。

○原嶋委員長 織田委員、お願いします。

○織田委員 これはスコーピングマトリクスの中にいろいろ項目がありますけれども、ジェンダーに関してはチェックしなくていいというふうになっていたんですね、最初の案が。それで、いろんな事情があり得るからスコーピングマトリクスでチェックしなくていいのではなくて、やはりチェックしてくださいということを入れたということです。

以上です。

○原嶋委員長 石田委員、いかがですか。よろしいでしょうか。

○石田委員 ご説明ありがとうございます。でも、ちょっとよくわからないのですが、いろんな事

情があるというのは、既にここで、織田委員が助言としてご提案なされたように具体的な女性や子供に対する危険なことが既に起きているというようなことなんでしょうか。

以上です。

○織田委員 説明が足りませんで失礼いたしました。今までわかっているということではなくて、これから調査されるということですので、その調査の項目の中でこれはもう関係ないから調査の必要がないという形になっていたので、いろんなことがあり得るので調査してくださいとしたものです。ですから、その地域でそういうことが行われているかどうかについては、私自身は存じません。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。現在スコーピングの段階ということですか。石田委員、よろしいでしょうか。

○石田委員 それも含めて調査をしてくださいということで了解しました。ありがとうございます。

○原嶋委員長 続きまして、日比委員、お願いします。

○日比委員 ご説明ありがとうございました。

4番の保護区の助言に関連してちょっと質問させていただければと思います。これはワーキングの皆様なのか、あるいはJICAさんからお答えいただくべきなのかどちらかなと思うんですけれども、もともと確か案件説明が最初にあったときにはまだ保護区を通過するのかがどうか明確にその時点でわからないということで、ワーキングの日程が延期されたというような記憶がちょっとあるんですけれども、その後、保護区を通過するということが確認されて、こういう助言になっているというふうに理解しております。

そこで質問としては、いわゆる例外規定になるだろうということで、その例外5条件を充足させるようにというご助言をいただいている、これは当然重要だと思うんですけれども、では、当然ながらこの5条件が充足できなかった場合というのは、この事業は少なくともJICAとしてはファンディングしない、事業を進めないという結論に至るという理解でよろしいですかというのが一つ目と、二つ目としましては、仮にこの5つの条件をそろえましたという場合に、次にそれは保護区に関する条件になるわけなんですけれども、確か水源林として指定されているということだったと思うんですけれども、いわゆるガイドライン上の重要な森林に該当するのかがどうか、重要な森林に該当するのであれば、かつこの事業が著しい転換をもたらすものなのかどうかというのが極めて重要な環境配慮の項目になってくると。もしするのであれば、当然のようにそれを避けるためにしなければいけない措置というのがガイドラインで規定されているかと思しますので、この地域が重要な森林に当たるのかがどうかというその2点を教えていただければと思います。よろしくをお願いします。

○原嶋委員長 ありがとうございます。これはご担当の方はいらっしゃいますか。ご担当の方、今のご質問の件。

○渡辺 JICAの東南アジア・大洋州部第五課の渡辺と申します。

○原嶋委員長 お願いします。

○渡辺 1点目について。5条件が充足されない場合にはJICAとして事業を実施されない可能性があるかと我々も認識しております。ですので、しっかり充足するということを前提に検討していくと考えております。

2点目の、重要な森林に当たるかというところは、こちらで確認させていただきますので、少し

お時間をください。

○原嶋委員長 ありがとうございます。日比委員、いかがでしょうか。

○日比委員 かしこまりました。ありがとうございます。

○原嶋委員長 いずれにしても、ちょっと保護区と先住民、両方非常に重要な要素が関わっておりますので、十分な注意が必要だと思えますけれども、1点ちょっと加藤さんにお聞きしたいんですけれども、先ほどFPICの説明、これはちょっと本文も直したほうがいいのかもかもしれませんけれども、Cの説明についてはちょっともう1度確認したいんですけれども、いかがでしょうか。

○加藤 FPICについて言及がありましたけれども、JICAガイドライン上のFPICは、最後のCは Consultation、協議です。新しい世銀のESFではそれがConsent、同意に変わっていますので、その点をどのように取り扱うかは改定のプロセスで議論をしています。よろしく願います。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

ほかに助言文についてご意見等ございましたら頂戴いたしますけれども、ご発言の希望がありましたらサインを送ってください。よろしいでしょうか。

あと、論点につきましても大変重要な論点が入っておりますので、もしコメントありましたら頂戴いたします。

今、どなたでしょうか。米田委員、どうぞ願います。

○米田副委員長 助言文について1点あります。今の助言4のところで二つ文章があって、最初の文章の最後が「提案する」で丸になっているんですが、これは「提案すること」としたほうがいいのかと思っています。それが1点目です。

それから、もう1点ちょっと論点についてコメントというか感想のような形なんですけど、論点は何のためにどういうことを記載するのかというのは私もがやった前のトクアのワーキングのところでも話題になったんですが、今回の論点は助言の背景というような形でそれぞれが助言に対応したような形で書かれていて、今までちょっと論点としてこういう形はなかったのかなと思っています。もともと議事録の代わりに論点をつくるんだというところからすれば、こういう形の論点が入るは正しい姿なのかもしれないなと思っていますけれども、今まではどちらかという助言に出てこなかった議論を反映させるような、そういう内容が多かったかなと思って、単に感想なんですけれども、ただ、今後のことを考えるとJICAのほうでもう少し何か方針というか統一性を持っていただいたほうがいいのかということを感じました。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。小椋委員、今4番のところで「提案する」というところに「こと」をつけたほうがより文章としては……

○小椋委員 そこは「こと」をつけてもいいと思います。ほかの委員の方からご異存がなければ「こと」でいいと思います。

それと、後半で米田委員からご指摘がございましたとおり、今回論点が多いというのは確かです。助言案とリンクさせているような形で、その助言が出てきたような背景を書かせていただいて、従前とは少し違うような形の論点の形になっているので違和感を感じられたと思います。今後の扱いについてはJICA事務局のご判断にお任せいたしますけれども、特に今回は厳正保護区を通過するですとか、いわゆる経済的損失というのが生じるであろうということが、諸々論点として出てきま

したから、今回私が主査として判断の上、こういう形をとらせていただきました。説明になっていきますでしょうか。

○原嶋委員長 どうもありがとうございます。論点につきましては柔軟な対応で今後の議論に役立つような情報を残していくという趣旨もございますので、大変今回のまとめ方はよかったと思いますので、またフォーマットについては事務局のほうで少し整理していただくということでお願いしたいと思います。一応米田委員の後半の部分についてはコメントとして頂戴しておきます。

では、本文のところ、4番目ですね、「提案する」というところに「こと」をつけるということです。それで修正です。お願いします。

あと、石田委員ですか。石田委員、聞こえますか。

○石田委員 助言の9番について質問をさせていただきます。とてもすばらしい助言だなと思って拝見いたしました。それで、すみません、もし聞き漏らしていたらごめんなさい。主査が既に説明されていたらごめんなさいなんですが、具体的には委員の皆様の間でどのようなこと、文化遺産といっても幅広いですから、どのようなことが想定されたのか、どのような影響を想定されておられるのかということをもし議論されてわかっているようであれば教えてください。またはここについて全然事前資料では検討がなされていないので、ぜひ付け加えるようにというようなことだったんでしょうか。

以上です。

○小椋委員 これは山崎委員、よろしいでしょうかね。

○山崎委員 山崎でございます。

このスコーピング案の中にはしっかりと先住民族への配慮であるとか、あるいは文化遺産の調査、こういったものはしっかり書かれていまして、私がこのコメントをさせていただいたのは、往々にして我々も過去そういった経験があったからですけれども、いわゆる文化遺産といったときに先住民族固有の文化遺産という、例えば聖なる山とか聖なる川とか聖なる池とか、なかなか法的に担保されるといったことがないようなケースもあり得ることが経験上ございましたので、こういった調査をしっかり実施される予定があるかどうかということを確認したところ、JICAさんのほうでもこの調査についてはしっかり実施する予定ですという力強い言葉もございましたので、こういった助言案を追加させていただいているという次第でございます。

JICAさんのほうからも、補足があればお願いします。

○原嶋委員長 渡辺さん、ありますか。渡辺さん、聞こえますか。

○渡辺 すみません。ちょっと事務局のほうと別のやり取りをしております。

○原嶋委員長 それでは、石田委員、よろしいでしょうか。今の山崎委員からレスポンスをいただきましたけれども、石田委員、よろしいでしょうか。

○石田委員 非常に丁寧なご説明ありがとうございます。また、ここはとても私も大切なことだと思うので、例えば文言をもう少し追加しておいたほうがいいのかという気がするんですけれども、いかがでしょうか。今お話しいただいたような内容が完全に読んだほうとしてわかるのであれば、要するになかなか表には出てこない法的ではカバーできないということですよ。聖なる山とか川とか池とか、見てもそんなのは普通の池じゃないかという話になってしまいかねないので、聖なる山は文章として世銀の文章にも残っていますけれども、川や池を含めて先住民が伝統的に利用して

いるとか、何かそういう文章は考えられないでしょうか。

とりあえず以上です。

○原嶋委員長 小椋主査、山崎委員、いかがでしょうか、今のご提案。

○小椋委員 山崎委員のお考えを優先したいんですが、実は案件概要資料の中でも先住民族にとっての神聖な場所という説明があるので、そういった語彙を今の石田委員のご指摘を踏まえて入れたほうがいいかなというふうに私は今考えるに至りました。山崎委員、どうですかね。

○山崎委員 ありがとうございます。既におっしゃるとおりスコーピング案の中にもそういった言及がございますので、何らかの形で一言、文化遺産の影響調査については例えばそういった、どう言うかでございますけれども、既にある程度特定されているものもあるかと思いますが、計画地周辺の先住民族の固有の文化遺産についても調査を実施する、その結果をDFRに記載する、そんな感じでよろしいですかね。ちょっと曖昧ですかね。

○小椋委員 例えば「文化遺産（先住民族にとっての神聖な場所を含む）」とか補足するような形でいかがでしょうか。

○山崎委員 そうですね。私は異論ないです。

○小椋委員 このワーキングにご出席の委員の方、何かこの書きぶりについてご意見、コメントございますか。

○作本委員 すみません、作本ですが。

○小椋委員 どうぞ。

○作本委員 今の9番のご指摘ありがとうございます。私も勉強させてもらいました。今、この神聖な場所と言ってしまうと、有形文化遺産だけになってしまいますよね。無形の文化遺産というのがここに存在するかどうか私はわからないんですが、やはりここで有形だけに限定した表現を場所というのかな、何か言葉で限定されてしまうところを何か別の表現で可能性がないかちょっと今考えている次第です。

以上です。

例示で入れるならばよろしいかと思うんですが……

○小椋委員 例えばその前に「例えば」とか「例」とかで打ちましょうか。「例」と打って……

○作本委員 そうなのがいいんじゃないかなと思います。

○小椋委員 いいですか。

○作本委員 わかりました。ありがとうございます。

○小椋委員 作本委員、ありがとうございます。

○石田委員 石田ですけれども、よろしいでしょうか。今の点について。

新しく付け加えていただいたところについて私も大賛成するんですが、その1番最初の文化遺産の後に置くんじゃないかと、先住民固有の文化遺産の後のほうがいいんじゃないでしょうか。

○小椋委員 そうですね。

○石田委員 よろしく願います。

○小椋委員 私もそこかなと思います。そのほうが場所としては据わりがいいですね。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

それでは、一応9番目の文化遺産の2番目のところで括弧で例示をするということで、今の世銀の

ESSでも文化遺産というのを取り上げていて、有形・無形両方含んで理解されていると思いますので、こういう形でもよろしいかと思えます。

ほかの委員の皆様、いかがでございましょうか。特に異論がなければこういう形で全体会合での修正ということでさせていただきたいと思えます。

今2点ちょっと若干の補足がありましたけれども、ほかに助言文そのものについてのコメントありましたら最後に頂戴したいと思えます。いかがでございましょうか。

それでは、一応一通りご議論いただきましたので、ちょっと2点補足説明ということで、本文そのものの中核は変わっておりませんが、こういう形で助言文を確定させていただきたいと思えますけれども、改めまして確認させていただきますが、いかがでございましょうか。

どうもありがとうございました。小椋委員、どうもありがとうございました。

○小椋委員 ありがとうございました。

○原嶋委員長 それでは、一応本件はここで締めくくりとさせていただきたいと思えます。

○渡辺 すみません、よろしいでしょうか。

○原嶋委員長 どうぞ。

○渡辺 先ほど日比委員からいただいたご指摘の2番目、重要な森林等に当たるのかという点に関して、該当する可能性はあると思っておりますので、希少種の存在等を調査のほうでよく確認して、必要な対応を取るということで考えております。先ほど確認しますと申し上げていた点です。

以上です。

○日比委員 承知しました。ありがとうございました。よろしくお願ひします。

○原嶋委員長 小島さん、聞こえますか。休憩でよろしいでしょうか。

○小島 そうですね。

○原嶋委員長 それでは、40分に再開ということで。15時40分再開ということで休憩させていただきます。お願ひします。

15:33 休憩

15:40 再開

○原嶋委員長 それでは、時間になりましたので、再開をさせていただきたいと思えます。

続きまして、6番目の案件概要説明ということで本日は3件ございますので、早速入ります。

一つ目がフィリピン国のダバオ市の治水対策ということでございます。

それでは、ご担当の方、準備が整いましたらご説明をお願いします。

○中村 本案件を担当しております地球環境部防災グループ第一チーム、中村と申します。聞こえておりますでしょうか。

○原嶋委員長 聞こえます。

○中村 それでは、私のほうからフィリピンのダバオ市治水対策マスタープラン策定プロジェクトの案件の概要を説明させていただきます。

説明させていただく内容につきましては、そちらに今投影されておりますように調査の背景、調査の概要、それから、環境社会配慮調査の実施方法、代替案検討、想定される環境社会影響の範囲、今後のスケジュール、このような順でご説明させていただきたいと思えます。

それでは、今映っております次のスライドで調査の背景についてご説明いたします。

冒頭はフィリピン全体の話を書いておりますけれども、自然災害による死者・行方不明者、それから、経済損失が生じておりますということで、その中で特に風水害が主要な災害となっております。

今回のプロジェクトの対象になりますダバオ市はミンダナオ島の南部に位置するフィリピン第3の都市でございます。近年、洪水被害が多発しております。特に2017年に台風の影響で大きな洪水被害を受けて交通・経済活動が麻痺したというふうな状況になっております。

こうした洪水の被害がありますけれども、水系一貫で考える河川氾濫対策のためのマスタープランというものが策定されていないというような状況がありまして、それで、マスタープランがなく適切な事業の立案・実施ができていないという現状があります。併せて能力強化も必要になっているというようなことが背景になっております。

次のスライドをお願いします。

そのようなことで調査の概要になりますけれども、ダバオ市を流れる3つの河川の流域について総合治水対策マスタープラン、この中には外水対策、市内の内水対策、高潮対策を含めますけれども、これの作成、それから、優先事業に対するF/Sを実施するということで、治水対策の実施、それから、ダバオ市の洪水被害の軽減に寄与していきたいというふうな考えております。

成果等についてはそちらに書いてあるとおりで、調査対象地域は先ほど申し上げたとおりになりまして、カウンターパートが公共事業道路省とダバオ市になります。

次のスライドをお願いします。

こちらは調査対象地域ということで地図になっておりまして、その次のスライドをお願いいたします。こちらのほうは現場の様子ということで、背景で説明させていただいたとおり氾濫が想定される地域にも住民が住んでいたり経済活動に必須なインフラがリスクにさらされていたり、対策が必要だというようなこととか、フィリピン側が対策は一部やっておりますけれども、全体を見て検討を行ったうえのものになっていないというような状況になっております。

次をお願いいたします。

それで、調査の概要ということで、まずマスタープランの内容についてご説明させていただきますけれども、3点目のところにありますように総合治水対策計画の策定ということです。内容は先ほど申し上げておりです。環境社会配慮ということで戦略的環境評価の実施もやりまして、それから、先方政府の能力強化、それで、さらに優先事業、短期・中長期の対策と優先事業の選定ということをやっております。優先事業の選定に関しては、緊急性、事業効果、環境社会影響等としております。

次をお願いします。

F/Sにおいて今回対象優先事業として想定しておりますのは、河道浚渫、ショートカット、遊水池になります。それから、河道拡幅については優先事業の中では事業着手が後になる予定でありまして、本調査では簡易的な調査にとどめ、別途事業実施前に必要な環境社会配慮を行う予定としております。

次をお願いいたします。

3点目、環境社会配慮調査の実施方法になりますが、適用ガイドラインは記載のとおりになりまして、カテゴリ分類とその理由になりますが、Aということで理由は記載のとおりでございます。

なお、調査の開始時点ではカテゴリBに分類されておりまして、マスタープランのスコーピング段階での助言依頼というのはさせていただいておりませんが、マスタープランの作成段階終盤において優先事業の検討をした結果、200人以上の住民移転等が生じるということで、カテゴリ分類の変更をさせていただきました。

それで、(3)というところで助言を求める事項としてありますけれども、今回はマスタープラン段階のドラフトファイナルレポート案と併せてF/S段階のスコーピング案についても助言をいただきたいというふうに考えています。よろしく願いいたします。また、F/S段階のドラフトファイナルレポート案に関しましては、改めて助言をいただきたいと考えております。資料の最後にはスケジュールがありますが、また、そのときにお話しいたします。

次をお願いいたします。

環境社会配慮調査の実施方法の続きということで、マスタープランにおいてはそちらに記載のとおりになりますけれども、代替案の比較ですとか個別の対策メニューに対する簡易評価ごとに影響レベルを検討、整理いたしまして、それから、SEAに基づいた環境社会配慮の検討、優先事業の選定を行っております。F/Sでは、優先事業に対するスコーピング等そちらの記載のとおりを予定しております。

次をお願いいたします。

マスタープラン段階において記載のとおりステークホルダー協議を行っております。

次をお願いいたします。

4点目の項目といたしまして、代替案の検討ということになります。まず、外水対策、川からの洪水の対策の検討ということになりますけれども、まずは事業を実施しない場合の検討を行いました。引き続き大きな経済損失が予測されたということになります。また、ダバオ市における治水対策というものが喫緊の課題ということを確認いたしております。こうしたところを踏まえて、記載のような3つの代替案の比較検討を行っております。この中で下から3行目辺りに書いてありますけれども、環境影響面に関しましては、高脆弱性な地域を回避するということで、まず結果に反映されておりまして、それで残った案2、案3の中では少数民族等への影響が低いと判断されておりまして、最終的に案3のほうを選定しておることになります。

続きまして、4番、内水対策についても同様の検討を行っております。二つの代替案の中で右側の案2のほうは全体コストが小さく、かつ住民移転規模が小さいということからこちらを想定しております。

それから、次をお願いいたします。

海岸災害対策につきましては案1のほうを選んでおりまして、全体コストの話もありますし、漁業への影響は想定されますけれども、軽減策が可能であるということでこちらのほうを選ぶということを考えております。

次をお願いいたします。

続いて5点目としまして、マスタープランで行った簡易評価に基づく想定される環境社会影響の範囲ということになります。まず、このF/Sとして扱う予定の優先事業に係る環境影響、自然環境、社会環境についてそれぞれ整理しております。この中では90戸程度の移転が見込まれまして、F/SにおいてRAPの作成等を予定しております。こちらにはすみません、 balanガイと突然出てき

ていますけれども、フィリピンにおける行政の単位になります。

次をお願いいたします。

こちらのほうはもう一つの河道拡幅についても同様に整理しております。こちらのほうでは800戸程度の住民移転が想定されておまして、また、非正規居住者等も確認されております。先ほど申し上げたとおりでRAPの対象ではありませんが、ガイドラインやフィリピンの制度に沿った対応ができるように検討していきたいと考えております。

最後にスケジュールが記載のとおりになります。ワーキンググループの予定等はこういうふう理解しております。

以上になります。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

それでは、委員からコメント、ご意見を頂戴しますけれども、まず掛川委員、聞こえますでしょうか。

○掛川委員 聞こえています。

○原嶋委員長 お願いします。

○掛川委員 掛川です。

JICAの方への質問となります。この調査の目的が市の洪水被害の軽減に寄与するということなんですけれども、これはエコシステムベースの災害リスク削減のアプローチとかも最近すごく重視されてきていますけれども、そちらの可能性も含めた今回の調査になるのでしょうか。また、その可能性も含めて今回の計画策定になるのでしょうか。もしくはエコシステムベースのアプローチの調査はもう既に検討が終わっていて、それを踏まえて今回のような調査になるのでしょうか。すみませんが、その点をお願いします。

○原嶋委員長 ご担当の方、お願いしてよろしいでしょうか。中村さんですか、お願いしていいですか。

○中村 この事業の目的のところでは、フィリピン政府のほうで設定して計画を立てている規模の洪水からの被害を防ぐということで、その目的を達成できるような対策を検討していくということになっておまして、エコシステムとかに特定して対策とかを検討している形ではなくて、100年確率規模の洪水を防げるような対策というものを検討した結果が今検討されているような代替案になっております。

以上でございます。

○原嶋委員長 掛川委員、いかがでしょうか。（JICAの方、）エコシステムベースでの検討（の有無）について必要な情報がもしあれば教えていただきたいんですけども。

○掛川委員 そうですね。そこは特にフィリピン側で既にそのようなものは検討していたのか、もしくは、もうそれは、最初から除外された中でJICAがこの調査をされるのか、そのあたりのクラリフィケーションをお願いできればと思うんですが。

○原嶋委員長 中村さん、いかがですか。

○中村 ちょっとお待ちいただいてよろしいですか。

念のため、申しわけございません。ちょっとエコシステムベースというところを改めてご説明いただいてもよろしいでしょうか。

○原嶋委員長 掛川委員、いかがですか。

○掛川委員 アプローチとしての意味ですよね。それは今回提示していただいたものは、すみませんが、頂いた資料の印象ですと、とてもハードベース、色々な治水のためのインフラを作って洪水を防止するとか氾濫を防止するというアプローチだと理解をしております。そうではなくてエコシステムベースの場合は例えば川の近くに遊水池であるとか少し洪水が起きた時に、自然に水を遊ばせる、もしくは、そこで貯めておくような場所を作るであるとか。もしくは海岸地域とかであれば、マングローブとかそういった植林をしたりとか、まさに自然の生態系、もしくは湿地帯があるのであれば、その湿地帯の生態系をより良い状態に回復することによって、そこで水の保水をするとか、そういったことも含めた、もっと総合的にエコシステムの生態系のファンクションを強める、そういったことも含めて全体を見て治水対策をする、そういうアプローチですけれども、そのことも含めたうえでの総合マスタープランを、今回、JICAさんが受けられるのかというところが、すごく気になったところです。

○中村 ありがとうございます。引き続き回答させていただきます。

遊水地については今回の検討の中に含めておりまして、具体的な資料のほうでも12ページのところかにか書いておりますが、ダバオ川の洪水対策のところでも今案3というところを想定しておりますが、こちらのほうで遊水地で想定される洪水の流量の半分を吸収するというような形を想定しておりまして、そこで1回貯留するというのを考えております。マングローブの植林とかにつきましても、こうした想定される洪水流量から大きく守っていくという範囲の中には入っておりませんが、こちらからの提案事業として、ここの提案として既存のマングローブの回復とか移植というようなことは提案をしております。

以上になります。

○原嶋委員長 掛川委員、いかがでしょうか。

○掛川委員 状況はわかりました。ありがとうございます。

○原嶋委員長 いずれにせよ、中村さん、ちょっと次のスコーピングの段階でもワーキンググループではまたそういったご質問があると思いますので、環境の観点でのソフトな対応がどの程度考慮されているかについてはまた整理しておいてください。お願いします。

○中村 承知いたしました。

○原嶋委員長 続きまして、山岡委員、お願いします。

○山岡委員 ありがとうございます。

JICAへの質問です。最初の背景のところでもフィリピン全土では2005年から10年間での被害額が出ておりました。これによりますと、1,829億ペソということで、年間当たりですとこれは18億ペソ、約20億ペソの被害というふうに見ることはできるんですが、具体的にダバオ川での被害想定は先ほど12ページだと思っておりますけれども、年間40億ペソという推計をされております。これはフィリピン全土20億ペソを毎年に対して、ダバオ川だけで40億というのは、直接比較すると非常に過大な数字にはなっているわけです。12ページでよろしいでしょうか。12ページに40億、対策を講じない場合です。47億ペソですか、資産の消失ということを推定されております。これは恐らく100年確率の洪水を対象にして計算されていると思うんですが、それにしても全土の今までの実績に対してかなり大きな資産の消失を予測されているんですが、これについてはどのようなやり方で試算し、

どのぐらいの信頼性のある数字なんでしょうか。

以上が質問です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。いかがでしょうか。中村さんでよろしいでしょうか。

○中村 ありがとうございます。

ご指摘いただいたように、100年確率での検討、こちらのダバオ市の12ページのほうはなっておりますが、ちょっと今申しわけございません。ご指摘いただいたところは次の機会に少しきちっとご回答できるようにさせていただければと思いますが、よろしいでしょうか。

○山岡委員 わかりました。ありがとうございます。

○原嶋委員長 いずれにせよ、経済的な評価についての根拠をまたしっかりと準備してください。お願いします。

続きまして、石田委員、お願いします。石田委員、聞こえますか。

○石田委員 3番の環境社会配慮の実施方法、ステークホルダー協議のスライドを見せていただいて質問が浮かんたんですね。何かとても面白いやり方をされていて、2番、その中で3回実施されて、2番目のところで環境社会問題の抽出や共有をいろんなステークホルダーを呼んで彼ら自身にやってもらっているじゃないですか。だから、これは参加型そのものなので、これは非常にいいなと思ったんですが、やってみて何かよかったことがあったら教えてほしいと。やってみた結果、ここがよかったということがあったら教えてほしいなと思ったんです。ぜひこういう形で本当に問題の抽出のところから人々を巻き込むというのはとても理想的なやり方なので、どういうところがよかったということがあつたから教えてください。

以上です。

○原嶋委員長 中村さん、手短にお願いします。

○中村 申しわけありません。ちょっとお待ちいただいてよろしいですか。

○原嶋委員長 石田委員、この件についてはコメントとして頂戴するという形でもよろしいでしょうか。石田委員、とりあえず今日の段階では一応コメントとして頂戴するという形でもよろしいでしょうか。

○石田委員 はい。それで、終わるまでにご回答を得られるようであればぜひ聞きたいところなんです。お願いします。後でいただいても全然構いません。

○原嶋委員長 わかりました。

続きまして、日比委員、まずはご質問等いただけますか。日比委員、聞こえますか。

○日比委員 聞こえます。ありがとうございます。

ご説明ありがとうございます。先ほど掛川委員からのご質問提起のところとも関わるかなと思っているんですが、エコシステムベースあるいはネイチャーベースの対策というもの、特にマスタープランということですし、もちろん河川への流入、それから、そこからの流入量が増えていくと。それへの対応というのも重要かと思うんですけども、流域全体で最初のほうの5ページですか、スライドの中の。地図を見て、流域図を見ていまして、それなりに森林区域がやっぱり上流域にもありますし、例えばこういう上流の森林区域の保水力を維持する、もっと言うと森林のほかの土地利用への転換なんかがどの程度起きているのか、それを減少させることとか、あるいは都市部内での緑地を増やしていくとかということも流域内での河川に流入する流量を緩和させるという意味

でも非常に重要なアプローチになってくるのではないかと思いますので、マスタープランということもありますし、ぜひそういった観点からも調査をしていただきたいというのが一つ。

マングローブの話もありましたけれども、特にフィリピンはいわゆるグリーングレーですかね、ハードインフラによる対応と例えばマングローブとかそういった植生なんかを組み合わせることによって、例えば高潮被害を軽減させていこうというのはかなりフィリピン国内でもいろんな事例が先行してあるかと思しますので、それらはかなりハードへの投資を抑えつつ同様あるいはそれ以上の治水あるいは防災効果が上げられるんじゃないかというような調査、研究結果もあつたりしますし、また、そういうことを組み合わせることによって、より長期的に例えば地域の生計とか雇用にポジティブに貢献できるようなプロジェクトを組み合わせるといことも可能なんじゃないかという検討とか議論もあるかと思しますので、そういうエコシステムベース、ネイチャーベースあるいはグリーングレーといったより幅広い視野からの治水対策というのをぜひ検討していただきたいという点が二つ目。

それから、想定される環境社会影響の範囲というところの自然環境のところ、都市域に一般に見られる動植物生息域の減少というふうに書かれていますが、これはどういうことを意図されているのか理解ができなかったのもう少しもしできればご説明いただければと。都市域に一般に見られる動植物生息域の減少というのは、どういうことを指しているのかというのをちょっとご例示いただければと思います。

以上です。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

中村さん、聞こえますか。

○中村 聞こえております。

○原嶋委員長 2点ありましたけれども、エコシステムベースあるいはネイチャーベースの治水対策についての検討についてはお二方の委員からもありましたけれども、今特に具体的には2点目のシートの15番目の都市域に一般に見られる動植物生息域の減少という表現についてのご質問、ちょっとこれは確かに具体例を含めてどういう意味で使っていらっしゃるかいただきたい。まずその点、お答えできる範囲で今お答えしていただけますか。15ページの都市域に一般に見られる動植物生息域の減少ですね。これは具体的にどういったことを念頭に置いた表現になっているのでしょうか。

○中村 ありがとうございます。

貴重種とかそういったようなものは特に存在はないということではあるんですけども、留意すべき生態系ということで市街区域で一般に見られるような動植物というのが生息しているので、これに関して引き続きのF/Sの中においても確認していくということで、想定されるかもしれないということで記載をしておくということです。

○原嶋委員長 わかりました。日比委員、いかがでしょうか。この表現は、要は貴重種などではなくて個体数の多い都市域もの。普通種というんですかね、そういうことを意味しているようですけども、表現として何か変えたほうがよければ具体的に。

○日比委員 ご説明の意図される場所はわかりました。例えば都市域に一般に見られる動植物の生態系への影響とか、何かそういうことのほうが、これを見ると生息域ですよ、面的に何か減少するというふうになんか読み取れる。しかも、それが都市域で一般的にそういう面的な減少が継

続的に起こるといふようなふうに取り取れたので、今ご説明されたようなことであればさっき言ったように一般に見られる動植物への影響とか、そういうことなのかなというふうに思いました。

以上です。

○原嶋委員長 中村さん、よろしいでしょうか。今の点はちょっと表現の仕方を工夫してください。

○中村 ありがとうございます。

○原嶋委員長 作本委員、まず次にコメントいただけますか。作本委員、聞こえますか。

○作本委員 二つあります。JICAさんへのちょっと質問ですが、一つ目は6ページに地図があって、3つの河川の場所が示されているんですけども、この3つの河川を選ばれた理由として例えば上流部でつながっているとか、あるいは水量が多くて影響が大きいとか何か理由があるのかなということで、選ばれた理由ですね。この河川を選んだ理由を簡単にご紹介いただければありがたいです。

二つ目はマスタープランづくりということで、これは13ページなんですけれども、戦略アセス、SEAを採用するとか空間分析を実施される、いろんな方法を考えておられることについてはありがたいと思うんですが、ただ、前に勉強させていただいたようないわゆるリスク分析ですね。世銀が今新しく導入しようとしている、もう既に実施しているようなリスク評価、こういうようなものこの自然災害については十分適用可能なのではないかと思いますので、そういう見方をリスクの度合いが高いのか低いのか、そういうようなのもスクリーニングの段階じゃありませんけれども、マスタープランの中で検討いただけたらありがたいなと思うんですが、いかがでしょうか。二つです。

○原嶋委員長 中村さん、流域を選択した理由と、あと2番目についてはリスク分析などの考え方を導入するというコメントとしていただけると思いますが、1番目の流域を選択した理由についてももしお答え可能であれば簡単にお願ひします。

○中村 ありがとうございます。

今回ダバオ市が対象になっておりまして、下流域の居住であるとか経済という観点で重要な流域ということで選んでおります。

○作本委員 わかりました。ありがとうございます。

○原嶋委員長 作本委員からの2番目についてはコメントとして承りました。ありがとうございます。

長谷川委員、聞こえますか。お願いします。

○長谷川委員 長谷川です。

スライドの9枚目をちょっと見ながら質問したいと思うんですが、この今回の事案では助言対象がSEAと、それから、優先事業に対するEIAということになっているんですけども、この9枚目の(3)ですね、助言を求める事項ということで、1回目の助言委員会、ワーキンググループのときにはマスタープラン段階のDFRということで、もうこの段階ではマスタープランの中でSEA自体はある程度終えてしまって、その結果についての助言というふうな話、プラス対になる優先事業に対するEIAのスコーピング案、この二つについては第1回目のときに助言を求められて、それから、最後の2回目のときに優先順位の高い事業に対するEIA結果についての助言、こういうふうな区分けでよろしいんですかね。

1番聞きたいのは、1回目のときにもう既に我々が目にするのはSEAのある程度終わったものを見ながら助言すると、こういうことでよろしいんでしょうかね。お願いします。

○原嶋委員長 これは審査部のほうでよろしいのでしょうか。どちらでしょうか。中村さんでしょうか。

○中村 地球環境部からお答えいたします。

本件は結論から言うと、今おっしゃっていただいたご理解のとおりであります。当初カテゴリBということで先ほど申し上げたように調査を始めておりました、スコーピング段階での助言をいただいていたなくてマスタープランの作成段階終盤において影響が出てくるということが判明しまして、今回このような形で助言委員会のほうに諮っております。

以上です。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

それでは、ほかにございませんでしょうか。一応重要な点としては、掛川委員、日比委員などからソフトな対応ですね。エコシステムベースの対応についてもう少ししっかりとした考慮をしてほしいということと、あと、山岡委員からは経済性評価の根拠について多分ワーキンググループの段階になると思いますけれども、もう少し具体的な詳細なものを示してほしいということが宿題として上がっていると思います。

ほかにありましたら頂戴しますけれども、そろそろ次にも移りたいと思っておりますので、一応ここで一旦締めくくりとしたいと思いますけれども、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、一応フィリピンの1番目の案件でございますけれども、この案件の説明に対するご議論は一旦締めくくりとさせていただきたいと思えます。

続きまして、またフィリピン国の高規格道路網開発マスタープランのプロジェクトということで、また3番目の事業とも関連が深いようでございますので、まず説明を頂戴したいと思います。ご担当の方は同じなんでしょうか、それとも変わるんでしょうか。ちょっとわからないんですけれども。

○小島 審査部の小島です。今、配置を入れ替わっていますので、少々お待ちください。

○原嶋委員長 そうですか。では、国は同じでしょうか、ご担当の方が変わるようですので、ご担当の方の準備ができましたらご説明を頂戴したいと思います。

○小島 会議室の準備が整いましたので、委員長のほうに戻します。

○原嶋委員長 小島さん、これ2番目、3番目は同じご担当の方になるんでしょうか。

○小島 変わりますので、また入れ替わりが生じます。

○原嶋委員長 そうですか。それでは、まず2番目の高規格道路網の開発マスタープランについての案件概要説明をお願いします。

○金縄 社会基盤部運輸交通グループ第一チーム課長の金縄と申します。

すみません、こちらのほうの表紙のタイトルの高規格道路の「路」という漢字が1文字抜けております。大変申しわけございませんでした。高規格道路網開発マスタープランプロジェクト（フェーズ2）、こちらの概要のほうを説明いたします。

次のページをお願いします。

本日の説明内容ですが、こちらの目次の順に説明させていただきます。本件は本来であればもう少し早い段階で環境カテゴリ分類を見直し、助言委員会への報告、助言依頼を行わなければならなかったのですが、そのあたりの経緯について3ポツ、マスタープラン調査の経緯、4ポツ、環境社会配慮の手続についてのスライドで説明させていただきます。

本案件の背景について説明いたします。

フィリピンにおいては、全国の主要国道において交通量が年率4.8%の高い水準で増加する一方、都市部における慢性的な交通渋滞が課題となっていました。特に首都マニラをはじめとした主要都市部の市街地通過には時速20km以下になっている箇所が多発しており、道路交通の定時性・効率性の確保を目的としてJICAは2009年から2010年に開発計画調査型技術協力、高規格道路網開発マスタープランプロジェクト（フェーズ1）を実施しました。このマスタープランにおいては、高規格道路の機能分類、定義を設定し、マニラ首都圏を中心とした半径200kmの地域とメトロセブ、ダバオの3地域を対象とした高規格道路のマスタープランを作成したものであり、フィリピン政府はこのマスタープランにおいて提案されたプロジェクトを着実に実施してきました。

ただし、フィリピンにおける高規格道路網計画はこのマスタープランのみで、整備もメトロマニラ近郊にとどまっており、地方へのアクセス改善を含む全国的なネットワークの構築に向けてフィリピン全国を対象とした高規格道路網の計画を目的として本案件が開始されたものです。

案件概要は、フィリピン全国を対象に2040年を目標年次とした短・中・長期の高規格道路網整備のためのマスタープランを作成すること、基本情報の収集及び課題分析に関する技術移転を実施すること、プレF/Sを実施し、協力準備調査の実施に先立つ予備的検討と課題の整理を行うことです。

マスタープラン調査の経緯に関して説明いたします。2019年2月に環境カテゴリBの案件として戦略的アセスメントの考え方を導入して調査を開始しました。その後、マスタープランの検討と並行し、プレF/S案件の検討・選定を開始、2019年6月頃に重要性、優先度の高い13件をプレF/S候補として選定しました。プレF/S候補案件は高規格道路網の中で高度な技術を要する道路構造物、例えばトンネルであったり長大橋梁、特殊橋梁といったフィリピン側独自では実施できず日本に優位性のある技術活用が求められ、この事業実施を通じてフィリピン側への技術移転に資するような道路構造物で、かつカテゴリBとして事業が進められるものを念頭に候補案件の選定を行いました。

2019年8月にフィリピン側実施機関であるDPWHとの協議を経てプレF/S候補を8件に絞り込み、2019年12月に最終的にはプレF/S案件を4件に絞り込み、プレF/Sの検討を開始しました。この候補案件の絞り込みの段階において候補となる道路構造物とともに高規格道路網として機能するよう、その構造物につながるアプローチ区間を取り込んでいく中でカテゴリBを超える規模の計画となったものの、カテゴリ分類変更の必要性に気づかずそのままプレF/Sの検討を進めてしまったというものでした。

その後、2020年2月に新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、現地調査の途中で調査団は日本に帰国、日本でプレF/Sの検討を継続していましたが、ドラフトレポート作成段階でプレF/S案件が環境社会影響の大きい事業だと認識したことから、2021年1月に環境カテゴリ分類をAに変更したところです。

先ほどのスライドで説明したとおり、当初のスクリーニング段階においては想定される調査内容からカテゴリBに分類し、環境社会配慮の手続を実施していましたが。その後、調査の進捗に伴いプレF/S対象のプロジェクトが明確になり、配慮すべき環境社会影響が新たに判明、JICA環境社会配慮ガイドラインに沿ってカテゴリ分類を見直し、カテゴリA事業としての手続を開始しているのが現在でございます。

本来はプレF/S対象のプロジェクトが明確になった2019年12月に環境カテゴリ分類の変更や助言

委員会への報告、助言依頼を行うべきだったところ、それが遅れた点については関係部署で原因を分析し、再発防止に取り組んでいるところです。

こちらのスライドは環境社会配慮事項について記載しております。適用するガイドラインは2010年4月のガイドライン、カテゴリ分類はA、これは道路セクター及び影響を及ぼしやすい特性に該当するためです。助言を求める事項はプレF/Sの章を含むマスタープランのドラフトファイナルレポート案です。本事業に係る環境許認可のプロセスですが、マスタープランの作成自体は、フィリピンにおいてはこの段階で環境影響評価の作成や環境許認可取得は不要ですが、プレF/Sプロジェクトの事業規模はフィリピンの環境影響評価もしくは初期環境調査対象基準に該当します。また、仮に事業化が決定した場合は環境許認可が必要になります。

高規格道路網マスタープランについて説明します。

調査対象区間はフィリピン全土で、右図にあるとおり目標年次2040年の高規格道路ネットワーク計画を提案しています。左図は2020年現在のフィリピン国内の高規格道路網で、本調査で提案している2040年のネットワークは右図の赤線で記載されているものです。また、この右図の見にくいですが、薄い青い線、こちらは2040年以降のネットワークであります。2040年の高規格道路ネットワークが実現すると、経済効果は約9,000億円/年が見込まれています。また、自動車からのCO₂排出量は事業を実施しない案と比較として約17%削減されることが見込まれています。

マスタープランを作成するに当たり、現地でのステークホルダー協議を全国4地域で2回ずつ、計8回実施しました。参加者は国家経済開発庁ほかの政府関係者、民間セクター代表者等、合計500名ほどが参加しました。

プレF/S候補案件の選定については、フィリピン側から一般的な高規格道路の計画、建設技術は有しているのに、自分たちでは実施できないような高度な技術が必要となる案件について技術移転してほしいとの要望がありましたので、高度な技術を要する13案件を候補案件として選定しました。そのうち交通需要等明らかに緊急性の低い案件を落として8件に絞り込み、その後、こちらに記載の6つのクライテリアに基づき評価、最終的にこの4件を選定し、2019年12月にフィリピン側と合意しました。

本調査におけるプレF/Sの位置づけは、衛星画像及び既存地形図等を用い、概略ルートあるいは橋梁種別の代替案を検討し、本格F/S時の課題を見出すことを主眼としています。仮に事業化が検討され本格F/S調査を実施する際には、地質及び測量調査、環境・社会調査等を実施し、実行可能性、代替案の比較・選択、計画の詳細化についての検討が求められます。

プレF/Sの4件の位置はこちらになります。中央ミンダナオ高規格道路とアグサンデルノルテーブツアン市物流道路はミンダナオ島、セブ環状道路はセブ島に、第2サンファニコ橋はレイテ島、サマル島の海峡部となります。

プレF/Sの1件目、中央ミンダナオ高規格道路について説明します。この道路は北ミンダナオ地方の中央都市であるカガヤン・デ・オロとマライバライをつなぐ新設の高規格道路です。現道の日交通量は8,000台を超えており、大型車混入率が45%と高く、交通容量の拡充が必要な状況です。また、現道には急勾配が連続する線形不良区間が存在し、交通事故が多発しているほか、大型貨物車の走行が時速10kmを下回る状況が生じていることから、走行上のボトルネックを解消し、交通・物流の円滑化に大きく寄与するために実施するプロジェクトです。

想定する仮ルートを地図上に赤線で記しています。ルート選定における技術的な難易度が高い一部区間については代替案検討を行っており、おおむね2ルートに絞っているところです。プレF/S対象区間の延長は68km、車線数は将来の完成4車線を想定した暫定2車線の新設道路です。想定する主な構造物は長大橋はループ橋等です。当初このカガヤン・デ・オロに1番近い地図の1番上の海側に面しているところ、このセクション1区間にあるループ橋をプレF/S候補として取り上げていましたが、この区間の検討を進めていく中で高規格道路網としてはマライバライまでつなぐ必要性が見出され、カテゴリ変更に至ったというものになっております。

この案件で想定される環境社会影響については、汚染対策、自然環境、社会環境の3項目です。このうち特に自然環境では、近隣に既存の保護区があるので、プレF/Sでは既存資料を基に近隣保護区を回避した線形を検討しています。社会環境においては、衛星画像で確認したところ、現在の概略設計レベルのルート案上に約170件の建物が存在しており、それらへの影響や農地への影響が見込まれます。また、先住民居住区が路線周辺に存在しますので、プレF/Sにおいては既存資料を基に先住民居住区を回避した線形としています。

二つ目のプレF/S、セブ環状道路について説明します。

セブ市街地中心部では、人口増加に伴う交通量の増加、通過交通の流入等の問題から交通混雑が深刻化しており、セブ都市圏をバイパスする高規格道路を新設するものです。セブ環状道路については、セブ市の北東側からセブ市の南西側をつなぐ道路で3つのセクションに分かれており、プレF/S対象区間は真ん中区間の約25kmです。なお、南西側のセクションについては既にフィリピン側が実施中ですが、北東側の区間については事業化がまだ決定していない区間になります。車線数は4車線で想定する主な構造物は橋梁、トンネルです。

この案件で想定される環境社会影響については、汚染対策、自然環境、社会環境の3項目です。特に汚染対策では多数のトンネル工事が想定されますので、トンネル工事に伴う地下水位の低下及びそれに伴う地下水利用や伏流水への影響の可能性が考えられます。自然環境では、近隣に既存の保護区がありますので、プレF/Sでは既存資料を基に近隣保護区を回避した線形を検討しています。社会環境では、衛星画像で確認したところ、現在の概略設計レベルの仮ルート案上に約1,900件の構造物が存在しています。路線周辺には先住民居住区は存在しません。

3つ目のプレF/S、第2サンファニコ橋について説明します。

地図の左側、レイテ島と右側、サマール島はフィリピンのビサヤス諸島を形成する主要な島であり、日本の戦後賠償により建設された第1サンファニコ橋で結ばれています。レイテ島側で第1サンファニコ橋よりも南側にあるタクロバン市が地域の中心都市で、産業、医療、教育等へのアクセスのため第1サンファニコ橋の交通量は経年的に増加しています。交通量の増加への対応や老朽化が進行している第1サンファニコ橋の補修には同橋の通行止めが必要となり、そのための代替路を確保する観点からも本プレF/Sとして第2サンファニコ橋が検討されているものです。

プレF/S区間は地図上の赤線区間であり、延長は4.8kmの新設道路案件で、橋梁は長大橋を想定しています。架橋位置については、本プレF/Sでは衛星写真や既存地形図に基づいた予備的検討しか行っていませんので、F/S時に地質調査や測量調査、海峡条件等の検討が必要となります。

この案件で想定される環境社会影響については、汚染対策、自然環境、社会環境の3項目です。特に汚染対策では、海域での工事に伴う水質汚染の影響が想定されます。自然環境では、既存資料

によると、路線近くに既存の保護区は確認されていませんが、マングローブ林への影響が想定されています。社会環境では、衛星画像で確認したところ、現在の概略設計レベルのルート上で現道利用区間において約60件の構造物への影響が見込まれています。路線周辺には先住民居住区は存在しません。

4つ目のプレF/S、アグサンデルノルテブツアン市物流道路について説明します。

本物流道路はミンダナオ島カラガ地方にあり、フィリピン政府が推進するミンダナオ物流網プロジェクトの最重要プロジェクトとして位置づけられています。ブツアン市を横断するルートとなっており、そのうちプレF/S対象区間は同物流道路計画のアグサン川渡河部を含むフェーズ1区間の約19kmです。この赤色になっているところです。車線数は完成4車線で、想定する主な構造物は長大橋です。

この案件で想定される環境社会影響については、汚染対策、自然環境、社会環境の3項目です。特に汚染対策では、軟弱地盤での工事になるため地盤沈下が懸念されます。また、河口付近での工事に伴う水質汚染の影響が想定されています。自然環境では、既存資料によると周辺に既存の保護区は確認されていませんが、マングローブ林への影響が想定されています。社会環境では、衛星画像で確認したところ、現在の概略設計レベルのルート上で現道利用区間において約170件の構造物への影響が見込まれています。路線周辺には先住民居住区は存在しません。

プレF/S調査を実施するに当たり、現地の課題等についてステークホルダーからの意見を聴取するためにプレF/Sに係るステークホルダー協議を全国4地域、計9会場で実施しました。参加者は各市長、町長及び道路・都市計画・環境関連の担当者、女性支援団体のNGOなど合計135名が参加しました。加えて保護区や先住民居住区の監理・監督機関である各リージョンの環境天然資源省及び先住民族委員会には別途インタビュー調査を実施しました。

ドラフトファイナルレポートの作成目途がついたので、現地でドラフトファイナルレポートに係るステークホルダー協議を実施する予定です。新型コロナウイルス感染の影響により実施方法等は変更となる可能性があります。今月中の実施を予定しています。協議対象はプレF/S対象4地域の現地ステークホルダー及びマスタープランの対象となる現地NGOを含む幅広い人々を想定しています。実施機関のホームページ、新聞等で広く周知を促し、基本的にはオンライン形式による実施を予定しています。

最後に今後のスケジュールについて説明します。

現在、ドラフトファイナルレポートをブラッシュアップしている状況であり、第3回現地ステークホルダー協議を本年2月に実施のうえ、ドラフトファイナルレポートを仕上げる予定です。その後、ドラフトファイナルレポートのワーキンググループについては本年3月下旬から4月上旬頃の開催を想定しており、その後、助言をいただいてドラフトファイナルレポートに反映したうえでフィリピン側と協議を行い、最終版としてセットする予定です。

説明は以上となります。ありがとうございました。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。音声、入っていますでしょうか。

本件はカテゴリ分類の変更ということで手続の若干の遅れということの問題があります。続きまして、この後にミンダナオにおける道路の案件がございますけれども、本件で特定された優先事業ということで、この後の事業とも関連していると、そういったことを前提にいくつかご意見を頂戴

したいと思います。

まず、田辺委員、お願いします。

○田辺委員 今回はかなり特殊なケースかと思うんですが、ガイドライン上マスタープランのカテゴリAというのは代替案が求められるんですが、該当している箇所の代替案、カテゴリA相当の箇所の代替案をプレF/Sの中でやるのか、それともマスタープランの中での代替案検討をするのか、ちょっと代替案の深掘り度合いとか検討状況について教えてください。

以上です。

○原嶋委員長 お願いします。

○金縄 まず、この調査ではマスタープランを作成するものと、そのマスタープランの中での優先プロジェクトのプレF/Sの実施という形になっています。まず、マスタープランの全国の高規格道路網の計画立案の中においても、代替案比較を行い、ルート選定等の検討を行っています。また、その中で優先プロジェクトとしてプレF/Sをやっています4件につきましても、その中の路線検討、例えば橋梁の架橋位置の検討等についての代替案比較等を行っている状況です。

○田辺委員 承知しました。

○原嶋委員長 一応今までの流れとしてはマスタープランの段階で13件ピックアップして8件に絞り、さらに4件に絞ってこれまでに来て、さらにその4件のうち1件についてはこの後またご説明があるという流れになっています。

続きまして、山岡委員、いかがでしょうか。山岡委員、お願いします。

○山岡委員 ありがとうございます。

質問です。9.2のプレF/Sセブ環状道路への質問です。これは図を見ますと、結構詳細にもう何かルートが決まっているように見えます。一方で、汚染対策のところ地下水位に対する懸念というのが出ております。これは地下水位が結構あると、なかなか適切な工法の選定というのは難しいのではないかなと思うんですが、となると、その地下水自体は別に汚染だけではなくて自然環境や社会環境にも影響を及ぼす大きな要因だと思います。現時点でもうこのルートというのは、これはほぼ決まっているんでしょうか。それに伴うある程度のこういう地下水、地質の調査もこれは終わっているという状況なんでしょうか。あるいはまだこれから調査を重ねることによって、このルートも変わる可能性があるんでしょうか。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。金縄さん、よろしいでしょうか。

○金縄 今回のプレF/Sの検討に当たって調査団のほうはコロナ感染拡大の影響に伴い、途中で調査を切り上げて帰国するという形になりました。そのため、具体的な現地踏査等が行えていない、その代替手段として、衛星画像であったり、あとは既存の地形図等、そこでルート検討、路線の位置の検討を行ったというものになっています。今こちらのほうの地図で提示しているルートをさらにもう少し山側に振るのか、それとももう少し市街地側に振るのか、そういった検討は行っているんですけれども、そこについての地質調査であったり水質確認調査であったりというのはこの調査の中では行われていませんので、今後これを事業化する際に、詳細な調査を実施する際にそういった調査も行い、より詳細なルート検討を進めていく、そういった形になります。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

山岡委員、いかがでしょうか。

○山岡委員 今おっしゃったのは、プレF/Sではそういう詳細な調査は行わずに次の段階で行うということなんでしょうか。

○原嶋委員長 金縄さん、お願いしていいですか。

○金縄 今回はこの候補となり得る案件のプレF/Sを行いました。これをフィリピン側もしくはほかのドナーを含めてこれらについての事業化を行う、そういった形でこの案件が選定された場合は次の調査につながるとは思いますけれども、現状、今我々のほうでは次の調査につなげるというところは考えておりません。

以上です。

○山岡委員 わかりました。ありがとうございます。

○原嶋委員長 今、山岡委員からご指摘のあったセブ環状道路については今事業化ということではなくて、その前の中央ミンダナオの高規格道路についてはこの後事業化ということとさらに詳しい代替案の検討があります。今ご指摘のあったセブ環状道路についてはまだ事業化の段階に来ていないので、詳細な代替案の検討は次の段階ということになるかと思えます。よろしいでしょうか。

続きまして、掛川委員、お願いします。

○掛川委員 説明ありがとうございました。

案件名からすると、この道路網開発マスタープランということなんですけれども、今、JICAさんのほうで挙げられた3件、それぞれ場所も違うし、状況も違うということで複雑な案件を提案されていると理解しています。このようなプロジェクトですと、通常はやはりフィリピンの開発計画を戦略的に見て、それで、その計画を支援していくということで、地域課がこのような案件を調整したりとか、まとめていくと思うんですが、今回、あえて社会基盤部のほうからこのような案件を個別に出されてきているというのは、どのような背景があるんでしょうか。その点について教えてください。

○原嶋委員長 お願いします。金縄さん、お願いします。

○金縄 少しお時間いただけますでしょうか。

○原嶋委員長 了解しました。

長谷川委員、聞こえますか。

○長谷川委員 聞こえます。

○原嶋委員長 もしご質問を頂戴できれば、まず頂戴しますけれども。

○長谷川委員 先ほどの山岡委員と少し似ているんですけれども、スライドの6枚目を少し見たいと思うんですけれども、(3)の1番下ですけれども、今の説明の中ではプレF/Sと、それから、本格F/Sというふうな区分けで読んでいるんですけれども、今回のプレF/Sといった場合にはどの段階の環境配慮というか、環境影響調査評価をするのかというあたりをJICA側が考えているかということなんですけれども、この(4)の字面でいうと、環境影響評価というよりは初期環境調査、つまりIEEレベルのものを我々は見せてもらって、それに対する助言をすると、こういうふうな理解でいいんでしょうか。

○原嶋委員長 今、長谷川委員の質問については審査部のほうでちょっとご検討いただけますか。

よろしいでしょうか。

○加藤 長谷川委員のご理解のとおりでよろしいかと思えます。詳しいEIA等は本格F/Sで事業化する段階で行われるものですので、今回はそこまで立ち入らない形になります。

以上です。

○長谷川委員 ありがとうございます。

○原嶋委員長 ちょっと掛川委員の質問はお待ちいただいて、石田委員、聞こえますか。

○石田委員 聞こえます。

○原嶋委員長 ご質問、コメントを簡潔にお願いします。

○石田委員 わかりました。

このボリュームについてちょっと心配しているんですが、ワーキンググループ1回でこの4つの全く別々の地点を1回のワーキングで果たしてできるのかなという気がするんです。それぞれの場所がかなり特徴のあるところに道路を引っ張っていくようだし、例えば橋については合計5kmぐらいだけれども、橋を造るとなるといろいろ海と陸に影響が出るんですよね。だから、ちょっと1回のワーキングで収まるかというところを懸念します。これはコメントです。それと、もし1回のワーキングでやるんだったら、これは事前の資料として用意していただくところをかなりこういうところがポイントだということがわかるような形で資料を用意していただくといいんじゃないかと思えます。既に想定される影響についてかなり詳しく書いていただいているので、このラインでやっていただけると質問が200個とか出るということはないんじゃないかなというふうに思います。

以上です。コメントです。

○原嶋委員長 ありがとうございます。いずれにせよ、石田委員からのご指摘の点、マスタープラン段階あるいはSEAという段階ではどうしてもこういった形での非常に大きな範囲での議論をせざるを得ないというのはある種避けられないところだと思いますので、資料の準備についてはご丁寧にご担当の部署にお願いしたいと思えます。コメントとして頂戴します。

金縄さん、掛川委員のご質問に対してご回答できますでしょうか。

○金縄 掛川委員の質問、なぜ当部のほうがこの案件を担当しているのかということだと思いますが、本案件は開発調査型技術協力という形でマスタープラン作成にかかる技術移転についてフィリピン政府のほうから要請があったもので、地域部のほうで協力準備調査等の中にマスタープラン計画を含めて実施する個別案件のF/Sというような形の調査とはまた違い、これはフィリピン側政府からの要請に基づいた案件ということで、こういった案件が要請を採択された後は課題部のほうが全て担当するというような業務の所掌分けにはなっておりますので、この案件はうちの当部のほうで担当させていただいているということになっていきます。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。掛川委員、よろしいでしょうか。

○掛川委員 説明ありがとうございます。私が懸念していましたのは、フィリピンは、すごく様々道路案件であったり、橋の案件をやっていますので、案件同士の調整であるとか、マスタープランとしての中での調整であるとか、もしくは、他の開発プロジェクトの調整であるとか、その点をしっかりと、JICA内部の中でご共有とかしていただいているのであれば、それは問題ないかなと思ったところなんです。その点が、ちょっと気になったので。以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

今、小泉さんという方、手が挙がっておりますがちょっと私わからないんですけれども。

○小泉 すみません、JICA社会基盤部運輸交通グループ担当次長の小泉と申します。

ご質問ありがとうございました。今、金縄のほうからも回答させていただきましたが、まさに全国を対象とする道路のマスタープランをつくるということですが、このマスタープランをつくるということ自身も技術協力の一環としてつくるノウハウを技術移転するというものもございません。日本の国内においても、例えばかつて道路整備5か年計画であったり港湾整備5か年計画といったようなものもございましたが、それらの計画はそれぞれ担当の省庁がいろんな関係者との協議をしながらつくってきたという経緯がございます。

今回のこの道路のマスタープラン策定に当たりましても、当然ながら各地域の開発であったりほかのプロジェクトとの調整あるいはほかのセクターとの調整というのを行ったうえで、道路分野に専門性を有している私たちの部署で担当しております。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

それでは、この案件はいろいろこの後続くものが優先プロジェクトということで上がっておりますので、まずフィリピンのミンダナオの高規格道路の整備事業についてご説明いただいた後、併せて残った時間で議論させていただきたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

ご説明の方は変わるのでしょうか、小島さん。

○小島 今説明しているのは社会基盤部の者で、これから協力準備調査を説明するのは東南アジア・大洋州部の者になるので、説明者が変わります。

○原嶋委員長 それでは、渡辺さんのほうから次の事業化するものについてご説明いただいて、金縄さんにも残っていただいておりますけれども、金縄さん、大丈夫でしょうか。お忙しいでしょうか。

○金縄 このまま待機しておきます。

○原嶋委員長 それでは、次の渡辺さん、ご説明の準備をお願いします。

○小島 今、人が入れ替わっているので、ちょっとお待ちください。

○原嶋委員長 それでは、説明者のご準備が整いましたらミンダナオの高規格道路の整備事業、実は先ほどのマスタープランの優先事業の一つになります。これを事業化する形での調査ということで、このことについてご説明いただいて、あわせてマスタープランとご議論といいますか、ご意見やコメントを頂戴したいと思います。

○渡辺 ありがとうございます。JICA東南アジア・大洋州部第五課の渡辺です。再びよろしく願いいたします。

画面に出ているかと思っております。中央ミンダナオ高規格道路整備事業の有償資金協力を想定した協力準備調査の案件概要です。

1枚めくっていただいて、目次になってございますが、次のページをお願いします。

案件の背景です。1番目に書いておりますが、ミンダナオ島は長年の紛争がございまして、道路インフラを含む開発が立ち遅れてございます。他方で、2019年3月にはバンサモロ暫定自治政府が発足するといった和平のプロセスが着実に進展してございまして、それに伴う農業等を中心とした

本格的な経済開発への期待が高まっております。

二つ目のポツのところですが、ミンダナオのカガヤン・デ・オロ市、とダバオ市、この二つがメトロポリタンセンターということで、ミンダナオ島の2大都市として経済を牽引することが期待されております。

3つ目のところですが、この両市を結ぶ現道がございます。こちらの中のカガヤン・デ・オロからマライバライ市を結ぶ区間、こちらは急カーブ等で多くて事故が頻発していることに加え、急勾配区間が多いということもあり、大型車による低速走行が常態化しておりまして、農産物の効率的な物流に支障が出ているというような課題が指摘されております。

フィリピンの開発計画におきましても、メトロポリタンセンターを拠点とした連結性を高めることが重要と指摘されております。下のところは先ほどの開発計画調査型技術協力の中での位置づけです。

次のページをお願いします。

事業地のご説明ですが、真ん中の薄い水色の地図がフィリピン全体でございまして、四角で囲っているところがミンダナオ、フィリピンの南東のほうにあります。ミンダナオ島の拡大図が左側にございますが、ミンダナオ島を斜めに縦断するような区間になっております。拡大図が左の下のところであり、左上がカガヤン・デ・オロ市、そこからマライバライ市に向かう区間65kmが今回の調査対象となっております。

右側に写真がございます。写真にありますとおり、現道は急勾配であったり急カーブが非常に多いということと、下の写真でもわかりますが、大型車両の混入が非常に多いというのが特徴です。

次のページをお願いします。

右下の地図、もう少し大きくしたものがこちらです。本事業の目的ですが、先ほどご説明しましたとおり、ミンダナオ島の主要都市であるカガヤン・デ・オロとダバオ市を結ぶ中央ミンダナオ高規格道路、この中のカガヤン・デ・オロからマライバライ市区間を整備するものです。これによって連結性を強化し、経済活性化に寄与することを目指しています。

事業内容ですが、橋脚等を含む道路で完成は4車線を想定して、65kmが対象区間となります。

事業実施機関はフィリピンの公共事業道路省、DPWHになります。

次のページ、こちらでも事業の様子です。左上がカガヤン・デ・オロの港でして、アジアの主要国等と結ぶ主要港となっております。左下の写真は現道です。それから、右上が周辺の農園で、周辺にパイナップルをはじめとした農産物の一大生産地がございます。また、右下が重要野鳥生息地と書いていますが、現道に沿った形で左の真ん中辺りにちょっと小さい字ですが脚注を入れておりますけれども、Key Biodiversity AreaとIBA、Important Bird and Biodiversity Areasに指定されている地域が周辺にございます。本事業についてはこれらを避ける形で計画していくことを考えております。

次に、(1)のところでは周辺の先住民居住区というのがございますが、周辺に複数の先住民居住区が存在することを今のところ確認しております。何とかこれに重ならない線形を計画する方針です。ちなみに先住民居住区は右の地図でいうと、1番右のほうの薄い茶色で、CADTsと書かれているようなところがこれに該当します。

(2) 番の周辺の保護区指定地域ですが、事業対象地域の周辺には二つの指定自然公園が存在することが確認されております。右の地図でいうと紫の場所です。事業地からは少なくとも10km

程度離れていることが今のところ確認されております。また、下のポツのところですが、先ほど申し上げたKBAあるいはIBAに登録されている地域がございます。こちらは保護区には指定されておりませんが、こういう分類がされている地域が近接しております。これらにつきましても正確な範囲を把握して、できる限り重ならない線形を計画していきたいと思っています。

代替案の検討です。道路延長が65kmと非常に長いので、全線を4つのセクションに分割したうえで複数の代替案を検討、評価してまいります。先住民族居住区、保護区等は極力これを回避する方針で進めております。

次をお願いします。

ここからはセクションごとの代替案の検討です。今回は概要のご紹介にとどめさせていただきますが、こちらはセクション1です。右側の地図でいうと、点々で囲ったところ、左上のカガヤン・デ・オロ市からの区間になります。A案、B案、C案が左側の地図にございますが、この3案を比較検討しておりまして、現在のところはC案、紫の線形、こちらが影響家屋数が最も少ないということから推奨される案になってございます。A案ですと、ループ橋を造ったり、橋脚数が非常に多くなるということ、あるいは影響家屋数も非常に多くなるということが確認されております。

次はセクション2です。A案、B案、C案がありますが、地図をご覧くださいと、A案は非常に薄い点線になってございます。3案がもともとありましたが、A案については先住民居住区を通るであろうということが確認されておりますので、推奨しないということで、B案とC案を比べまして、環境影響が小さいC案のほうが今のところの推奨案になっております。

次に、セクション3です。A案、B案、C案があり、今のところは環境影響が最も小さいB案というのが推奨案になっております。

最後、セクション4です。こちら3案ございまして、影響家屋数が最も少なく、建設費も1番安いということで、今のところC案が推奨される案となっております。

調査の概要です。調査目的は記載ございまして、環境社会配慮等を含めて有償資金協力事業として実施するための必要な調査を行うものです。調査対象地域は先ほどご紹介したとおりです。調査内容も記載のあるとおりですが、自然条件調査、さらには環境社会配慮を含めてやるという方針です。

助言を求めさせていただく事項としては、スコーピング案、それから、ドラフトファイナルレポートに向けてやっていく内容です。カテゴリは先ほどご紹介ありましてAということで、環境許認可につきましては、環境影響評価、EIA報告書を調査団支援の下で実施機関により作成されて、環境省による許認可の取得を取っていく必要があると認識しております。

想定される影響を3つの項目に分けてご紹介させていただいております。特に先ほどご紹介いたしました、自然環境のところの米印で書いておりますけれども、本事業対象地はKBAに隣接するということです。なるべく通らないようにということですが、周辺に貴重種が生息している可能性もございますので、自然環境地帯への影響を最小限にすべく調査で影響を確認していきたいと考えております。また、社会影響のところを書いてありますが、ROW内に位置する構造物が160ないし170程度確認されておりますので、今後の調査で具体的な影響を確認し、住民移転計画等を作成していく方針です。

最後、スケジュールですが、今概要説明ということで2月の全体会合でのご説明になります。こ

の後、ワーキンググループにつきましては4月中旬を目途にお願いしたいと考えており、その後、7月頃のドラフトファイナルレポート作成に向けて進めていきたいと考えております。ただ、皆様ご存じのとおり新型コロナウイルスの影響で特に変異種が確認されている国からの渡航制限をフィリピンは割と厳しくやっております、なかなか現地に行くことが今はできていない状況ですので、調査のスケジュールについては今後流動的という点だけご留意いただければと思います。

私どもからの説明は以上になります。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

それでは、先ほど田辺委員からご指摘がありましたとおり、先ほどの件と本件は若干不規則になっているということと、あと、石田委員からもご指摘がありましたけれども、マスタープランを含んでおりますので、対象範囲も広いということで慎重な対応が必要かと思えます。さらに、加えて日程的に先ほどのマスタープランは3月下旬、今ご説明のありましたミンダナオの個別の事業については4月の中旬ぐらいにワーキンググループの設置ということで、時間的にも連続しているという点がございまして、慎重な対応をお願いしたいと思います。

あわせて、今ご説明のありました件についてご質問やコメントがありましたら、時間の許す範囲で頂戴しますので、サインを送ってください。

日比委員、お願いします。

○日比委員 ありがとうございます。

ご説明ありがとうございました。自然環境のところでIBA、KBAへの言及をしていただいているかと思えます。それで、特にIBAもKBA両方そうなんですけれども、いわゆるJICAのガイドライン上でいえば重要な生態系にクライテリア上は含まれるはずになっておりますので、それに当たるかも確認するというふうに書かれていますけれども、ぜひ慎重にそこは基本的に当たるというふうに思うんですけれども、確認していただきたいというのと、保護区ではないというご説明もいただきまして、そこはJICAのガイドライン上での理解はそのとおりであるというふうに思うんですけれども、一方で世銀のESFでは国際的に認識された非常に高い、High Biodiversity Valueというのは非常に高い生物多様性価値のある地域ということで、いわゆる保護区と同等の扱いをされているかと思えますので、もちろんJICAのガイドラインに基づいて進めていただくわけではあるんですけれども、より慎重な検討をお願いしたいと思います。よろしくをお願いします。

○原嶋委員長 ありがとうございます。コメントとして頂戴します。

続きまして、鋤柄委員、聞こえますか。

○鋤柄委員 よろしいでしょうか。鋤柄です。

先ほどの案件との関係で教えていただきたいことがあります。先ほどのマスタープランプロジェクトでプレF/S案件の選定との関係です。F/S選定のクライテリアでは高度な技術の必要性、特殊橋梁、長大トンネル等々、フィリピンではこれまであまり造った経験が少ない、そういった要素が入っている案件を優先するという事になっていました。このミンダナオの道路の案件で、特に代替案の検討のところをお伺いしていると、必ずしもその視点は含まれていないといいますが、建設費が高い路線はプライオリティ或いは、順位が低いということをおっしゃっておられました。ここの関係はどういうことなのか、このミンダナオの案件をプレF/Sとして選んだという点でマスタープランのほうでいう高度な技術を必要とする案件だ、という選定基準もクリアしていて、あとはこの

ミンダナオの案件の中では経済性ですとか環境社会影響、そうした点を考慮していけばいいと、そういう考え方になっているのか、そこをご確認をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

○原嶋委員長 ありがとうございます。これは金縄さんでしょうか、渡辺さんでしょうか、お願いします。

○渡辺 東南アジア五課のほうでご説明させていただきます。

今回ご説明している中央ミンダナオ高規格道路につきましても、例えばセクション1として先ほどご紹介いたしました、A、B、Cで今C案が推奨案となっておりますけれども、例えばA案ですとループ橋という少し変わった構造の橋が提案されることとなります。ここは非常に急峻というか、高度があるところを急斜面で登っていかなくてはいけないようなところですので、それなりに難しい技術が必要になると思っていますのと、その他のセクションにつきましても比較的規模の大きい橋が求められますので、技術的に求められるところが大きいと思っています。そういったところを含めてフィリピン側とも相談し、フィリピン側は基本的に日本に円借款を要請するときは日本の技術に期待する内容があるものを要請してきますので、フィリピン側としても今はこの案件について日本の技術で協力してほしいと考えているものでございます。

○原嶋委員長 ありがとうございます。鋤柄委員、いかがでしょうか。

○鋤柄委員 ありがとうございます。路線自体がかなり高度な技術を要するということですね。わかりました。ありがとうございました。

○原嶋委員長 続きまして、石田委員、お願いします。石田委員、聞こえますか。

○石田委員 2点あります。まず1点目は1番最後のスライドのスケジュールで、現地のステークホルダー協議の真ん中辺りでワーキングのスキューピング案を実施するということですが、これはワーキングをやってからステークホルダー協議をやったほうがよりいろんな意味で生かせるんじゃないでしょうか。質問が1点。

それから、2点目はせっかくこうやっていろんなところに道路を通すので、しかも、高速道路を通したりするので、物資の輸送と人の輸送という意味じゃなくて、日本の高速道路もそうですけれども、レクリエーション的な意味ですか、眺めがいいとかさっきのループ橋なんて技術的には難しいんじゃないでしょうか、ああいうところはきっと眺めが抜群にいいんじゃないかと思うんですよね。そういった要素を取り入れていただけることは可能なんじゃないでしょうか。その2点です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。渡辺さん、お願いしてよろしいでしょうか。

○渡辺 まず2点目からですが、眺めのいいところに造る橋であれば、そこを使ってどういうふうな施設を作るかというのは議論の対象になってくると思います。他方で建設中あるいは建設後の維持管理ですとか難易度あるいはコストもフィリピン側は非常に気にしますので、そのあたりとのバランスでどういうものになっていくかというところをよく議論していきたいと思っています。

スケジュールは、今は暫定で置かせていただいております。ステークホルダー協議を始められるところは始めさせていただきながら、いただく意見も踏まえて例えばできていないところはまた補填、補足しながらやっていくということで、フィリピン側からも事業を早く進めてほしいという強い要望がありますので、できることはやっていきたいと考えております。

○石田委員 ありがとうございました。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

ほかにご意見、コメントございますでしょうか。

私から1点、これは審査部のほうにお願いしてもいいかもしれませんが、今回の2件でカテゴリ分類の変更とともに全体として手続が遅れた点ですね。この点についてはどういう点があったんでしょうか。もし今お答えが可能な範囲があれば教えてください。

○加藤 今回のカテゴリ分類の遅れという点は、最終的にカテゴリ分類の変更は主管部と審査部との間で協議をして、中身を確認してカテゴリ分類の見直し等を行うものですが、実際にはその情報共有の遅れがあったというものです。従いまして、そのプロセスについて双方でどのように円滑に情報共有をして対応するかというところを改善しようとしているところでございます。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。いずれにせよ、高規格道路のマスタープランですから、AIになる可能性はかなり最初から高いような印象ですので、今後の対応をよろしく願います。

ほかにご意見、前のマスタープランも含めて、マスタープランと個別の事業を含めてご意見、コメントございましたら最後に頂戴いたしますので、サインを送ってください。よろしいでしょうか。

それでは、ご説明ありがとうございました。金縄さん、渡辺さん、どうもありがとうございました。

それでは、一応本件といいますか、2件併せてマスタープランプロジェクトとミンダナオの高規格道路整備事業の案件概要説明を併せてここで終了とさせていただきます。どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、その他ということで、来年度の助言委員会の日程について事務局から願います。

○小島 改めまして審査部の小島です。

PDFの配付資料においては、今議論していただいたフィリピンの案件の次のページに助言委員会の日程表が載っています。来年度4月から3月にかけての全体会合の日程でございます。会議室も今確保できてあるのがそこに書いてあるとおりで、7月と1月の分においては本部ではなくて市ヶ谷で開催される予定です。ただ、引き続きリモートでの参加ということになるかもしれませんが、そこについてはこのような体制が取れるように引き続き私たちとしても手配したいと考えているところです。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

先ほど冒頭にありましたけれども、2月、3月、4月の予定についても変更等ありましたら、また事務局のほうにご連絡いただきたいと思います。

続きまして、今後の会合スケジュールの確認をお願いします。

○小島 次回の全体会合は122回ということで、3月1日月曜日、14時からこれもオンラインで今日と同じように実施する予定でございます。年度末のお忙しいところ恐縮ですが、どうぞよろしく願いますというのをお知らせするとともに、本日冒頭でお知らせした3月26日のワーキンググループの参加者も今1名表明いただきましたが、参加いただける方がいたらまたメールなりチャットなりで連絡いただければと思います。

以上でございます。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

それでは、最後になりますけれども、全体を通じましてご意見あるいはご発言がありましたら頂戴いたしますので、サインを送ってください。あと、冒頭にありましたけれども、木口委員からミャンマーの件についてご質問ありましたけれども、また今後新しい動向などありましたら事務局といたしますか、審査部のほうからの情報提供をお願いしたいというふうに思っております。よろしくお祈りいたします。

○小島 小島です。よろしいでしょうか。

○原嶋委員長 どうぞ。

○小島 何度もすみません。本日議論を聞かせていただいて、世銀の新しいESF、ESSについての言及が何度かあったんですけれども、これは私たちも努力しないといけないんですが、各事業部の皆さんにおいては新しいESS、ESFについてまだ十分な認識が広まっていないところがあります。なので、審査部の人間と話しをするのと同じように事業部の皆さんにESFとかESSとか言ってもなかなか伝わらないところがありますので、その点、配慮していただけるとコミュニケーションがより円滑になるかなと思いました。差し出がましいところすみませんが、今後留意いただければと思います。

現状のガイドラインにおいても、ESSというのはなかなか位置づけられていないというところも注意する必要があるかなと思いました。

以上です。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

これまでのところでご質問あるいはご発言ありましたら遠慮なく頂戴いたしますけれども、いかがでございましょうか。

○阿部委員 委員長、よろしいでしょうか。

○原嶋委員長 どなたでしょうか。すみません、お名前を。

○阿部委員 阿部です。

○原嶋委員長 お願いします。

○阿部委員 JICAの方に伺います。いろいろとご説明を丁寧にありがとうございます。1点確認したいんですけれども、JICAの内部で例えばインフラを担当される部局と、それから、環境審査を担当される部局の間でのやり取りが当然あると思うんですが、最終的にどのようにしてオーケーというふうに判断をされるタイミングが決まっているのかというのが助言委員会に新たに加わった私の立場からよくわからないんですが、例えば今回のように、今回だけじゃないんですが、これまでのようにいろいろと助言委員の皆さんから出ているコメントが出て、それを最終的にはどのようにしてオーケーというか、あるいはこれは助言があったけれども、採用しないあるいは考慮しないというふうな判断をされているのでしょうか。ちょっと曖昧な質問かもしれず恐縮なんですけど、内部でどのように意思決定がされているのかちょっと概要を伺えればと思いました。失礼します。

○原嶋委員長 加藤さん、小島さん、お願いしていいですか。

○加藤 ご質問ありがとうございます。

助言委員の皆様から助言をいただきながら、JICAではガイドラインに示されている環境レビュー

というプロセスを合意文書締結前の段階で実施しております。従いまして、環境レビューが終わるところでは対象事業への供与の意思決定の段階がございますので、そこで最終的に助言も踏まえた環境社会配慮の内容として良いかというところをJICAとして判断して、結論を出しています。その内容が実施段階になって実施に移されるところは引き続きモニタリングされていくという形になっております。

以上です。

○原嶋委員長 阿部委員、いかがでしょうか。

○阿部委員 ご説明ありがとうございます。

そうすると、最終的に判断をするのは技術協力なりあるいは円借款なり担当部局が責任を持って判断されるということでしょうか。

○加藤 当然審査部は環境社会配慮の観点から牽制部として意思決定に関与するという点で、主管部、すなわち技術協力や有償資金協力、無償資金協力などを実施する部隊は、主管部としてこの事業を実施するかという点を環境社会配慮の観点に加えて、財務的・技術的、その他の観点も踏まえて意思決定を行いますけれども、それに対する牽制機能として、審査部も環境社会配慮の観点からこの案件を実施して良いかの判断に加わるという合議の形になります。

以上です。

○阿部委員 ありがとうございます。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

最後になりますけれども、ご発言がございましたら頂戴いたしますけれども、いかがでしょうか。よろしいですか。

ちょっと時間が押してしまってお大変恐縮でございます。これをもちまして、第121回全体会合を終了いたします。

本日はどうもありがとうございました。

17:17 閉会