

環境社会配慮助言委員会  
第123回 全体会合

日時 2021年4月12日（月）13:58～15:05

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<br>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<br>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  |
| 源氏田 尚子 | 公益財団法人 地球環境戦略研究機関（IGES）<br>東京サステイナビリティフォーラム フェロー                 |
| 作本 直行  | 独立行政法人 日本貿易振興機構（JETRO）顧問   |
| 柴田 裕希  | 東邦大学 理学部 准教授   |
| 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）<br>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                                      |
| 林 希一郎  | 名古屋大学 未来材料・システム研究所 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<br>（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<br>プロジェクト環境室 室長（環境社会リスク管理）             |
| 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 フェロー                                      |

（敬称略、五十音順） ※会議室参加

## **JICA**

|        |                  |
|--------|------------------|
| 中曽根 慎良 | 審査部 次長           |
| 加藤 健   | 審査部 環境社会配慮審査課 課長 |
| 小島 岳晴  | 審査部 環境社会配慮監理課 課長 |
| 川原 俊太郎 | 社会基盤部 運輸交通グループ   |

○加藤 JICA審査部、加藤です。それでは、少し時間が早いですけれども、皆様、お集まりになりましたので、始めさせていただきたいと思います。

本日、ご出席の助言委員の皆様の中で石田委員が15分ほど遅れるということでご連絡いただいております。また、島委員は今、少しPCの不具合があるということで遅れて入られる、また、松本委員は急遽会議が入ったということで、場合によっては参加できないかもしれないというご連絡をいただいております。

それでは、ただいまよりJICA環境社会配慮助言委員会第123回の全体会合を始めさせていただきます。

毎回のご案内で恐縮ですけれども、マイクの使用時の注意点についてご説明させていただきます。逐語録を作成しております関係で、ご発言される際には必ずマイクのミュートをオフにさせていただいて、ご発言いただきますようお願いいたします。発言が終わられたらミュートにさせていただければと思います。ご発言のある際は、チャットもしくは手を挙げていただく、声を出していただくといった対応をしていただきまして、司会の原嶋委員長からの指名があったところでお話しいただければと思います。どなた宛てかということを示しつつ、お話しいただければと思います。また、JICAの説明者は逐次、入れ替わりますので、よろしく願いいたします。

それでは、本日の司会進行を原嶋委員長にお願いしたいと思います。

○原嶋委員長 原嶋でございます。音声は届いていますでしょうか。

それでは、改めまして環境社会配慮助言委員会の第123回全体会合を開催いたします。

私は、前後の予定の都合で会議室から参加させていただいておりますけれども、そのほかの委員の皆様は全てオンラインでのご参加ということでございます。先ほどありましたとおり、石田委員、島委員、松本委員につきましては若干、遅れが出ているということでございます。

それでは、配付させていただいております議事次第に従いまして進めさせていただきます。よろしく願いします。

それでは、まずワーキンググループのスケジュール確認でございますけれども、今、画面のほうの調整をしておりますので、若干、お時間を頂戴したいと思います。ちょっとお待ちください。

今、恐らくTeamsの画面ではスケジュールの表が映っているかと思いますので、もしスケジュールにつきまして、何かここでありましたらご発言を頂戴したいと思いますし、詳細の修整につきましては、また後ほど事務局のほうにご連絡いただければと思いますけれども、いかがでございましょうか。もしご発言の希望がありましたら、お声をかけていただけますでしょうか。

事務局からよろしく願いします。

○加藤 事務局から1点、ご連絡ですが、日程表の中の5月10日ワーキンググループ予定でお名前が入っておりますけれども、本日、メールでご連絡いたしました、5月10日はキャンセルということでございます。お時間を取っていただきまして恐縮でございました。

以上です。

○原嶋委員長 委員の皆様、ワーキンググループのスケジュールにつきましてご発言の希望がありましたら、今、画面の関係もありまして声をかけていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

○加藤 では、事務局からチャットに入っているご連絡を読み上げさせていただきます。日比委員から5月24日の日程は別予定が入ったということで、5月31日に振替ということでございます。日比委員のお名前が5月24日に入っているところが5月31日、今、3人ですけれども、そこに日比委員が振替というご連絡をいただきました。

今、画面がTeams上では出ているかと思えます。

谷本委員、作本委員、山崎委員の順番で手が挙がっていますけれども。

○原嶋委員長 それでは、谷本委員、どうぞお話しください。

○谷本委員 6月25日は対応がありそうなので、ここは参加できないということで、また別途、日程を決めて参加させていただきます。よろしくお願いします。

○原嶋委員長 作本委員、どうぞお願いします。

○作本委員 お世話になります。5月24日あるいは5月31日で欠員が出ているようですので、必要ならばどちらかで埋めてください。

○原嶋委員長 山崎委員、聞こえますでしょうか。お願いします。

○山崎委員 6月11日の予定のワーキンググループですが、別件のスケジュールで既に入っているのがございますので、別日程で移動いただければと思います。よろしくお願いします。

○原嶋委員長 阿部委員、聞こえますでしょうか。阿部委員、お願いします。

○阿部委員 チャットボックスに書きましたが、5月21日（金曜日）、私は担当の講義の関係で都合がつかないので、金曜日か月曜日というふうになっていると思うんですが、月曜日のほうでどこかに振り替えていただければ幸いです。お願いいたします。

○原嶋委員長 錦澤委員、聞こえますでしょうか。

○錦澤委員 今、5月21日、阿部先生も移るといことなんですけれども、私も学内の業務が入っておりまして、申しわけないんですけれども、24日がまだ3名だったと思いますので、そちらのほうに移していただきたいんですけれども。

○原嶋委員長 一旦、承ります。

それでは、また追加でいろいろお申し出がありましたら、メールで事務局のほうにお寄せいただきたいと思えます。よろしくお願いします。

それでは、ワーキンググループのスケジュール確認はここで一旦締めくくりとさせていただきます。

続きまして、ワーキンググループの会合報告及び助言文書確定ということで本日は1件でございます。フィリピン国高規格道路網開発マスタープランの案件でございます。この案件につきましては柴田委員にお願いしておりますので、柴田主査よりご説明を頂戴したいと思いますけれども、柴田主査、聞こえますでしょうか。

○柴田委員 よろしく申し上げます。

○原嶋委員長 それでは、ご説明をよろしくお願いします。

○柴田委員 それでは、フィリピン国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）の開発計画調査型技術協力で、ドラフトファイナルレポートに対する助言ということでご説明してまいります。

ワーキンググループは4月5日に行いまして、若干早く始めたのですが、大幅に時間を超過

して終了しました。オンラインで当日は、石田委員、小椋委員、織田委員、源氏田委員、そして柴田の委員で担当してまいりました。

議題につきましては先ほどご説明したとおりでして、配付資料はご覧のとおりでなかなかボリュームのある資料であったのですけれども、全体で事前の質問、コメントが66件ありまして、次のページの最終的に助言は6点にまとまってまいりました。

それでは、助言を全体事項からご説明してまいります。全体事項につきまして4点と社会配慮につきまして2点、合計6点が助言になっております。

全体事項1点目ですけれども、これは後ほどの論点のところと少し重なってくるところがあるのですが、将来的に道路交通に係る技術やその様式、交通モード選択が大きく変化する可能性があるということで、実際、当日の議論としましては、自動車交通の電動化ですとか、あるいは自動化、あるいは最近、マースと呼ばれるようなサービス化というのですかね、そういったような交通に係る大きな変革が今、起きているということも踏まえまして、一方で、このマスタープランが長期的な高規格マスタープランであることを考えるということで、長期的なというのは具体的には2040年などという目標年が中に出てくる、そういったタイプのマスタープランになっております。

このことを考えると、今後、F/S検討やマスタープランの見直しの段階で、これらの長期的な変化が環境社会に与える影響について必要な分析を行い、反映していくということを実施機関と協議してください、あるいは提言としてFRに記載してくださいという助言になっております。ちなみに、この中に出てきますマスタープランの見直しというのは、今後、10年おきに見直しが行われていくということになっておりますので、そのことについての言及ということになっております。

助言2点目でございます。こちらも全体事項でして、Class-1のネットワークに関する代替案についてはということなのですけれども、このClass-1ネットワークというのはマスタープランの中で優先度の高い路線を代替案比較検討で絞り込んでいくプロセスがありまして、その中の一つがClass-1ネットワークになっているのですけれども、特に自然環境面について森林地域の通過延長、影響を受けやすい地域との位置関係等も含めた比較検討を行い、その結果をFRに記載することということになっております。

現状、マスタープランの中では自然環境面についてCO<sub>2</sub>排出の見込みについて、推定について比較されてはいるのですけれども、案の間で大きな差異が見られていないことすとか、あるいは自然環境面について、もう少しマスタープランの中でも検討できることがあるのではないかとということで、このような助言という形でまとまっております。

それから、3点目になります。こちらも全体事項です。フィリピンでは、台風・洪水・地滑り・地震等の自然災害が多く発生しているため、自然災害対策の必要性について高規格道路の設計や建設の際の留意点としてFRに記載することということになっております。これは今も東南アジアの地域で大雨や地滑りが多く報道で見られるところなのですけれども、特に今回、対象としている地域でも、そういったことが懸念される地域を多く取り上げておりますので、こういったような助言ということでもまとまっております。

助言の4点目、これも全体事項になります。F/S段階の調査において、環境社会面からクリティカルとみなせる地区では量的な調査に加え、動植物・地域の生計・文化・少数民族への影響を含む質的評価も併用し、包括的な評価となるよう実施することをFRに記載することということになって

おります。今回のマスタープランの中での評価の多くが、既存の文献や衛星写真なんかを基にした評価が多くなっておりまして、例えば森林の通過延長と言いましても、森林についてもいろいろあるということで、中にはマングローブ林を横切るような形で線形が提案されている、そういったプレF/Sも一部含まれておりまして、そういった部分について今後のF/Sの段階ではもう少し詳しく見ていってくださいというような趣旨の助言となっております。

助言の5点目に移ります。ここからは社会配慮に関する助言になります。5点目、高規格道路の期待感から周辺道路の開発が進み、不動産価格が高騰することが予想されるということで、土地の評価水準について住民移転計画の策定時に再取得価格調査を踏まえて、実勢価格を反映した再取得価格をもって補償してください。加えて、従前の生活環境の激変緩和に配慮するようFRに記載してくださいというところが5点目の助言となっております。

6点目の助言に移ってまいります。これもこの後の論点の二つ目のところと関係してくるのですが、高規格道路がバイパスとなることで、旧道となる可能性のある地域への具体的な影響や範囲をF/Sで調査して、影響が判明した時点でステークホルダー協議への参加を勧奨して必要に応じて社会調査を実施してくださいと。それによって貧困層や、雇用や生計手段の地域経済の評価対象のスコープに生計への影響を考慮してくださいということです。生計への影響が調査、ステークホルダーミーティング等で予見された場合には、社会影響の緩和策の一環として売上げ減少などに対する生計回復策の配慮を行うように実施機関に申し入れる、そしてFRに記載することということになっております。

以上が6点、助言になります。

それでは、続いて今の助言をまとめるに当たりまして当日、ワーキングの中で議論されたものの中から主要な部分ということで、論点として2点を取り上げていただいております。

1点目なのですが、これは助言の4番が関係してくるところではあるのですが、マスタープラン段階及び今後、想定されるF/Sでの環境社会配慮の内容についてということで、今回、国全体の高速道路のネットワーク、高規格道路のネットワークのマスタープランは非常に長期的で広域的なところから議論が始まって、その先にプレF/Sということで具体的な路線まで含む非常にボリュームの大きいもの、あらゆる段階を扱っているものになっているのですが、そういった意味でマスタープランにおける事業選定・ルート設定に当たっては、F/S段階での対応が難しい上流段階で環境社会配慮が可能となることに鑑みて、マスタープラン段階において検討すべき環境社会影響の範囲と深度、選定のクライテリアについて望ましいレベルとマスタープラン調査の制約を踏まえて、現実的に対応している内容について議論がなされたということです。

具体的には、先ほどの助言の中でも扱いましたが、道路交通に関する今後、大きな変化が予測されていたりですとか、あるいは一部、具体的な路線を提案する中で自然環境に関する質的な詳細の部分の情報がなかなか扱うことができないというところで、こういった議論が出ましたということで論点でまとめていただいております。

それから、論点の2点目なのですが、これは助言の6点目の部分と重なる部分ではありますが、まさにバイパス事業、ここでは現道（旧道）という書き方をしておりますけれども、今ある道路の沿線で様々な店舗等で生計を立てている方がおられるということにつきまして、そういった店舗に対する売上げ減少に対する対応について、現道の店舗の売上げ減少が生じ得る場合、その減少分の

補填並びに、ここで働いている方もおりますので、従業員の解雇を防ぐための給与補填相当分の金銭補償を行うということが議論の中では提案されました。しかしながら、JICAのガイドライン上、生計手段の喪失にこれが当たるかどうかというところが議論になったのですけれども、そこまで当たらないということになりまして、生計回復に係る緩和策、影響の緩和策ということで最終的にまとまりました。

ただ、一方でこういった影響というのは、事象というのは今後も考えられることから、バイパス事業による旧道沿いの店舗に対する売上げ減少や、同店舗で雇用される従業員の解雇といった負の影響は今後も考えられることから、ほかの援助機関のグッドプラクティスを調査するとともにガイドラインの見直しに向けて、生計への影響に対する対応の在り方の議論を深めていくべきというような議論が当日は為されました。

以上、助言と論点についてのご説明になります。

○原嶋委員長 柴田主査、どうもありがとうございました。

それでは、このワーキンググループにご参加いただきましたほかの委員の皆様、石田委員、小椋委員、織田委員、源氏田委員、これらの補足ないし追加等がありましたらご発言いただきたいと思いますけれども、よろしく願います。もしご発言の希望がありましたらサインを送ってください。

特に今のところ、こちらでは確認しておりませんが、よろしいでしょうか。

それでは、ほかの委員の皆様、全体に渡りましてご発言を頂戴したいと思います。ご発言の希望がありましたらサインを送ってください。掛川委員、聞こえますでしょうか。願います。

○掛川委員 ありがとうございます。

全体事項の1のところでも少しクラリフィケーションをお願いしたいんですけれども、一つはまさに2040年に向けたマスタープランということですので、技術の変化とか交通モードの選択が変わるということが書かれています。その点は非常に私も大事なところだなと思っています。それに加えて、道路網整備のマスタープランの上に係る政府の開発戦略もしくは開発マスタープランとの関係で、道路網の交通戦略マスタープランが影響することがないか、その点の確認であるとか、その点についての議論というのはあったかどうか、教えていただければと思っています。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

柴田主査、源氏田委員、もし今のご質問についてレスポンスがありましたら願います。

○柴田委員 ご質問をありがとうございます。

まさに今、ご指摘いただいた部分は、上位の政府としての戦略や計画、政策にどんなものがあるのかということも含めて当日、議論になりました。既存の政府あるいは関係する自治体の総合計画といったものは、このマスタープランの中でも参照されてはいるのですけれども、一方で長期的な道路交通に関する、そういった大きな変化については、公式な戦略や想定がなされていないというところもありまして、将来的な需要の予測につきましては、あくまでもこれまでの需要の変動を基に推計するといったような形になっております。

さらに交通モードの選択につきましても、ここも2040年というふうになりますと、いくばくか現行から変わってくる部分が恐らく考えられるものもあるかと思うのですけれども、これにつきましても現段階において、そういった想定が公式なものがないというところから、あくまで

も現行の交通モードの分担の割合というのを基にして、マスタープランというのが構築されているといったようなことになっておりまして、そういった意味で、今後、そういったところを具体的なF/Sの段階、あるいはマスタープランの見直しの段階で検討して、分析を加えていってくださいといったような意味合いの助言になっております。

源氏田委員、補足がありましたらお願いできますでしょうか。

○源氏田委員 ご質問いただいた点ですが、まさに議論になった点でございまして、道路交通だけではなくて、例えば船舶、航空、道路を含めた運輸全体のマスタープランというのはあるのですかというような質問をしたのですが、それは現時点ではないというふうな回答でございました。ですので、何でこのような質問をしたかということ、モーダルシフトということも、これから温室効果ガス排出削減の中では大切になってくるということで、例えば道路から鉄道にシフトするとか、そういう大きな方針がないかなと思って聞いたのですが、そういう運輸全体に関するマスタープランは現時点ではないということでしたので、今の需要がそのまま伸びるという形で道路についてだけ決定するのが今回のプランというふうに伺っています。

以上です。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

掛川委員、よろしいでしょうか。

○掛川委員 ありがとうございました。

もし、この助言案が先方政府もしくは先方関係者に共有されることであれば、今、いただいた追加情報を基にすると、例えばですけれども、3行目の真ん中辺りに、「今後、策定される開発マスタープランとの調整及びこれらの長期計画云々を考慮し、」というふうに加えてもいいのかなという気がしたんですけれども、その点は、すみません、いかがでしょうか。

○原嶋委員長 柴田主査、いかがでしょうか。今、具体的には一つのご提案としては、3行目のところでマスタープランの見直しの段階で、今後、開発の総合計画を考慮しながらというような趣旨のことをうたったと思いますけれども、柴田主査、いかがでしょうか。

○柴田委員 ご提案いただいてありがとうございます。

実はちょっと細かい情報でしたので、まだ、ご説明できていなかった部分があって申しわけないのですけれども、例えば地域的に見ますとメガマニラの交通圏につきましては、既にそういった一部、モーダルシフトも含めた鉄道のマスタープランというのが策定されているところがありまして、そういった部分につきましては、この本件のマスタープランについても需要予測に取り込んで反映しているということもありまして、既存の、現在存在している、そういったマスタープラン、これは国のもの、あるいは地域のものも含めて見ていただいて、あるものは反映しているということでしたので、ここで改めてそのときに作られているマスタープランを反映してくださいねということまでは、具体的には言及しなかったのですけれども、そういった意味で助言のような、こういったような文言になっております。ですので、策定されたマスタープランに関しましては、総合開発のようなマスタープランに関しましては、既に本件のマスタープランの中でも取り込むことが既に意図されておりますので、そこまで助言案の中には具体的に書き込まなかったというような状況があります。

以上です。



○原嶋委員長 どうもありがとうございます。

掛川委員、聞こえますでしょうか。ご趣旨としては十分理解できるところですが、あえて文章としては、ここまで必要ないというようなワーキンググループでのご判断だったというふうに捉えられますけれども、いかがでしょうか。特にここまで明示することはせずに、ワーキンググループの原案を尊重させていただくような考えでいかがでしょうか。

○掛川委員 そのような意図があったのであれば、それで結構です。ありがとうございます。失礼しました。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

鋤柄委員、聞こえますでしょうか。よろしくお願ひします。

○鋤柄委員 2番目の助言についてよくわからない点があったので、ご教授いただきたいと思ひます。先ほどのご説明では、森林地域の通過ということで、プレF/Sの対象路線でマングローブの中を通過する計画があったということをしてました。Class-1のネットワークは全てがプレF/Sの対象ではないと思ひます。そのプレF/Sの対象ではない路線についても相当な距離、森林地域あるいは湿地を通るといふ計画があつて、それについては代替案の比較検討が必ずしも十分ではなかつたということでしょうか。そこがよく理解できませんでした。要はClass-1のネットワークの路線が具体的になっているものは、全てプレF/Sの対象になっているのか、それともプレF/Sの対象になっていないところでも、かなり路線が具体的なものになっているのか、細かいところすみませんけれども、教えていただきたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

○原嶋委員長 柴田主査、聞こえますでしょうか。お願ひしてよろしいでしょうか。

○柴田委員 それでは、柴田のほうからお答えいたします。ご質問をありがとうございます。

ここは本当にわかりにくいところで申しわけないのですが、今回のプレF/Sの対象になっているのは4つの事業といひますか、高規格道路の道路整備になるのですが、プレF/Sの対象になる4案件を絞り込んでいく前の段階としまして、複数の段階を設けて代替案を絞り込むということがなされております。Class-1のネットワークといふのは、この中でもかなり上位の絞り込みの段階でして、フィリピンの各地域といひますか、全国を網羅する、そういったレベルの中で、ごめんなさい、具体的な路線数は確か三十数路線であつたように記憶しているのですが、資料が膨大で今すぐぱつと出ないのですが、そういった数の路線の中から比較的優先的に整備する路線、あるいは中期的に整備する路線、あるいは長期的に整備していく路線といふような順序分けといひますか、クラス分けをしていきます。そういった代替案を設定して路線を絞り込んでいく、そういった作業の中の1番最初の代替案の設定のところが助言の2番のところになります。

この段階では、まだ具体的な線形といふのは非常に詳細の地図で線形を考えていくというよりも、全国レベルで線形を考えていますので、まだ具体的な線形について提案がなされているというわけではないのですが、一方で代替案を作成して比較していくということが必要になっていますので、その検討に耐え得るようなレベルの線形を基に代替案といふのは比較されています。その中では、自然環境面についても比較されてはいるのですが、プレF/Sの段階に比べますとかなり上位の段階になりますので、マスタープランの中ではCO<sub>2</sub>排出量についてだけで比較するといふような形になっておりました。

ですが、一方でこのような段階であっても、衛星写真、航空写真等を使うことで例えば森林の通

過延長ですとか、あるいは特に配慮が必要な地域との関係性、こういったものについては十分比較が可能ではないかというような議論になりまして、このレベルの代替案の検討においても、こういった評価を追加で行っていただくといったような議論となっています。

○原嶋委員長 どうもありがとうございます。

今のClass-1の内容についてはJICAの担当の方から補足でご説明いただきます。お願いします。

○川原 社会基盤部の川原と申します。

今回はClass-1の全国ネットワークの在り方を検討したものでございまして、路線の位置は未だ概略のレベルであり、確定したものではありません。従いまして、今後の調査で詳細な検討をすれば、森林通過を回避できる部分も出てくる訳ではありますが、この段階での概算値としては50数区間それぞれ、概ね数kmから数十kmオーダーの森林通過延長があることを把握しています。概略値でも良いので2040年のネットワークの代替案比較評価において、森林通過延長も評価指標に入れるべきとの御提案がWG参加委員からございました。この提案については、衛星画像をチェックするレベルで行い得る作業ですので、今、追加の確認作業を進めているところでございます。

以上、補足でございます。

○原嶋委員長 どうもありがとうございます。

鋤柄委員、聞こえますでしょうか。ご疑問にお答えできたかどうかわかりませんが、いかがでしょうか。

○鋤柄委員 Class-1についてはよくわかりました。

それに関連しまして、論点の1番のところとの関係なんですけど、ここに書かれているように確かにマスタープランというのは、具体的な事業の前段階の全体的な方向性を検討していく場面なので、大変重要だというのは確かです。一方で、このマスタープランプロジェクトは、元々はカテゴリBだったというふうにご説明いただいております、プレF/S、それが4つになり且つプレF/Sの規模が大きいので、カテゴリAに変更されたというご説明をいただきました。また、マスタープラン段階でも先ほど川原さんからご説明があったように、森林の中をおおむね10km単位程度で通過の距離はわかるというようなことであれば、こうした環境への影響の大きい大きなマスタープランに関してはカテゴリAにして、なるべく環境社会配慮についての議論のチャンスを増やしていただけるように何とかご考慮いただきたいと思っております。これはJICAに対するお願いです。

以上です。

○原嶋委員長 どうもありがとうございます。

それでは、審査部のほうから一言、レスポンスをお願いします。

○加藤 鋤柄委員からいただきましたポイントですけれども、ガイドライン上の記載は、ご存じのとおりと思いますが、2.2のカテゴリ分類のところではマスタープランの場合のカテゴリ分類の考え方を記載しております。初期段階ではプロジェクトが明確でない場合が多いけれども、その場合でもプロジェクトを想定しながらカテゴリ分類を行うとしております。従いまして、そういった想定されるプロジェクトの規模、影響度合いを踏まえてカテゴリ分類を行いますので、一律、カテゴリAというよりは、そういった個別の調査のマスタープランの内容に応じてカテゴリを行っているということでございます。

以上です。

○原嶋委員長 鋤柄委員、いかがでございますか。

○鋤柄委員 なるべく広めにといいますか、プロジェクトの規模が想定できる場合には十分な議論の機会を設けていただきたいということなので、よろしく願いいたします。ありがとうございました。

○原嶋委員長 カテゴリ分類につきましては厳しめに、今後、具体的なオペレーションにおいては、厳しめな評価というので対応をお願いしたいということでお願いします。

ほかに。林副委員長、聞こえますか。お願いします。

○林副委員長 論点のことについてですけれども、今回の論点の書き方が従前と若干違うような感じが見受けられるんですけれども、中身として例えば結果として1のほうですけれども、マスタープラン云々で助言2と4に反映されたという話の経緯が書かれているんですけれども、論点というのは分野というか、プロジェクト横断的な課題として出てきたものを何とか整理するような感じのものであったような気がするのと、論点自体が多分、助言とセットというか、論点として取り上げるような気がするのと、助言2及び4に反映されたというところはもう少し論点だけを見てわかるように書き直しをしたほうがいいのかというのがあります。

もう一つの論点2のほうですけれども、2行目に助言案6に関して、小椋委員からというふうに固有名詞が出てきているんですけれども、以前、私の記憶ではこういう固有名詞というのは、そういう議論がなされたという話はよくあったんですけれども、固有名詞が出てきて云々というような整理をされていたような記憶があまりないんですけれども、この辺は若干書きぶりが通常と違うような気がするのとは何か理由があるんでしょうかということです。2点。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

まず、確認ですけれども、論点については当初、ワーキンググループにおいても逐次の議事録を作っておりましたが、それを省略するということの代替手段として、議論において多くの時間を割いた内容について記録を残そうということで始めた仕組みでございます。そういう意味では、必ずしも確定したフォーマットということをあらかじめ所与のものとして作っておりませんで、時間の経過とか、もう少し具体的に言うと、ご担当の方の変化などに応じて、その都度、若干変わってきておりますし、それ自身、必ずしも否定的に捉える必要はないというふうに考えております。ただ1点、今、林副委員長からありましたが、固有名詞を載せるということについては若干良いか悪いか、ご本人のあれもあるかと思えますけれども、その点だけもし差し支えなければ、小椋委員、聞こえますでしょうか。

○小椋委員 これはワーキングが終わった後に、メールベースで助言ないしは論点を確定するため、この全体会合に出すべく議論しながら進めてきた過程の中で、論点2に関しては私がドラフティングしたときに私自身の名前を表記したものを作りました。それをそのまま採用していただいているという経緯がございまして、私自らが固有名詞を書いているものですから、私自身は一向にこれがエクスポーズされることは構いません。しかしながら、従前、固有名詞は出していないというのであれば、削っていただいても構いません。そのご判断はJICA事務局にお任せいたしますが、私自身は、削除いただいても構いません。以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

一応、今まで委員という形では出ておりますけれども、固有名詞を出した経緯はあまりなかった

ので、差し支えなければ形式としては小椋委員の名字のところだけはデリートさせていただくということ、それが1点です。

○小椋委員 それで結構です。

○原嶋委員長 林委員、いかがでしょうか。形式についてはいろいろお考えがありますけれども、当初から所与の固定的なフォーマットというものをあえて定めずに今日まで至っておりますし、いろいろな経緯の流れの中で柔軟に対応していくということで、こういう形でありますけれども、その都度のワーキンググループでの取りまとめを尊重するというので、重要な点は議論の重要なポイントが記録として残るということにあります。そういう点で役割としては十分果たしているんじゃないかと思っておりますけれども、いかがでございましょうか。

○林副委員長 結構です。ありがとうございます。

○原嶋委員長 助言案6になってくるのか、若干この後の関係で整合の問題ありますけれども、ということで一応ご理解いただきたいと思っております。

ほかにございますでしょうか。

それでは、審査部のほうから一言、お願いします。

○加藤 JICA事務局から、今回、いただいた論点のところの一つアップデートの情報をご提供したいと思っております。具体的には論点2でございます。今回、論点2でバイパス事業に関する現道沿いの店舗に対する売上げ減少の対応について委員からご指摘をいただいております。他の援助機関のグッドプラクティスを調査するとともに、ガイドラインの見直しに向けての対応の在り方について議論を深めるべきというご意見をいただいております。私もJICA審査部としては、個別のグッドプラクティスまでは調べができておりませんが、ポリシー上の規定については確認を取り急ぎしております。

一つ目は、JICAのガイドライン上の非自発的住民移転のところに書いてある生計手段の喪失、これにつきましては、まさに事業地で土地もしくは所有されているものが喪失することに伴う生計手段の喪失を指しております。それに対する金銭の補償が記載されている。これは基になっている世界銀行のセーフガードポリシーにおいても、今、改定のESS5がありますが、その前の現行ガイドラインが見ておりますOP4.12においてですけれども、ここでは用地取得に起因しない収入の損失についてはOP4.12の適用外という記載がございます。また、economic displacement、経済的移転という言葉も登場しておりません。

また、ESS5のほうで申し上げますと、そこで出てくる経済的移転についての定義につきましても、収入減やその他の生計損失を引き起こす土地、財産の損失や財産へのアクセスの損失ということで、今回、議論されている現道の収入喪失のようなものとは異なり、あくまで事業地で財産もしくは財産へのアクセスが損失する場合の生計手段の損失が対象とされるというものでございます。

ADBにつきましても、今の現行ガイドラインで economic displacement の用語は出てまいりますけれども、そこでも基本的には土地、資産のアクセスに伴う喪失が想定されておまして、ただ、ADBはもう少し幅広く、そういったものに伴わない生計喪失の場合の対応として管理計画の策定というものが求められておまして、その管理計画の策定の中には、影響を最小限にし、軽減、あるいは補償という言葉が一言、出ていますけれども、基本的には economic displacement で想定しているのは、事業地を対象とするものでございます。

日本についても申し上げますと、公共用地の取得に関する損失の補償について、国土交通省が定めておりますが、それも土地の取得、使用に伴い直接的に影響を受ける部分が補償とされておりまして、これは国内のバイパスが建設されることに伴う別の場所での店舗の減収に関する判例においても同じように、ここで得られていた利益は当然に道路側の事業者が提供している義務ではなくて、補償の必要はないというような判例も出ておりますので、こうした現道沿いの店舗に対する売上げ減少の取り扱いは金銭的な補償という扱いというよりは、一般的な社会的影響に関する影響の軽減というアプローチを考えていく必要があるのではないかと現時点では考えております。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

小椋委員、日本国内につきましては多分、ご専門でいらっしゃると思いますが、いかがでしょうか。

○小椋委員 加藤課長、よく調べていただき、ありがとうございます。

私も国土交通省が所管する公共用地補償基準、あるいは過去提起されている判例等々は熟知しているつもりで、この助言ないしは論点を挙げさせていただいております。元々、日本の公共用地補償の方針は、権利の喪失・毀損に対する補償、すなわち、権利補償が基本となっています。一方、援助機関の政策目標というのは、生計回復であり、その先にあるSDGsの貧困の削減が政策目標になっております。両者には、政策目標の違いがあらうかと思えます。

従って、私自身は、政策目標が違えば補償方法も自ずから変わってくる、本件のようなバイパス事業によって旧道沿いの通過交通が減少して売上が減少するような場合、金銭補償をしても良いのではと踏み込んだことを考えています。アジア開発銀行が“Compensate”と記載しているのは、まさしく補償まで踏み込んでいるということでございます。ただ、なかなか、このような補償事例が今だかつてないというのも、実のところでしょうが、今後、こういった事例が恐らく出て来ることでしょうから、すぐに金銭補償での対応というのではなくて、議論を深めていければという思いで、この論点を書かせていただいております。

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、財産権という観点からは今のご説明のとおりですけれども、それに貧困削減とか、社会的な目的を考慮したときに新しい方向性を議論すべきじゃないかというご提案として、今回、承るということでよろしいでしょうか。小椋委員、よろしいでしょうか。

○小椋委員 それで結構です。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

それでは、ご提案として承りまして、ほかにはいただいておりますけれども、とりあえず、いただいたもので言葉として5番のDPWHというのと、あと、論点のところの2番目のところの標題が強調文字になっていないような感じがしますが、その辺りを補足していただくことが必要かと思えますが、DPWH、もし差し支えなければ、それはフルネームということでマイナーチェンジであります。奥村委員、聞こえますか。

○奥村委員 助言6についてなんですけど、また、貧困層やとあるんですけども、ここの生計への影響を考慮し、というところは、実施機関に申し入れることなんですか。それとも単に考慮す

ることをFRに記載することなんでしょうか。小椋委員か柴田委員、お願いできますでしょうか。

○小椋委員 小椋から説明させていただいてよろしいですか。

○原嶋委員長 お願いします。

○小椋委員 私が最初は実施機関に申し入れるということで提案しましたところ、ワーキング当日、JICA事務局側からFRに記載することというのを加筆いただいたものです。ですから、私自身は実施機関にここに記載していることを申し入れてほしいという思いでこの助言を書いております。答えになっていますでしょうか。

○奥村委員 ありがとうございます。

後ろの生計回復策にも配慮を行うよう実施機関に申し入れるというところはわかるんですけども、スコープに影響を考慮しというところまで実施機関に申し入れるということなんでしょうか。評価を行うところでも実施機関が行うのかどうかというのがよくわからなかったんですが。

○小椋委員 平たく言えば、沿道で既に何かしらの通過交通を対象にしている者がいるのかいないのか、それが貧困層であったり、雇用・生計手段・地域経済といった調査項目のスコープの対象範囲を広げてくださいという意味です。

○奥村委員 わかりました。では、そこまでを含めて実施機関に申し入れると。

○小椋委員 そうです。

○奥村委員 わかりました。ありがとうございます。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

それでは、またの改行のところは直してもいいかもしれませんが、文章としては、今、小椋委員にご提案いただいた原文を尊重させていただきたいと思います。

ほかはございますでしょうか。よろしいでしょうか。一応、これで助言文については確定したいというふうに考えておりますけれども、もしご発言等がございましたら、最後に頂戴いたしますけれども、いかがでしょうか。

それでは、助言文についてはこれで確定させていただきます。柴田主査、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、環境社会配慮ガイドライン改定に関する諮問委員会での議論の進捗につきまして事務局からご報告を頂戴します。よろしくをお願いします。

○小島 ガイドライン見直しの議論の進捗というところで、今日は口頭でご説明したいと思います。復習しますと、2018年から2年間をかけてレビュー調査をやって、2020年1月から5月にかけて助言委員の皆さんで包括検討をやっていただいたというところがございます。8回に及ぶワーキンググループの議論、改めてどうもありがとうございました。

2020年8月から諮問委員会を設置して、ひと月を除いて毎月1回議論しているところがございます。これまで7回、諮問委員会が開催されました。第1回から第3回においては、JICA事業やガイドラインの概要、包括検討の助言について説明したというところになります。第4回においては、事前に委員の意見を受け付けて、また、数を申し上げますと201件の意見を受領して、それぞれについて分類して意見交換をしたというところがございます。第5回、第6回においては、8つの論点についてJICAから改定方針案を示したうえで意見交換を行いました。諮問委員の皆さんが意見を提示していただくに当たっては、助言委員の皆さんからいただいた助言に基づいて出されることが多か

ったので、議論の集約という意味ではとても助かりました。

第7回は2021年3月に行われたんですけれども、そこでも私たちの対処方針案を説明して議論がなされました。第8回は4月に行われる予定です。明日です。そこにおいて、JICAのほうから初めて改定文案というのを提示させていただく予定になっています。それに基づいて2回ほど議論して、JICAのガイドラインの改定については集約できたらいいのかなというふうに考えています。

肝心のどのようなポイントが議論になったかというところでございますが、これもまた、いろいろ考え方はあるんですけれども、8つほど論点がございました。

順を追って説明しますと、1つ目はガイドラインの理念、気候変動のところでございます。ここにおいては、石炭火力の支援に係る考え方を書くかどうか、あるいはGHGの総排出量推計を導入するかどうか、するのであればどこまでを閾値とするかというのが主な議論になりました。これについても方針案のところ、あるいは改定案のところでは私たちの姿勢は示してきたところがございます。

2つ目は情報公開についてです。これは包括検討の頃から検討していたものなんですけれども、カテゴリAにおいて公開する環境アセスメント報告書は、承認版じゃなくてドラフト版でどうかというようなご提案について引き続き議論が続いています。また、EIAの公開の120日というのも、何らかの形で公開時間に差異を設けることができないかというようなことも議論しているところがございます。もう一つ、情報公開についてはモニタリングの結果の公開をきちんとやるというところで、これも一つ論点になっているところがございます。

3つ目はE/S借款時の環境レビューをどうするかというところがございます。これについても私たちの方針案で示させていただいて、文案の中でも考え方をお示しする予定になっています。

4つ目は人権でございます。ビジネスと人権に関する国連指導原則と国別行動計画ができたというところで、それについてガイドラインの中でリファアするかどうかというところがポイントとなっています。また、個別の事業におきまして、保安要員や軍・警察などの関与をどのようにするかというところでも一つ論点になっています。

5つ目のポイントは現地ステークホルダー協議、これも包括検討の際に議論になりました。意味ある協議をどのように明確化するか、あるいは労働についての配慮をどのようにするかというところがポイントになっています。

6つ目のポイントが労働です。今、申し上げたとおり、どのように配慮していくかというのが一つ私たちがお示しするポイントになります。

7つ目について、自然生息地の扱いです。ESSにおいては、自然生息地を3つに分類してというような話がありましたが、私たちのガイドラインの中でどのように扱うかというところがあると思います。

最後、8つ目のポイントは住民移転計画というところで、これは具体的に言うと、資産調査結果の提示、あるいは土地を引き渡すという合意文書の手交というのを委員の先生方から求められていて、これに対しても今度の文案の中で私たちの考えを提示するということになっています。

以上が主に議論されているところでございますが、これとは別途、議論されていることとしまして異議申立制度についてどのようにするかというところがございます。こちらについては、明日の諮問委員会で方針案が提示される予定になっていまして、それに基づいて諮問委員の皆さんに議論いただいて、別の諮問委員会で文案を提示するというような予定になっています。

以上が、口頭で恐縮ですが、これまで行われた諮問委員会での議論と論点をご説明させていただきました。

○原嶋委員長 どうもご説明をありがとうございました。

いずれにせよ、今の件はちょうど今、進行中でございますので、この場でその内容について具体的な討議をするということは、控えさせていただきたいというふうに思っておりますけれども、もし何か確認、クラリファイすることがありましたら、手短かに頂戴いたします。石田委員、聞こえますでしょうか。お願いします。

○石田委員 聞き洩らしてしまったんですが、JICA側から新ガイドラインの本体というか、案を示されるのは今月の諮問委員会ということなんでしょうか。教えてください。

○小島 明日の諮問委員会にて文案が提示されます。それがしばらく議論された後、パブリックコメントを求めた後、公布されるというような流れになっています。

○石田委員 どうもありがとうございます。以上です。

○原嶋委員長 ほかはございますでしょうか。

いずれにせよ、先ほど小島課長からございましたけれども、助言委員会の委員の皆様当初、いろいろご議論いただいた内容が極めて役立っておりまして、そこでのおおむねコンセンサスができたところについては、多くの方にご了解いただき、そこでむしろ意見が対立したことについては、諮問委員会の中でも言わば活発に議論しているという状況で今日に至っているということでございます。本当にどうもありがとうございます。

何かここでご発言がありましたら、委員の皆様から頂戴いたしますけれども、それでは、ガイドラインの改定に関する諮問委員会での議論の状況についてはここで締めくくりとさせていただきます。多分、タイミングはわかりませんが、そちらのほうのホームページで必要な情報は出ていると思いますので、また、必要な都度、アクセスしていただきたいと思いますし、この助言委員会の中の委員の皆様のうち、数名もご参加いただいておりますので、また、そちらとコンタクトしていただくということもよろしいかと思っております。よろしく申し上げます。

それでは、最後、5番目になりますけれども、今後の会合スケジュールの確認です。事務局からお願いします。

○加藤 次回の会合、第124回は5月14日金曜日、14時から、また、引き続きオンラインという想定でございますが、よろしくお願いいたしますと思います。

事務局からは以上です。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

ここで最後になりますけれども、ご発言ということで、作本委員、聞こえますでしょうか。

○作本委員 今、その他の項目のところでお尋ねすべきだったのかもしれないんですが、一つ今までの議論と別のことになりますが、こういう提言はいかがでしょうか。今、ミャンマーの事態が我々の想像というか、考えを超えるところにまできております。既に600人近い一般人の犠牲者が出ていて、民主化運動の過程でこのまま放っておいていいのかどうかという悩みがずっと私につきまとっております。とりわけJICAさんのほうからハンタワディのいわゆるプロジェクト、ワーキンググループを延期するというのでJICAさんも真剣に考えてくれているということはあるんですけども、外務省にご相談されて延期されたという、そのご判断は尊重いたします。ありがたいと思



いました。

ただ、JICAさんとしてどういう理由で延期されたのか、外務省の立場もあるでしょう。それを明確にしようとする、そこで民主化とか人権重視というようなことを明確に言うのかどうか、あるいはあるマスコミが言っているように菅政権が訪米して向こうの大統領と会うと、そのときの人権尊重の一つの重視のカモフラージュに過ぎないんだというようなマスコミの意見もありますので、JICAさんとしてはどうなのかということの明確な理由、例えば開発協力大綱、あるいはガイドラインの下でお示しするべきなのではないかと考えます。

あと、さらにもう一つの私の考えで、勝手に申しわけないと思うんですが、JICAさんが先ほどのように人権尊重とか民主化を支援してきた活動があるわけですから、その立場をもし強調されていくとなれば、現在進行中、ハンタワディじゃなくて今、進行中のとりわけインフラ関連だけでも、インフラ関連の進行中のODAプロジェクトについて、それぞれに大綱の下では検討するということが書いてあるわけですから、軍事国家の下で資金源となり得る援助をそのまま続けていいものか、そうでないのか、あるいは場合によっては中断するのかというご判断を行っていただきたいとお願ひしたいと思います。

ミャンマーは、日本の国にとっても戦時中も戦後も大事な国でありますし、アウンサン・スーチーさんは私どもの京大に留学のときから途上国をどう見るのかということで、いろんな考え方というか、提供してくれた方でもありますし、この際に重要なASEANの国を友人としても、あるいはODA対象国として無くしていくことには心痛いところがありますので、ぜひとも現在動いているインフラ関連のプロジェクトについても、現状通り続行するのかどうか、緊急性がないのかどうか、国民の社会生活に影響はないのかどうかというような視点から個別に判断して、あるいは内部でも検討していただけることをぜひお願ひしたいと思います。

以上です。

○原嶋委員長 大変難しい宿題でございますので、一旦、承りまして、また、次回以降、JICA側の考えを少しまとめてご披露いただくような形でよろしいでしょうか。

○作本委員 もちろん、それで結構です、コメントに過ぎませんので。

○原嶋委員長 ナイーブな問題ですので、即答といえますか、なかなか早い対応は控えさせていただくということでご了承いただきたいと思ひます。

○作本委員 わかります。

○原嶋委員長 ほかにございますでしょうか。

それでは、ありがとうございます。一応、予定の内容は終わりましたので、ここで終了になりますけれども、最後になりますけれども、もう1度、確認させていただきますけれども、何かご発言がございましたらサインを送っていただきたいと思ひますけれども、いかがでしょうか。

それでは、本日、第123回全体会合はこれで終了させていただきます。大変どうもありがとうございました。

15:05 閉会