

環境社会配慮助言委員会

第168回 全体会合

日時 2025年5月12日（月）14:00～16:50

場所 JICA本部2階202会議室及びオンライン

（独）国際協力機構

助言委員

東 佳史	立命館大学 政策科学部・大学院 教授
阿部 貴美子	実践女子大学 人間社会学部 非常勤講師
奥村 重史	あずさ監査法人 コンサルティング事業部 ディレクター
小椋 健司	元日本高速道路インターナショナル株式会社 元プロジェクト担当部長
貝増 匡俊	神戸女子大学 家政学部 家政学科 教授
鎌田 典子	一般財団法人 自然環境研究センター研究本部 上席研究員
衣笠 祥次	株式会社三菱 UFJ 銀行 経営企画部
	サステナビリティ企画室 環境社会グループ 次長
源氏田 尚子	公益財団法人 地球環境戦略研究機関 (IGES)
	東京サステナビリティフォーラム フェロー
重田 康博	宇都宮大学 国際学部／国際協力 NGO センター 元教授／政策アドバイザー
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 元研究主幹
鈴木 和信	日本大学 国際関係学部 教授
鈴木 克徳	特定非営利活動法人「持続可能な開発のための教育推進会議 (ESD-J)」 理事
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	恵泉女学園大学 人間社会学部 元教授
錦澤 滋雄	東京科学大学 環境・社会理工学院 融合理工学系 准教授
二宮 浩輔	山梨県立大学 国際政策学部 元教授
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 名誉教授
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
山岡 暁	宇都宮大学 地域デザイン科学部 客員教授

敬称略、五十音順

JICA

池上 宇啓	審査部 環境社会配慮監理課 課長
香野 賢一	南アジア部 南アジア第一課 企画役
安村 幸太	民間連携事業部 海外投融資第一課 課長

調査団

井口 次郎	株式会社パデコ
-------	---------

○池上 皆様、こんにちは。こちらJICA本部におります審査事務局の池上です。

音声届いていますでしょうか。もし届いてましたら、何らかの形で、サインを送っていただけるとありがたいです。

はい、ありがとうございます。そうしましたら、まだ一部入られていない方もいらっしゃいますけれども、お時間となりましたので、助言委員会全体会合を始めさせていただければと思います。

本日、会議室から出席していただく委員はいらっしゃらず、オールリモートの形となります。石田委員から欠席のご連絡をいただいておりますので、全員で21名となります。なお、衣笠委員、貝増委員、奥村委員、源氏田委員からはそれぞれ時間は異なりますが、途中で退出される予定である旨伺っております。

まず、私のほうから、いつもの注意事項をご連絡させていただきます。

まず1点目。逐語録作成しますので、必ずお名前を明確にお名乗りいただいたあと原嶋委員長のご指名を待って、発言のほうをお願いします。

2点目ですけれども、ハウリングを防ぐために、こちらのほうでミュート設定させていただいておりますので、発言される時にはミュートを外して、通信事情が許せばですけれども、可能であればカメラをオンにして、発言をお願いできればと思います。また、発言される際には、それが質問であるのか、コメントであるのかを明確にさせていただいたうえで、対象者についてもJICA宛の質問なのか、他の委員に対する質問なのか、明確にいただけると幸いです。なおJICA宛の場合は、事業部宛の質問ですとか、審査部宛といったところまでご指定いただけてなくても、ご質問、コメントの内容に応じて、こちらのほうで対応者を割り振らせていただきます。また、ご発言が終わりましたら、以上です、と伝えていただき、ミュートしていただければ、議事の進行が速やかに進むかと思っておりますので、この点ご協力いただければと思います。

また最後、最も重要な点ですけれども、議事録作成する際に一番難しいのが発言がかぶる時ですので、他の方が発言されている際には、必ずその発言が終わるのを待って、次の発言をお願いできればと思います。

以上、いつもの注意事項となります。この辺でマイクを一旦原嶋委員長にお渡しできればと思います。よろしくお願いします。

○原嶋委員長 はい、原嶋ですけど、音声入ってますか。

○池上 はい、池上です。音声問題ありません。

○原嶋委員長 それでは、第168回のJICA環境社会配慮助言委員会の全体会合を開催させていただきます。よろしくお願いします。

今、ご案内もありましたけれども本日私のほうで承知している範囲では、石田委員がご欠席ということ。あと、小椋委員が今遅れているということですが、今日はオンラインで全てご参加ということ。よろしくお願いします。

それでは、まず、ワーキンググループの日程確認、スケジュール確認ということで、今、画面のほうに出ております。細かい修正につきましては、数日中に事務局のほうにご連絡いただきたいと存じますけれども、何か大きな点で確認しておくことがありましたら、ご発言いただきたいと思います。

事務局のほう、何かございますか。

○池上 事務局、池上です。特に補足説明等ございません。

○原嶋委員長 長谷川委員、どうぞお話しください。

○長谷川委員 はい、ありがとうございます。

今日の議事録の4番目のスケジュールについては、次回の全体会合が6月9日になっておるんですが、この今の日程表だと6月6日になってますよね。どちらが正しいのか、ちょっと確認お願いします。

○池上 事務局、池上です。大変失礼しました。6月6日が正しいです。申しわけございません。訂正させていただきます。

以上です。

○原嶋委員長 そうですね、6月6日。

○池上 6日の金曜日が正しいです。失礼しました。

○原嶋委員長 じゃ修正をお願いします。あとちょっと私事ですみません。6月30日のワーキンググループちょっと都合により参加できなくなってしまったのでお願いします。原嶋です。

以上です。

ほかございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、次に移りたいと思います。繰り返しになりますが、細かな日程変更については、数日中に事務局のほうにご連絡ください。

それでは続きまして、案件概要説明ということで、本日2件予定をされております。

まず1点目が、インド国のベンガルール・メトロ建設事業のスコーピング案でございます。

それでは、会議室の準備が整いましたら、ご説明お願いしてよろしいでしょうか。

○香野 はい、ありがとうございます。私、JICA南アジア部南アジア第一課でインド担当しております、香野と申します。本日はどうもありがとうございます。

それでは、ベンガルール・メトロ建設事業フェーズ3、案件概要を説明させていただきます。

次のページ、目次となります。次、お願いします。

まず、事業の背景、ベンガルール市の概要に関して、簡単にご説明させていただきます。

人口ですけれども、2015年の推計ということで、推計値がありますが、約1,100万人の人口を有するベンガルール市ということで、インドの中でも有数な大都市となります。ベンガルール市は、インド南部のカルナタカ州の州都であり、州政府の推計によると、2051年には、3,200万人に人口が増加するというので、急速に人口が増えているような発展が著しい都市でございます。

人口増加・発展に伴いまして、交通課題ということで、自動車の登録台数が急増しています。2015年には611万台だったものが、2021年には1,000万台に増えており、また今後も、自動車登録台数が増えていくということが見込まれています。

すみません。1個上に戻りまして、経済のところ、インドの有数な大都市ですけれども、特にITハイテク産業の中心地ということで、インドのシリコンバレーというふうにも呼ばれています。また、日系企業414社進出しており、日本企業もインド進出の拠点として、ベンガルール市に進出をされている企業様が多くいらっしゃいます。

そういった大都市、ベンガルール市で、深刻な人口増加、登録台数、自動車の急増ということで、交通渋滞が非常に激しい都市となっております。訪問するとわかりますが、特に朝のラッシュ、夕

方のラッシュは、車がなかなか動かないような状況であり、道路が圧倒的に足りていない状況、また、公共交通、メトロもまだまだ整備がされていないという状況であり、今回、このメトロの事業が計画されているものです。

そういった交通渋滞もありますので、渋滞に伴う大気汚染もひどくて、環境問題のところに書いておりますけれども、PM2.5の排出量がWHOの基準の約5.8倍ということで、大気汚染も引き起こしているというような状況がございます。次、お願いします。

そういったベンガルール市の状況があり、今回、メトロ事業という形で、案件名には記載しておりますが、メトロもまだまだ整備していかないといけない、かつ、道路も圧倒的に足りていないということで、道路とメトロを一体的に整備する計画で、今回、インド側から要請が上がってきているものとなっております。

具体的には、メトロと道路を高架にして、2階部分を道路、3階部分をメトロという形で、ダブルデッキ高架橋という形で、一緒に整備をする計画になっております。カルナタカ州政府のほうからは、非常に大都市、特に市街地、住宅地、商業地となっていることから、なかなか用地取得が難しいという状況もございますので、今後メトロを整備する際には、道路と一体型という形で、2階道路、3階メトロという形で、整備をすることが、州政府の方針決定が為されているというような状況もございます。

今回の協力の意義は、交通渋滞の解消であり、メトロの建設、輸送需要の増加に対応、プラス、道路も整備するということで、幹線道路の役割も持たせるということによる解消を狙っているという事業になっております。

それに伴って、効率的な輸送の手段を確保して経済発展への貢献も行うこと、かつ、もう一つの意義としまして、日本の協力と戦略を持たせるというところでございますけれども、ベンガルール・メトロ事業として、これまで日本、JICAの円借款として、フェーズ1、フェーズ2と支援をしてきております。フェーズ1に関しては既に完成をして運行が開始されておまして、フェーズ2に関しては、今まさに建設中の状況でございますけれども、バンガロールメトロ公社のほうは、日本の協力でメトロがベンガルール市で走るということは、各主要駅にそういった日本の協力であることの看板を設置しており、市民には、広く日本の協力ということが認知されている状況でございます。

そういった中、引き続き、日本の支援をしてほしいということで、今回、フェーズ3メトロ事業、道路と一体型ではありますけれども、支援をしてほしいという要望が上がってきているというような状況でございます。次、お願いします。

こちらのメトロ事業、道路事業、分けて左と右に書かせていただいておりますけれども、事業の目的としましては、ベンガルール都市圏において、メトロ・高速輸送システムを作る、プラス環状道路を建設することによって輸送需要、交通渋滞の対応を図り、もって地域経済の発展に貢献するとそういった事業目的となっております。次のページお願いします。

具体的なメトロ・道路、ダブルデッキ橋の線形となりますけれども、こちらのオレンジで書いている線が今回の線形となります。環状道路の西側の部分という形で、オレンジの線形がございますけれども、環状の東側は、今フェーズ2という形で建設中ですので、今回フェーズ3は、環状の西側部分が3-1号線です。3-2号線のほうが既存のマガディ道路という市街地と市の西部を結ぶ放射線の道路となっております。

こちらのマガディ道路、プラス外環道路、いずれも交通量が多く、今後、公共交通の導入も必要になっており、道路の整備も必要になってくる、そういった路線となっております。次、お願いします。

次が現地の写真ですけれども、こちらは割愛させていただきます。次、お願いします。こちら写真です。

これまでの一体開発に係る経緯ということで、こちらのスライドをつけております。

まずベンガルール市のほうでは、開発マスタープランということで、2015年、2017年に改定されたマスタープランがございます。それに基づいて、2019年にさらにベンガルール包括的モビリティ計画にて、道路の建設、及びフェーズ2、フェーズ3含めたメトロの建設に関して計画がされております。事業計画書としましては、メトロ事業のほうは詳細事業報告書という形で既に作成がされておまして、2024年の3月に州政府、同年8月に中央政府が承認済みの事業となっております。

道路のほうは、こちらにも計画が策定されておまして、現在、最終的な州政府の承認待ちというような状況でございます。次、お願いします。

こちらがベンガルール包括的モビリティ計画の中で、具体的にどういったことがうたわれているかということを示したスライドとなります。今回対象となる環状道路、プラスマガディ道路に追加で建設をするということをメトロ事業と両方を含んだ計画の中で、どのようにやっていくかということがうたわれている文書となります。

プラス代替案1、2、3という形でいくつか検討がされております。代替案3のところで、そういった道路、プラスメトロを作るのみならず、駅周辺開発TODであったり、EVの導入、自動車の規制などを行うことによって、道路の混雑を解消すること、プラスモーダルシフトを促すというようなことができるということで、推奨がされているというような計画になってございます。次、お願いします。

こちらのスライドでは、環境の状況を記載しております。ベンガルール市、インド南部のデカン高原に位置しておまして、標高は850mから950mの標高の高さに位置している都市となります。実際にここに記載しているような地質、土壌等の状況でございますけれども、保護区、保護価値の高い地域に関しましては、今回の線形の7km範囲以内にはそういった保護区はないという状況でございます。

その下の植生・動物相に関しましては、市内にボンネットモンキー、インドヒョウ、ヌマワニのような絶滅危惧種も分布されているというところでございます。ただインドヒョウ、ヌマワニに関しましては、特に7km以上離れたところにある国立公園に生息されているというようなことが言われております。

ボンネットモンキーに関しては、サルということで、市内にも動き回っているというところではございますけれども、今回の線形、特に市街地、商業地ということで、ボンネットモンキーについても、そこが生息地になっているというような状況ではないということで理解しております。これに関しては、実際の調査の中で確認をする予定でございます。

文化遺産に関しましては、この線形の2km以内には確認をされていないという状況でございます。次、お願いします。

ここからが代替案の検討ということで、ご説明させていただきます。

まず事業を実施しない場合、どうなるかということを検討しているのがこちらのスライドですが、交通渋滞、既に渋滞がひどい状況でございますけれども、さらに人口増加が見込まれるということで、事業を実施しない場合は交通渋滞がさらに悪化をする、それに伴って環境も大気汚染等も悪化をする、その結果、経済的な損失も大きくなるということで事業実施しない場合はそういった影響があるというところでございます。次、お願いします。

ここからは代替案の線形に関するところも含めて検討しているスライドになります。まず代替案の線形の前提条件のご説明となります。

まず今回ダブルデッキ橋ということで、道路とメトロと一体的に整備をするということで路線の幅は、30m以上の幹線道路沿いのみが検討に値するという条件としております。その理由としましては、道路・メトロ一体型ということで、少し通常のメトロ事業よりも、幅が多く広く必要になるということで、30m以上の道路幅がある所が必要であるというところが理由の一つ目。

二つ目は、幹線道路以外の部分は、市街地、商業地という形になっておりまして、環境社会配慮の影響コストがそういったところでは増大するというところで、幹線道路の部分のみが検討に値することを前提として置いております。次のスライドお願いします。

次の前提条件2といたしまして、メトロと道路事業は同一幹線道路沿いで実施するということを前提条件としております。理由としましては、メトロ事業、道路事業を別々の幹線道路上で実施しますと、環境社会影響コストが増大する、別々に二つのところで線形が必要になってきますので、その分、そういったコストが増大するということになりますので、同一幹線道路沿いで実施することを前提としております。次のスライドお願いします。

次は前提条件3としましては、構造の話になりますけれども、垂直的構造をダブルデッキ高架橋、2階を道路、3階をメトロといったダブルデッキの構造、もしくは、並列高架、道路とメトロを同じ高さに並列させる高架の構造、もしくは、メトロを地下、道路を高架という3つのタイプの構造を代替案として検討の対象とするという形にしております。

理由といたしましては、そのほか例えば、道路の地面の上に、メトロ・道路等を設置するというのも理論としてあり得ると思うのですが、そうしますと、大規模な用地取得、住民移転が発生してしまいます。道路を地下にするというところも理論としてはあるのですが、道路の場合はメトロと違いまして、ボーリングマシンで掘削するのではなく、どうしても開削して工事をする必要が出てきてしまいますので、地下だと採算面、施工面の両方からなかなか困難であるということで、対象から除外しておりまして、その結果、前提条件で書いている3つの構造を代替案として検討対象としてございます。次、お願いします。

その代替案の検討比較にあたって、この右下の表に書いておりますとおり、施工設計の観点、社会・経済の観点、環境社会影響の観点それぞれで、評価項目を設定しておりまして、配点もつけて、代替案を検討していくという形で実施検討しております。次、お願いします。

今回の線形、こちらが外環道路の西側部分ですが、ここを南のほうから、順に区間1、2、3、4と4区間に分けて、代替案線形を検討しました。次、お願いします。

次のスライドが、市内中心部と、西側を結ぶマガディ道路ですが、こちらはこういった形でオレンジの部分と赤の点線の部分とに分けて代替案、二つの線形を検討しております。次、お願いします。

すみません。先ほどのスライドで、外環道路の一番南側の部分の代替案を検討した表が次になります。失礼いたしました。

こちらがそれぞれ各項目に関して、理由を記載のうえ、点数も記載し、検討している表となります。こちらの結果、主に用地取得面積の観点、あと被影響構造物・世帯数に関する観点で、代替案オレンジの線形のダブルデッキ高架橋が、一番影響が少ないというところが、点数として大きく影響しておりまして、オレンジの線形のダブルデッキ高架橋を推奨案という形で位置づけております。次、お願いします。

こちら環状の区間2の部分、3つの線形、オレンジと赤の点線、青の点線、3つの線形に関して検討しております。次の表をお願いします。

こちら3つの表を検討しました結果、それぞれの線形に関して、ダブルデッキ高架橋、並列高架、メトロ地下+道路高架と、それぞれ検討してございますけれども、こちらも同じく、やはり用地取得面積の観点、被影響構造物・世帯数の観点が一番大きく点数の差が出ているところでございますけれども、オレンジの線形のダブルデッキ高架橋を推奨案という形で、点数として結果が出ております。次、お願いします。

こちら区間3の部分で、オレンジの線形と赤の点線の線形で、代替案の検討した線形図になっておりまして、次の表が結果の表となります。こちらも同じく検討しました結果、同じく、やはり用地取得面積の関係、被影響構造物・世帯数への影響の観点から、オレンジのダブルデッキ高架橋が一番点数が高く、推奨案という形で結論が出ております。次、お願いします。

こちらが環状道路の一番北側の最後、区間4区間の線形、オレンジの線と赤の点線の部分、二つの線形を検討した路線になっておりまして、結果が次の表となっております。

こちらが結果の表となりますが、同じく用地取得面積、被影響構造物・世帯数の観点が一番大きく点数に効いてきておりまして、オレンジのダブルデッキ高架橋が点数が高く、推奨案という形で結論が出ております。次、お願いします。

こちらがマガディ道路、市の中心部と西側を結ぶ幹線道路となりますけれども、こちらもオレンジと赤の点線と二つの線形で代替案の検討しております。次の表、お願いします。

こちらが結果の表ですけれども、同じく用地取得面積、被影響構造物のところ、一番、結果として効いてきておりまして、オレンジのダブルデッキ高架橋が推奨ということで、一番点数が高く出ております。次、お願いします。

こちらはご参考までにとということで、ダブルデッキ高架橋の構造をつけてございます。こういった形で、一番地面の部分が既存の道路となりますけれども、高架を作って2階部分がフライオーバー、道路で、3階部分がメトロという形で、計画がされているという状況でございます。次、お願いします。

こちらが実際にフェーズ2のメトロのほうで、既に出来ているダブルデッキ高架橋の写真となっております。こちら、写真の真ん中の下の写真を見ていただくと、わかるかなと思うのですが、2階部分が道路、3階部分、上の部分がメトロという形で、こういったダブルデッキの高架橋が既にベンガルール市のほうにありまして、こういった構造物を今回メトロ・道路一体型の事業として整備されていくというような計画となっております。次、お願いします。

次に車両基地の代替案の比較検討を行ないました。こちらは車両基地の場所を5箇所、候補地代替

案の検討として考えまして、検討した位置関係の表となっております。1箇所、外環道路の北側部分に候補地5がございますけれども、その他候補地1から4は、マガディ道路の沿線に設ける形の部分で、候補地を検討しております。次、お願いします。

その結果、こちらの代替案2のほうが点数が高く、車両基地として推奨という形で結果が出ております。理由といたしましては、やはり敷地面積がしっかり確保できるということで、収容車両編成数もそこがしっかり車両が収容できるというところと、本線との接続性の観点で、3-1外環道路の部分プラス3-2マガディ道路の部分のいずれからでも車両がこちらに入りやすい、入ることができるということで、本線との接続性も確保できるようになっております。プラス用地取得の部分では、公有地の場所になりますので、私有地からの用地取得はないということから、そういった理由で、代替案2の部分が車両基地として推奨という形になってございます。次、お願いします。

次から環境社会配慮事項ということで、カテゴリAということでベースライン調査、こういった方針でやっていくということを記載しております。汚染対策、それぞれ大気汚染、水質汚染等ベースライン調査をこういった記載に基づいてやっていく予定でございます。次、お願いします。

自然環境も同じくベースライン調査をここに記載の方針に基づいて、実施していく予定でございます。次、お願いします。

環境社会配慮調査もこちらに記載の方針に基づいて、調査を進めていく予定でございます。

1点、用地取得・住民移転のところに記載してございますけれども、実施機関バンガロールメトロ公社は先行してRAP調査を作成中であるというところではございますけれども、実施機関が先行して始めているRAP調査が、JICAガイドラインに沿っているかどうかをしっかりとレビューして、不足があれば追加対応するように申し入れて、対応してもらうという形で考えております。

同じく用地取得の手続、一部用地取得を始める旨の公示が行われている状況ではございます。こちらの手続がJICAのガイドラインに沿ってされているかどうかをしっかりとレビューして、不足があれば申し入れてJICAガイドラインに沿うようにしていただくということで対応していく方針でございます。次、お願いします。

こちらも社会環境の調査、記載のとおり進めていく予定でございます。次、お願いします。

こちら最後のスライドになります。今後の環境社会配慮調査のスケジュールを記載してございます。こちらのベンガロール市、非常に渋滞が激しいということで、州政府、バンガロールメトロ公社のほうから、なるべく早く事業を開始したいということで、今年度中のL/A調印をなんとか達成してほしい、達成したいというようなことが、要望として出てきてございまして、それを元に、こういったスケジュールで考えてございます。

私からのご説明は以上となります。ありがとうございます。

○原嶋委員長 はい、原嶋です。どうもありがとうございました。

それでは、今ご説明いただきました内容に対しまして、ご質問等ありましたら承りますので、サインを送ってください。慣例にしたがって3人単位といいますが、3人ずつを原則に対応させていただきます。よろしくお願いします。

それでは、小椋委員お願いします。

○小椋委員 はい、小椋でございます。どうもご説明ありがとうございました。

少し会議に遅れました。説明の資料の4/5の環境社会配慮事項の社会環境のところなのですがけれど

も、今ちょうどRAPを作っておられる最中と承知しておりますが、いつもこういう事業の時には建設工事による雇用の創出っていうのが必ず生計回復策には入るのですけれども、これはメトロ事業で公共交通機関も作られるわけですから、キオスク等を駅の構内に作られて、それで永続的な雇用の創出を今考えることは可能なのでしょうかという質問です。

以上です。

○原嶋委員長 はい。どうもありがとうございました。

それでは、鋤柄委員お願いします。

○鋤柄委員 はい、鋤柄です。

代替案の比較につきまして、詳細な表が添付してありますが、この見方について、わからないところがありましたので、それを教えていただきたいと思います。

例えばスライド18番、3-1の区間1、この施工性のところで、代替案1、2ともに同じ表現が並んでいます。ダブルデッキであると二層の転倒モーメント云々。これが同じ表現なのに代替案1と2で評点が違っているというところが、理解できず、その理由を教えていただきたいと思います。ここではかなりコンパクトな表にまとめているので、端折ってしまった部分にその代替案1と代替案2の特徴が書かれているのか、それとも評価項目とは別の観点をここに加えてそれで評点をつけているのか。そのところを教えていただければと思います。

以上です。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。

あれ。サインが消えていますか。大丈夫でしょうか。もう一度、ご発言希望の方、押していただけますか。

阿部貴美子委員、どうぞお願いします。

○阿部委員 はい、阿部です。ありがとうございます。私は質問が二つあります。

一つが小椋委員がご指摘されたところの箇所と同じなのですが、このところで工事中で、工事の労働者がたくさん入ってくるということで、いろいろな箇所で工事が行われるということもありまして、この女性や子どもに対するハラスメントの可能性がもしかしたらあるのかなというふうに思っておりまして、そのあたりについても調査でお調べいただきたいと思います。これはコメントです。

それから、お示しいただいた4の4のダブルデッキという構造のところなんですけれども、こちらなんです。既存の道路の上にさらに道路を作るということで、大気汚染がこの道路の近くの住んでる方々からするとさらに増すというようなことはないのでしょうか。特に新しくできる道路に入る入り口に、やはりこの車が集中するという可能性が考えられますので、このあたりはどういうふうな状況になりそうなのかということを、現時点では想像で結構なので教えていただければと思います。

現状でも大気汚染が非常に激しいということなので、このダブルデッキが例えば東京ですと六本木のあたりとか世田谷区内の国道246号の上に重なっているところで、かなり汚染があると聞いていますのでお願いします。

○原嶋委員長 はい、それではJICAの側、手短に対応お願いしてよろしいでしょうか。

雇用創出、キオスクなどの提案、あと代替案の見方と、大気汚染の問題。お願いしてよろしいでし

ようか。

○池上 少々お待ちください。

○香野 ご質問いただきましてどうもありがとうございます。

最初にご質問いただきました、キヨスクの可能性のところに关しましては、既にフェーズ1のベンガルール・メトロという形で開業・運行がしている路線もありまして、そこで既に駅の改札の前であつたり、キヨスクがあつたり、駅の周辺にも、駅の構造物の中にそういったキヨスク、お店があるという状況ですが、今、バンガロールメトロ公社、実施機関のほうは、まさに駅の構造物であつたり、駅周辺をしっかりと開発をして、利便性を高めたいというところを強く言っておりますので、そこは今後、審査の段階でキヨスクなり、そういった駅の開発をしっかりとやることで、雇用対策にも資するような形で、事業が為されるようにというところは、協議していきたいと考えております。

続きまして、最初に工事の労働者、女性、子どもに対するハラスメントのご質問とあと最後の大気汚染のご質問、私のほうからお答えさせていただきます。こちらいずれも、今後のスコーピングの調査で、調査をするということで予定をしており、女性、子どもに対するハラスメントが起きないようにというところは、しっかりと協議をしながらこういった方針で対策が為されるかというところは、協議、調査をする予定です。

あと、大気汚染のところもおっしゃるとおりそのダブルデッキになって、2階部分も道路になるという計画ですので、こういった悪影響が懸念されるのかということと、こういった緩和策が考えられるかというところは、今後調査をすると、検討する予定です。

表の代替案の検討のところは、調査団のほうからお答えいただきます。

○井口氏 株式会社パデコの井口です。二人目の鋤柄委員でしょうか。質問に回答したいと思います。

18ページなどの代替案の検討表で施工性とおっしゃいましたが、施工費の部分だと思んですけども、説明の記載が同じであるのに、評点が異なっているのはなぜだろうという、そういうご質問と理解しましたが。これは評点はそこに説明がされていること以外にも、いろいろ要因を検討しまして、団内の技術者が施工費を見積もりまして、そしてそれを評点に変えているという状況です。

ですので、これはちょっと確認しないといけないのですけれども、代替案1と代替案2では、例えば線形の総延長が異なっていますよね。9.1kmと9.25km。そういう点もあつて施工費に違いが生じている。結果、評点も変わっていると、そういう状況でございます。

○原嶋委員長 はい、原嶋です。どうもありがとうございました。それでは、進めさせていただきます。

奥村委員、お願いします。

○奥村委員 はい、先ほどのスケジュールのところに移っていただけますでしょうか。

1点目が質問なんですけれども、このスコーピングワーキンググループと第1回ステークホルダーミーティングの実施時期が重なっているように見えまして、特にそのステークホルダーミーティングがスコーピングワーキングよりも先にもう開催されてしまうというスケジュールになっているのでしょうか。それが1点目の質問です。

もう1点なんですけれども、ステークホルダーミーティングをどういうふう to 実施するのか。あとフォーカス・グループ・ディスカッション、この図の中、表の中には入っていないんですけれども、フ

オーカス・グループ・ディスカッションもどういうふうを開催するのかみたいな、そのステークホルダー協議とフォーカス・グループ・ディスカッションのやり方については、ぜひスコーピングワーキンググループの資料に、どういうふうにやるかっていう説明を資料としてまとめていただきたいなと思ってます。2点目がコメントです。

以上です。

○原嶋委員長 はい、どうもありがとうございました。

それでは、山岡委員、お願いします。

○山岡委員 はい、山岡です。ご説明ありがとうございました。

私はダブルデッキの代替案についての質問です。14ページまず見せていただけるでしょうか。

最初にJICAのほうからご説明ありましたように、インド政府からダブルデッキの要求があったということで。そういう意味もありまして、ここで代替案を検討対象とするとは言いながらも表の中にありますように、地下については地下道路案が成立困難とこういう整理をされている。まずインド政府がなぜそのダブルデッキを推奨したのか。この理由っていうのは何かあるのでしょうか、というのが1点目です。

その次に、18ページお願いします。ここで詳細な代替案検討をされているわけですが、この一番左のダブルデッキと3番目のメトロ地下案、これ、総合点の差が、比較的近いという結果になってるわけですが、この地下の場合、このメトロ、この環境影響については、ダブルデッキと比較して点数が低い評価になってるわけです。特に最後の上記以外の環境社会影響でしょうか。工事時・供用時の点数がダブルデッキに比べて地下が低いという評価ですが、先ほどもありましたようにダブルデッキですと、大気汚染の影響、あるいは騒音・振動、建設中のPM等については、むしろダブルデッキのほうが地下よりも大きいのではないかとと思われるんですが、ここでは点数がそうはなっていないといったこの点についての理由を教えてくださいということ、そういう意味でこれ、点差が非常に結構近いもんですから、この辺の影響が出てくると、ひょっとすると総合点が変わる可能性もあるかなと思うんですが、その辺全体について、このダブルデッキと地下の採用案について、補足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 はい、ありがとうございました。

谷本委員、お願いします。

○谷本委員 はい、谷本です。

まずお詫びです。4月4日のセルビアの揚水発電事業のワーキンググループで主査をやりましたが、ちょっと11日の全体会合の時にインターネットの問題があって主査としての役割を果たせませんでした。本当に申しわけありませんでした。

それでは、このインドのベンガルールのメトロ事業について、南アジア課のほうに質問が2点ありますので、まずスライドの6と7をお願いします。

この二つの、6の2/3の写真、それからその次の3/3の写真です。ここで、駅の建設予定地という言葉と、それから建設予定地周辺という、二つの言葉があるんですが、これは何か特別の意味があるのかどうかです。これを教えてくださいと思います。これが1点目です。

次の2点目は、スライドの9をお願いします。2.2の事業概要というところです。鉄道及び道路の一

体開発に係る背景という項目立てになってますが、ここで、一番上の交通予測結果というところの欄で、右側に既存車両量2倍にして分析したと書かれています。この2倍にしたという根拠というんですか、理由、これをお教えいただければと思います。

次が一番下の結果のところの段、代替案3を推奨するということで、理由として、2項目あって、下のほうの需要抑制対策によるモーダルシフトの促進が必要と書かれています。このベンガルールあるいはその周辺地域で、このモーダルシフトというものが実際に行われているのか。インド政府としての考え方っていうか、政策はどのようなかということを含めて、もし可能であれば事例というふうなものも、お教えいただければと思います。

以上です。ありがとうございます。

○原嶋委員長 はい、どうもありがとうございました。それではよろしいでしょうか。

特に確かに山岡委員ご指摘のとおり、環境影響の評価がちょっと場合によってはひっくり返るんじゃないかという気がしますけど、それも含めて、ご対応お願いしてよろしいでしょうか。

○池上 審査部事務局です。少々お待ちください。

○香野 ご質問ありがとうございます。

それではまず、奥村委員からご質問いただきましたステークホルダーミーティングの開催の状況に関しましては、今、表を見て、おっしゃっていただいたとおり、第1回目のステークホルダーミーティングが始まっている状況です。終わったわけではなくて、今、実施中ということで、継続中です。いくつかの箇所で行っておりますので、それを継続されている状況です。コメントでいただきましたとおり、ステークホルダーミーティング、フォーカス・グループ・ディスカッションのやり方等に関しては、スコーピングワーキンググループの資料の中に記載するようにいたします。ありがとうございます。

続きまして、先に谷本委員からご質問いただきました2点お答えさせていただきます。

まず写真の中で、建設予定地と書かれている部分と、建設予定地周辺と書かれている部分の違いは、建設予定地と書かれている部分は、まさにその部分にその駅舎ができる、駅ができて、そのプラットフォームなどができる部分の写真となっております。それに対して、建設予定地周辺というところは、その駅の建物ができるわけではなく、駅のすぐ近くの道路部分の写真に関しては、建設予定地周辺というように記載しております。

続きまして、もう1点。二つ目の9ページのご質問に関しまして、最初の交通予測結果のところ、既存の車両量を2倍にして分析したというところに関しまして、こちら、ベンガルール側から聞いておりますのは、2ページ目に記載しておりますとおり、人口の伸びに伴い登録自動車台数も急増しているおり、過去約6年間で2倍ぐらいの数字になっているという状況があります。今後も車両登録台数が伸びることが予測されており、それを前提としておいて、車両量が2倍になるという前提のもとに分析したと、そういった背景があるとベンガルール側から聞いております。

もう一つ、ご質問いただきました一番下の結果のところを書いてある需要抑制対策によるモーダルシフトの促進が必要というところですが、モーダルシフトを促すことを目的として、ベンガルール市でもそうですし、インド各地で、公共交通機関として今回と同様にメトロ、地下鉄が建設が進んでいるという状況があります。

そちらについては、今、交通渋滞、車による道路の渋滞がひどいという状況になるべくメトロ、公

公共交通を作って、メトロの方にモーダルシフトを促すという政策がとられております。、実際にベンガルールのフェーズ1でもメトロのオペレーション始まっておりますけれども、かなりの市民の方から利用されており、通勤の時にはかなり混み合っており、メトロがない状況に比べると、メトロの乗車のほうに人が流れていてモーダルシフトが進んでいるというような状況が既に起こっており、それをフェーズ2、今回のフェーズ3という形で、さらにメトロ公共交通を拡大する政策になっております。

最後に、山岡委員からいただきましたご質問に対してお答えさせていただきます。なぜダブルデッキにしたのかということころは、こちらはそもそもベンガルール市において、市街地、住宅地がかなり密集をしている中で、メトロ・道路が追加的に建設できるのが既存の幹線道路の上になるという状況があり、そこでなぜダブルデッキかということころは、先ほど、写真のほうでもお付けさせていただいておりますとおり、既にフェーズ2で、一部の区間で、ダブルデッキという形で、2階道路、3階メトロでやっている箇所がございまして、技術的に既にやっております、実現可能であるということころが、一つの理由だと聞いております。

かつ、前提条件のところ、記載させていただいておりますが、代替案の検討の中で、構造としては3種類、ダブルデッキ高架橋と並列高架とメトロ地下＋道路高架と3種類、代替案の検討をしております。

検討の中でも点数付け等が出てきておりますが、並列高架だと同じ高さにメトロと道路が並列で並んでしまっていて、その分幅が広がって用地取得、あと住民移転の部分の影響が大きくなるということころが一つ悪影響としてあります。メトロ地下＋道路高架という案もありますが、コスト的には高架にしたほうが、地下でメトロを掘るよりも施工費等、施工方法等で優位性があり、現状、カルナタカ州政府のほうは、ダブルデッキという形で決定し、指示を出していると聞いております。

あともう一つは、具体的な検討のところは、調査団のほうからお答えいただきます。

○井口氏 山岡委員からの2つ目の質問で。すいません、株式会社パデコの井口です。

P18の上記以外の環境社会影響で代替案1オレンジのダブルデッキが5点、メトロ地下＋道路高架については4点と。ただし、これつまりダブルデッキのほうがより一層の影響が少ないと評価されているが、大気汚染などはむしろダブルデッキのほうが大きいのではないかというその評点に対する質問かと思えます。

それで、これは各影響項目、大気汚染やその他の影響について個別に詳細に評価したというよりも、区間長と用地幅と、それから地下工事であるかそれ以外であるかということころを、その積で程度を求めまして、それを評点に変換したという形で、このような評点になっているわけですが、おっしゃるとおり、影響項目を個別に検討しますと、評点が変わってくる可能性はあるので、再検討して改善したいと考えます。ただ、評点が変わっても、総合評点について推奨案が最高点と言っているところでは変わらないのではないかと想定します。

○香野 補足になりますが、先ほども大気汚染の影響に関して、ご質問いただきまして、大気汚染に関しましては、おっしゃるとおり、そのダブルデッキ、2階部分が道路になることに関して、そこはスコーピングの調査の時に、こういった悪影響なり、緩和策が為されるのかについていうところでは、しっかり調査・協議をする予定という形で考えてまいります。ありがとうございます。

○原嶋委員長 はい、原嶋です。それでは、進めさせていただきます。

鈴木和信委員、お願いします。

○鈴木（和）委員 はい、鈴木です。ご説明ありがとうございました。

2点ほど簡単な質問させてください。

文化遺産についてですけれども、スライド10で2km以内っていう数字の明示がありますけれども、同じくスライド34では、周辺地域の影響があるっていうことをおっしゃっておられます。2kmっていうところが、相対的に何かっていうとわからないのですけれども、現状、何らかの影響があるというふうにお考えになってると思うんですけども、何か懸念されるような影響があれば、教えていただきたいのが1点目になります。

2点目ですけれども、JICAがこういった大きな都市開発を行う時ですけれども、持続可能な都市開発って文脈の中で必ず出てくるのが、低炭素の都市づくりということになると思います。

CO2の排出量がとても多い市を対象にしたということでご説明いただけてますけども、私の見方悪かったら申しわけないんですけども、炭素の話とか気候変動の話があまり触れてないように思うんですけども、これはいわゆるキットっていうものを使って、JICAのツールを使って、当然この事業全体の中での低炭素のところとの何らかの関係性を調べるんだと思うんですけども、そういったことの理解でよろしいのかどうか確認だけさせてください。

以上になります。ありがとうございました。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございます。

それでは小椋委員、関連でしょうか。お願いしてよろしいでしょうか。

○小椋委員 はい、すいません。ごめんなさい。先ほど一緒にお尋ねすればよかったのですけれども。

4.3、例えば、代替案の比較検討の23ページですかね。これ、今既存の運行中の、例えばブルーラインからずっと線形が引っ張られているのですが、このブルーラインは高架構造なんでしょうか。あるいは地下構造でしょうか。で、さすれば、地下からせり上がって高架構造になるのでしょうかという構造上の問題を聞いたかったのと、その構造によっては用地取得の仕方が変わってくるのかなと。

建屋の中に線形が入っているような感じがするので、もしそうだとすれば、日本の大深度地下のような形で、土被りの浅いところはやはり、地下構造となり、用地取得の方法が変わるのかなという質問です。以上です。

○原嶋委員長 はい、鈴木克徳委員、聞こえますか。お願いしてよろしいでしょうか。

○鈴木（克）委員 はい、ありがとうございます。聞こえますでしょうか。

○原嶋委員長 はい、聞こえます。

○鈴木（克）委員 私からはちょっと基本的な質問をさせていただきたいと思うのですけれども、私、去年委員になって、この手の話っていうのは初めてなんで、考え方を教えて欲しいと思うのですけれども、それは環境影響に関しての評価の仕方についてです。この事業については、まだ細かい情報をいただけていないので、よくわからないのですけれども、恐らく大気汚染とか、騒音・振動に関しては、相当の影響が既に起こっている地域ではないかと思います。その意味では既に環境の判定基準を大幅に超えている地域がいろいろあるところが想定されるのではないかと思うのですけれども、そういった状況下において、可能な範囲で、この道路だけの対策をするということで、本当

に良いのだろうか、どういう評価の仕方をするのだろうかということについての質問をさせていただきたいと思います。

背景として、私、世界銀行で、環境審査をやっていた時に、これは1994年、5年ごろの話なのですがけれども、同様のプロジェクトが中国上海でありました。上海の環状道路、リングロードプロジェクトで、やはり大気汚染とか騒音・振動が既に大幅に環境の基準を超えているといった状況の中で、これでは世界銀行として環境許可は出せないという判断をして、この道路計画、交通計画だけではなくて、その地域全体の環境改善計画を策定して、全体として環境を改善していく中で、この道路を作る余地を作り出していったことをした経緯があります。

国内的にも、私、環境省で、当時、大気保全局で環境審査をやっていた時に、関西空港の申請が来て、これについても、既に大阪でアクセス道路等に関して、大幅に環境基準を超えているという状況でした。このままでは済まないということで、大阪府が特に大気汚染、騒音・振動を中心としての環境改善計画を作って、それによって新たな事業の余地を作り出すということをやっています。

そういった一連の過去の経緯というものがある中で、この地域について、当該道路とかメトロによる直接的な対策をとるということだけで、評価をして良いのだろうかという点についてお伺いしたいと思います。既にフェーズ1、フェーズ2といった形で、類似の検討というのが為されているということもあるので、なかなか、今から大規模な環境改善計画を別途策定することは難しいのかもしれないと思うのですが、そのあたりの考え方について教えていただけたらと思います。

それから、環境影響のところですが、環境影響についての影響の考え方、15ページですが、環境社会影響というところの「その他の環境社会影響」で、騒音・振動・景観など、というのがあるのですが、この影響というのは、工事期間中の影響なのか、それとも供用時の影響なのか。どちらをどう評価をして評点化を行っているのかについて教えていただけたらと思います。よろしくお願いします。

以上です。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、今よろしいでしょうか。JICAの側、お答えをお願いしてよろしいでしょうか。

○香野 ご質問どうもありがとうございます。

最初の鈴木委員からご質問いただきました点、お答えさせていただきます。

まず、文化遺産に関するご質問につき、2km以内に文化遺産は確認されておりません。

ただ、例えば、工事をしている最中に、掘ってみたら文化遺産が出てきたというようなことも起こる可能性がありますので、そういったことを勘案して、ベースライン調査では、文化遺産も含めて、調査をするというような予定にしております。

もう1点目の低炭素、CO2の排出等に関するご質問に関しましては、メトロ事業を実施するということで、それによって起こるモーダルシフトの部分がどれくらいあるのかというところをとらまえて、モーダルシフトによって削減されるだろう温室効果ガスの削減量に関しては、今後の審査の中で把握をしていきたいというふうに考えております。JICAのClimate-FITを適応して、算出していく予定にしております。

続きまして、小椋委員からご質問いただきました線形の部分ですが、こちら、進んでいますブルーラインに関しましては、高架の構造となっております。

続きまして、鈴木克徳委員からいただきましたご質問につき、大気汚染、騒音・振動はおっしゃるとおり、ベンガルール市では交通渋滞がひどくて基準を超える大気汚染が起こっている状況です。そこも含めて今回の対象のメトロ・道路事業で、どういった影響があるのかというところは、しっかり調査をする予定です。

今ご教示いただきましたとおり、世界銀行でなされたこと、大阪府でなされたことに関しましては、全体的に対応していかないといけないということは、おっしゃるとおりだと考えております。そこも含めて、調査、今後の協議の中で、実施機関のみならず、自治体、州政府とも協議をして、ベンガルール市全体としてどういった方針でやるべきなのかというところはしっかり協議をしながら、考えていきたいと考えております。

最後、鈴木克徳委員から2点目のご質問ですけれども、その他の環境影響が工事期間なのか供用期間なのかというところは、工事期間と供用開始後の両方の影響評価しております。

以上になります。ありがとうございます。

○原嶋委員長 原嶋です。

今、最後のところは供用時と工事中はどういう割合か。なぜかという、先ほど山岡委員からご指摘ありましたけれども、供用時、先ほどの例でいうと、供用時は明らかに地下のが環境影響が低いように感じるんですけども、その両方なんでしょうけど、割合というか、それをどういう考え方でやってらっしゃるか。そこが知りたいんだと思うんですけど、いかがでしょうか。

○井口氏 正直に答えますと、そこまで詳しくは検討していません。

○原嶋委員長 実は先ほどの、地下と高架のケースのその他環境影響においては、確かに工事中はともかく、供用時は多分私もちょっと一概にはいえませんが、地下のほうが環境影響は低い可能性が高い。そうなってくると、全体が変わらないのかもしれないけど、評価が変わってくるかもしれないということだけご注意くださいということで、一旦ここで前に進めさせていただきます。

二宮委員、お願いします。

○二宮委員 はい、二宮です。

私からは2点質問させてください。JICAか、あるいは必要であれば、調査団の方にお答えいただければと思います。

一つはスライド9番なんですが、代替案検討で鉄道及び道路の一体開発をするということに関する検討の結果だと思いますが、代替案3がいいというのは、公共交通だけを整備する、あるいは、それにプラス既存の道路容量を増やすというよりは、一体化して高架化してやるということの効果が高いよということで、代替案3というふうに理解いたしました。

それは特に異論はないのですけれども、そこで自動車の規制とか、それからクリーン技術の採用が代替案3ではできるといふように書かれているのですが、規制や技術採用は、これは別に1案、2案でもできるといふのですけれども、恐らく一体化することで規制をして、先ほどどなたかの委員の方から言及がありましたけども、公共交通のほうに誘導していくということができるといふようなことだと思いますが。具体的にどのような戦略があって、どういうタイムラインで、どのぐらいの人を公共交通機関にシフトしていくというような、そういう戦略も立てやすいというのが代替案3だといふふうに考えられるのですけれども、その辺のところ具体的にプランがあるのかどうかということ、ワーキンググループで検討していただければいいと思うのですが、今お答えい

ただけることがあるならば、お聞かせいただきたい。

それから、クリーン技術っていうのは、具体的に、この代替案3で導入であるからこそ導入できる技術っていうのがどういうものなのかということについて、教えていただければと思います。

それからもう一つは、スライドの36番。先ほど、奥村委員でしたか。スケジュール感についてのご質問があったと思うんですが、スケジュールも非常に大切だと思いますけれども、これフェーズ1、2ときてますので、これまでもステークホルダーミーティングしていると思いますけれども、やはり非常に大規模ですし、利害関係者たくさんいらっしゃると思うので、これRAPについては幅を持たせて、1回目は長くかなり取っていらっしゃるんですが、EIAについては、少し、時間の幅があまりこう見られないスケジュール表にはなっていますけれども。例えば先ほど地域をそれぞれ、いろんな地域で、というような言及がJICAのほうからご説明があったと思いますけれども、例えば通常ですと、ジェンダーだとか、あるいはこの場合だとやっぱり例えば不動産をお持ちの方だとか、個人事業をされていらっしゃる方だとか、あるいは周辺で農業をされていらっしゃる方とか、産業別のような形で、かなりやっぱり丁寧にステークホルダー協議をしていただくことが、大切なプロジェクトかなというふうな感じがいたしましたので。その辺のところ、調査団の方、何かプランというか、お考えがございましたら、ぜひお聞かせいただきたいと思います。

以上、2点です。よろしくお願いします。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

それでは田辺委員、お願いします。

○田辺委員 はい、田辺です。

1点質問があります。スライド20をお願いします。区間2のところですが、ここの区間2のところだけ、オレンジ案と代替案、特にこの今回青線の部分の環境社会配慮に関する差がそれほど決定的なものではないと理解しています。といいますのも、用地取得面積が若干オレンジのほうが少ないものの、被影響世帯数では青線のほうが少ないので、これをどう捉えるかによって、必ずしもこの最後のスコアだけで決定できるものではないと思います。

くわえて、施工費なんかも青線のほうが低いですし、安全性も青線のほうが高いということを考えると、この区間のオレンジ案が果たして最適なのかというのは少々疑問に感じているのですが、この点、何か現段階で分析があればお願いします。

以上です。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございます。

長谷川委員、どうぞお願いします。

○長谷川委員 はい、概要説明ありがとうございます。

私のほうからちょっと細かいところで字句の指摘と、それからそのあとに代替案の考え方について、ちょっと確認させてください。

まず最初に2ページ目のスライドなんですけども、こちらの地図の中で、左下バンガロールとなっているんですが、ほかの資料のところは全部ベンガルールなんで、ベンガルールというふうにここも書き換えたらどうかなということが一つ。それから次のページ、スライド3のほうで、右側の地図の上のほう、外観道路の観ですけど、これ、環状線の環の間違いだろうということで、ここも指摘させていただきます。

それから、代替案のことなんですけども、代替案の最後の総合評価というところの考え方は、スライド15のほうに詳しく方針が書いてあって非常に詳しい計算もされておるようです。私、違和感感じたのは、この方針に沿って4の3という、つまり線形とか構造の代替案の比較、それから総合評価というのは為されておって単純にその相対評価点を足し算するんじゃないくて、それぞれについて、この右下の表にあるような重みづけをしながら総合点数をつけたということで、合計1というところで、それぞれが点数が作られている。

一方で、もう一つの車両基地の4の5の車両基地の代替案の検討のほう、これはスライドでいうと30になりますけれども、こちらの一番下の選定結果の総合点ですけれども、ここは単純に相対的な評価を足し算をして、ここでは重みづけということはやっておられないんです。

私がちょっと感じたのは、先ほどまでの線形とかはわざわざ重みづけまでを3つぐらいの種類に分けてされて、最後に1点満点で出されているところを、こちらの車両基地のほうは、重みづけというところはせずに単純に相対評価だけを足し算して出しているということなんですけれども、このあたりの二つの相違点ですけども、どのようなところで重みづけをした、しないというところが分かれてしまったかというところを、詳しいことはワーキンググループで多分説明なさると思うんですけれども、今時点で簡単にでいいですから、この重みづけをした、しないというところは、どこに分かれ道があったのか、ここちょっと教えてください。

以上です。

○原嶋委員長 重田委員、聞こえますか。

○重田委員 聞こえます。聞こえますか。

○原嶋委員長 はい、聞こえますので。ご発言していただけますか。

○重田委員 重田です。

山岡委員から先ほど質問もあったんですが、代替案の比較検討を13ページから22ページまで、それぞれ3-1号線区間、1からずっと書いてありますけれども、本当に今、このダブルデッキ高架橋ですか。あとメトロ地下の道路高架。そんなに総合点の差がないっていうところで、既に大気汚染の問題とか環境配慮について、低炭素化を目指すのは本当にいいかっていうご意見はいくつか出てくると思うんですけれども、ちょっと気になったのは、都市としての景観が本当にダブルデッキ高架橋方式でいいのかどうか。

日本でも高速道路を作って、それをまた日本橋のように地下に埋めるとか。私も六本木歩いてて、あそこに高速道路があるってやっぱり良くないっていう。それが北九州のモノレールとかやってみても同じなんですけども、本当にダブルデッキ方式でいいのかどうか。あと地震の時とか、耐震性については本当に安全性で、この地区はインドの中でも地域によっては地震がありますけども、本当に問題が無いのかどうかっていうところが、気になりました。

あとはフェーズ1とフェーズ2の連続性で、この結果も出てくると思うんですけれども、ちょっとフェーズ1とフェーズ2のことは、この資料だけではわかりませんので、そこは実際、大気汚染とかそういう面ではどうだったのか、その辺をちょっと付け加える形でご説明していただきたいと。そのうえで、持続的な都市の景観という観点から、本当にダブルデッキ高架橋方式がいいのかどうか。それをインド政府と、根本的に変えるのは難しいかもしれませんが、少しご検討いただければと思います。

以上です。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、JICAの側で、今、4名の方からいただいたご質問等に受け止めをお願いしますけど、その前に衣笠委員が退室されましたけど、その際にコメントを残されておりますので、議事録に残すという趣旨で読み上げます。

代替案の表について施工設計の割合が社会経済及び環境社会影響よりも点数割合が小さくなるのはそのとおりかなと思うのですが、くわえて、加工設計に含まれる項目が5つと多いことにもよるでしょうが、安全性といった人命に関連性があるものについて、ウエイトが非常に小さくなってしまいうように感じましたので、ウエイト付けについては不断の検討を今後も続けていただければと思います、ということでコメント頂戴しております。

それでは、JICAの側、今、二宮委員、田辺委員、長谷川委員、重田委員からいただいたご質問等受け止めお願いしてよろしいでしょうか。

○池上 すいません。事務局、池上です。原嶋委員長、衣笠委員のコメントの前に貝増委員も退出されていまして、チャットで同じようにコメントを残されています。

○原嶋委員長 はい、じゃあそれでは、それについても読み上げさせていただきます。

貝増委員がご退出に際してコメントいただいております。

ボンネットモンキーについて市内に生息していると書かれていましたが、大気汚染がひどくなるとボンネットモンキーも健康被害を人間同様に受けるように思います。そのうえで質問として市内ではボンネットモンキーはおよそどれぐらいの数が生息しているのでしょうか。調査で行われると推察されますが、街路樹にもよく出没するものなののでしょうか。ということで、これはご質問ということで受け止めをお願いします。

併せてJICAの側、お願いします。

○香野 ご質問どうもありがとうございます。

それでは、最初に二宮委員からいただきましたご質問、9ページ目のベンガルール包括的モビリティ計画の中の、代替案3が推奨されているという件、具体的にどのような政策が適用されるのかにつき、ご理解のとおり道路とメトロと両方開発していく必要があるということが推奨されております。

それにくわえまして、代替案3のところで書かれているようなTOD、クリーン技術の採用ということですが、TOD、駅周辺開発、メトロのほうに乘客が伸びるような形で、人の流れを考慮して駅周辺開発を行うことがあげられます。加えて、クリーン技術、例えば一例として、電気自動車の導入を促すような施策が必要だというようなことも書かれております。そういったところを併せてやっていくことによって、道路とメトロ、両方の開発を進め、プラスアルファのTOD、クリーン技術、電気自動車の導入により、環境汚染の削減、モーダルシフト、モビリティの改善をしていくべしというような提案、代替案3が推奨されているというような内容になっています。

続きまして、2点目のご質問です。36ページ、EIAのスケジュールにつき、ステークホルダーミーティングに関して、時間が詰まっているというところで、今まさに、EIAのほうで、ダブルデッキ高架橋という形で作成等がされている中で、スケジュールがこういった形でできるのかは、しっかり協議をしていきたいと思えます。

くわえまして、おっしゃっていただいたジェンダーの観点であったり、不動産、産業別であった

り、そうしたステークホルダーを巻き込んで、ステークホルダーミーティングができるような形で検討がされるように、しっかり協議、先方にも申し入れていく方針です。ありがとうございます。

続きまして、田辺委員からご質問いただきました20ページの区間2の部分の代替案検討につき、おっしゃるとおり、なかなか差がつきにくいという状況がありますが、ここでオレンジの部分が推奨案になっている要因としましては、一つは用地取得面積の部分がオレンジ案のほうが優位である、少なくて済むというところと、あと区間長、線形の長さの部分で、オレンジのほうが少なくて済むというところ、それに伴う施工費の部分等で、優位に働いているというところがあります。調査の中でそこはもう一度、インド側の考えもあると思いますので、しっかり議論していきたいと思います。ありがとうございます。

続きまして、15ページの代替案の検討比較のところ、路線に関しましては配点のところ、施工設計・尺、重みづけをした形で点数づけをしている一方で、車両基地のほうでは重みづけがされていないというご指摘いただきました点、おっしゃるとおり、車両基地のところは、今回の資料では大変恐縮ですけれども、重みづけのところまで至ってはいないのですが、スコーピングワーキンググループの資料では、車両基地に関しても、重みづけするような形で、資料作成をしているところとあります。

続きまして、重田委員からご指摘いただきましたダブルデッキ高架橋で大気汚染への影響、あと地震が起こった時への影響について、本当にそれでいいのかというご指摘をいただきました件。こちらは、おっしゃる観点、ごもっともだと思いますので、インド側で既に計画がされている、F/S等がされているという状況ですが、本当にそれでいいのかというところは、しっかり議論しないといけないと思いますので、今後の調査・審査の中で、そこはもう一度しっかり議論させていただくようにします。

あと、フェーズ1、フェーズ2との継続性がわかるようにということについては、フェーズ1、フェーズ2のメトロ事業について、今後の資料の中で、フェーズ1、フェーズ2に関しても、資料の中で記載をするようにさせていただきたいと思います。

最後、貝増委員からいただきました、ボンネットモンキーがおおよそどれくらいの個体数があるのかというところは、おっしゃるとおり、モンキー、サルということで街路樹のほうまで来たりしているという可能性はあると思いますので、スコーピング調査の中で、ボンネットモンキーの実際の、路線事業サイト上でどれくらい個体数があるのかというところは、調べる予定にしております。ありがとうございます。

○原嶋委員長 はい、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先立ちまして、いろいろこれからまた情報加えていただくことが、いくつか宿題としてお願いしておりますので、対応をお願いしたいと思います。

時間の制約もございますので、本件はここで締めくくりとさせていただきます。5月ぐらいですか、ワーキンググループの設置の予定がございますので、代替案の検討の内容を中心に情報加えていただいたうえで、もう少し深い議論をワーキンググループでしていただきたいというふうを考えております。

どうしても、何かご発言必要がありましたら承りますけれども、よろしいでしょうか。

JICAの側、何か補足ありますか。

○池上 審査部事務局です。特に補足事項ございません。

○原嶋委員長 それでは、ちょっとダブルデッキ方式の代替案の検討については、いろいろ疑義と
いいですか、さらに深掘りして議論する必要があるかと思いますので、事業部の側でも情報提供
よろしくお願いします。

○香野 ありがとうございます。

○原嶋委員長 よろしく願います。

それでは、本件、ここで一旦締めくくりとさせていただいて、もう1件ございますので、移りたい
と思えますけれども、池上さん、どうしましょうか。交代と休憩どうしましょうか。

○池上 そうですね。交代はオンラインですのすぐにはできますけれども、時間が1時間半以上経ち
ましたので、15時45分再開で願います。

○原嶋委員長 それでは、15時45分再開で一旦休憩させていただきます。よろしくお願いします。

15:38 休憩

15:45 再開

○原嶋委員長 はい、よろしいでしょうか。

それでは、案件概要説明の二つ目でございます。ベトナム国のバックアイ揚水発電事業の環境レ
ビューです。

それでは、ご担当のほうからご説明お願いしてよろしいでしょうか。

○安村 はい、よろしくお願いいたします。

JICA民間連携事業部海外投融資第一課課長の安村と申します。

では、案件概要につきましてご説明いたします。

本日ですが、事業の背景と必要性、経緯、事業概要、対象地域の現況、代替案の検討、こちら協力
準備調査を以前実施しておりますので、その際の内容について概要をご説明いたします。そのうえ
で、環境社会配慮事項とレビュー方針の概要、あとは本件ちょっと特殊な対応しておりますので、
送電線の部分についても、補足できればと思ってございます。

最後に、今後のスケジュールという形となっております。

事業の背景と必要性ですけれども、ベトナムにおきましては、経済成長に伴いまして、電力需要
が急速に伸びている状況でございます。最新の電力開発マスタープランであります第8次国家電源開
発計画、PDP8と通称呼ばれておりますけれども、こちらの中では、今後、新規の石炭火力発電所の
開発を認めず、水力・太陽光を中心とした再生可能エネルギーの比率を2050年までに7割以上に引き
上げるという方向性が打ち出されてございます。

こちらのPDP8につきましては、23年の5月に承認されたものが今年の4月に改定されたばかりと
いう状況でございます。

ベトナムでは再生可能エネルギー発電の急速な拡大の一方で、近年、送電線の容量上限に起因い
たしまして出力抑制というのが発生してございます。そのうえ、今後全系統の需給バランスに起因
いたします再生可能エネルギーの出力抑制というのが発生する可能性もあるという状況でございま
す。

こういった状況の中で、需給調整及び系統安定化のための揚水発電所の整備が必要となってい
まして、上記、述べておりますPDP8におきまして、開発予定案件の一つとして、今回ご説明いた

しますバックアイ揚水発電事業というのがリストアップされている状況でございます。

本件にかかる経緯でございますけれども、経緯が通常の案件と異なっておりまして、もともと2015年から17年に、本件につきましては、ベトナム政府向けの円借款の案件として想定されておりまして、それで協力準備調査を実施してございます。

この協力準備調査の中で、カテゴリA案件として助言委員会にもお諮りをして、プロセスを途中まで実施をしてきているという経緯がございます。2016年の3月に全体会合を行いまして、4月にワーキンググループを行って、10月にドラフトファイナルレポート段階でのワーキンググループを実施してございます。その助言に基づきまして、ドラフトファイナルレポートにも反映しているというところでございます。

一方で、その後の動きでございますけれども、先方政府の公的債務管理強化の方策が出されまして、円借款での案件形成が中断しております。そのうえで、ベトナム政府はVietnam Electricity、EVNと通称呼ばれておりますけれども、電力公社に対しまして、電力公社が自分で資金調達をする、直接借入によって事業を実施するという方向性が打ち出されてございます。

2022年にそういった方向性を踏まえてEVNのほうから、資金調達を検討する中で、フランスの開発機関でありますフランス開発庁AFDに対しまして、新たな設計で新規案件としての融資検討が打診されました。AFDがその打診を受けて検討に着手いたしまして、その中で、JICAに対しても、これまで調査等も実施してきたという経緯もありまして、お声がけをいただいております。

JICA以外も欧州投資銀行（EIB）、ドイツ復興金融公庫（KfW）、イタリア預託貸付公庫（CDP）、フランスのAFDの関係会社でありますProparcoというこの6社によります協調融資をするということで、このAFDが幹事行となって、検討に着手をしているという状況でございます。

現在はAFDのほうで、コンサルタントを雇用いたしまして、我々協調融資を行う融資団が求める水準とのギャップを埋めるための補足調査を現在実施しているところでございます。

本件につきましては、協力準備調査で一度、過去、検討はしているものではございますけれども、要請先がEVNという電力公社から、新規案件として検討を受けたということ、あと事業スコープも一部変更になっているというところもございまして、今回新たに助言委員会プロセスを開始したという経緯となっております。

協力準備調査段階からの事業スコープの変更というところを図示しておりますけれども、上池のアクセスルートと500kVの送電線のルートが、当時の調査時点から変更になっているという形になってございます。

また、上池の調整池の掘削量の拡大ですとか、あとは土を捨てる場所の位置変更といったことも変更になってございます。

設計変更前と変更後の比較というところがございますけれども、協力準備調査を行ったあとに行われました設計変更時に、ベトナム国内で手続をしていく中で、検討がされておりますけれども、その中で説明されている内容を整理したものが、こちらの資料となっております。大きな変更としては、全体的に環境社会配慮の影響を小さくするような変更がされているという形となっております。総用地面積につきましては減少するという形となっております。変更前の総用地面積が247ha程度というところから、123haまで減少しているというところでございます。

用地取得につきましても、必要となります土地の面積が減少したということで、用地取得に伴う

補償対象面積というのでも減少してございます。加えまして、総用地の面積の減少から樹木の伐採量ですとか、表層土の除去量というのでも減少する形になってございます。

また、施工時の安全面の考慮ということで、上部の貯水池の面積というのが、作業の安全性を高めて、最良の地質条件に基づいて基礎を築くということで、面積自体も変更になってございます。

事業概要でございますけれども、経緯のほうで申し上げたとおり、ベトナム政府が借入を行います円借款事業ではなくて、ベトナムのVietnam Electricityという電力公社が、直接資金調達を行うということになりまして、政府が保証するようなものにはならないということで、今回、海外投融資での案件として検討してございます。

事業目的といたしましては本事業、ベトナムのニントゥアン省のバックアイにおきまして、揚水発電所を建設するということで、これによって、電力の需給調整機能強化及び系統安定化を図るというものでございます。

融資先はベトナム政府が100%保有いたしますVietnam Electricityとなっております。

事業スコープですけれども、バックアイ揚水発電所自体は規模としては1,200MW規模となっております。また、この建設のための施設の整備というところでございます。また、あと基幹送電網に接続する500kV送電線、現状の調査上では約19.5kmとなっております。これらの設備が事業スコープとなっております。

揚水発電ということで、上池と下池がございまして、下池につきましては、農業農村開発省が所管する灌漑用の貯水池を使うということになっておりまして、こちらについては今回の事業スコープ外と整理をしております。

備考のところで記載して、先ほども言及しておりますけれども、本事業、ほかの開発機関との協調融資で行うという想定でございまして、フランスの開発庁が主導して現在環境社会配慮面の補足調査を実施しているという状況でございます。

事業対象地を図示したものでございますけれども、ニントゥアン省で、発電所を作ってそこから500kVの送電網につないでいくという案件となっております。次のスライドお願いいたします。

事業対象地のスコープを図示したのになっておりますけれども、左側の上のところが上池となっております。下池の本事業スコープ外というところとつないで水のやり取りをしていくという形となっております。上のほうでアクセス道路、土捨て場、建設キャンプ・事務所を建設する予定になってございます。

事業対象地の現況ということで整理をしておりますけれども、その3スコープについて、現在の人為的な影響がその場所にどれだけあるかというところを整理したのになっております。

上部の貯水池につきましては、生育地タイプが選択伐採後に再生した混合天然常緑樹林ということで、自然生息地に当たるという形になってございます。ですので、現在の人為的影響については、影響は最小、影響が出ていない厳重な保護下にあるというものになってございます。

下のほうで記載しておりますけれども、上部調整池エリアについては重要な自然生息地に該当すると評価される見込みとなっております。

下池のほうの状況につきましては、森林伐採後に自然に再生している二次林を含む、自然及び改変生息地という位置づけでございまして、影響は中程度という形で整理されております。

500kV送電線のところにつきましては、こちらは改変済の生息地で、水田が中心ということで、

一部果樹園、住宅地、運河、池などが含まれるということで、ただ人為的な影響については、もう既に影響が大きいというふうに整理をされております。

補足調査、AFDのほうで実施しているものの中で、少数民族の存在が確認をされておりました、プロジェクトサイト周辺に居住する少数民族でありますラグライ族という民族が、世銀のESS7の適用対象という点は確認されておりました、それに基づきまして、補足調査の中で検討されているという状況でございます。

また、上池のところについては、重要な自然生息地に該当すると評価される見込みとなっております。

代替案の検討でございますけれども、JICAのほうで行った協力準備調査段階では代替案について、こういった形で整理されておりました、事業を実施しない場合と、プロジェクト地域に関する代替地、上池と採石場に関する代替地、工事と土を処分するアクセス道路に関する代替地、送電線に対する代替ルートという形となっております。詳細、次のスライドからご説明いたします。

事業を実施しない場合との比較ということでございますけれども、本事業の目的としては、電力需要、電力需給バランスを整え安定供給をしていくという形となっております、仮に本事業が実施されない場合の負の影響といたしましては、ピーク時の電力需要に対応できるピーク電源を満たすことが難しくなり、その結果、年間に供給支障が発生する時間の期待値が、目標値から増加する可能性があるというところでございます。

また、本事業が実施されない場合でございますけれども、電力需要は、引き続き伸びていくという想定でございますので、代替電源が必要になり、その際には調整電源として使える電源ということで、天然ガスのようなものが、想定されるだろうということになってございます。そういった面で、化石燃料型の発電所が、代替として使われる場合の影響が、本事業を実施しない場合、想定されるというところが、負の影響として、環境汚染ですとか、自然環境、社会環境にも出てくるところでございまして。一方で実施しない場合の、この事業の周辺地域につきましては、環境汚染ですとか、自然、社会への影響が生じないというところがございまして。次のスライドお願いいたします。

プロジェクト地域の代替地の検討でございますけれども、JICAのほうで協力準備調査を行う前に、2002年から2004年の間にベトナムにおきまして、ピーク対応型電源最適化計画調査というのが行われてございます。この中で、候補地というものの絞り込み選定が行われてございます。

ベトナム側が選定していた地点にJICA調査団のほうで、その当時候補地を加えまして、全体で26候補地を選んで、絞り込みをしていったという形となっております。最終的な絞り込みの中では、10箇所の候補地点から絞り込みが行われまして、自然環境面と経済性の両側面から総合評価を行いまして、その結果、3候補が最有力というふうになってございます。

本事業、対象となっておりますバックアイも、その候補地の3つのうちのひとつになっているというところでございます。2005年に当時のベトナム工業省、現在では商工省というところですが、こちらがベトナム南北に長いということもありまして、北部と南部それぞれ1地域揚水発電所の開発を進めるということの意思決定をしておりました、2007年時点の当時の第6次電力開発計画において、この2箇所の揚水発電所の開発計画が盛り込まれたということで、かなり前から、本事業については、計画がされてきたという経緯がございまして。

代替案の中の事業スコープ、上部の調整池の代替地の検討というところでございますけれども、

こちら協力準備調査の中で、代替案の1と2の場所を比較して、検討されております。その中では3点、発電に必要なエネルギーが確保できる標高差が上池と下池の間にあるという点、ダムは構造物に適応した安定的な地形であるという点、自然環境、社会環境への影響が最小限であるというこの3つの観点から、代替案というのが検討されておまして、その中で代替案1というのが採用されておまして、ここについては、今回の事業スコープでも同様の場所となっております。

本事業での環境社会配慮事項でございますけれども、今回新たに新規の案件として検討するという形を想定しておまして、適用ガイドラインについては、新しいガイドラインを適用することになってございます。

水力発電セクターということでカテゴリ分類についてはAを想定しております。

助言を求める事項といたしましては、環境レビュー方針という形となっております。

本事業のベトナム側での環境許認可につきましては、EIA自体が2015年、16年にも承認済みという点は確認をしております。先ほどご説明したとおり、事業スコープに多少変更はございますけれども、環境負荷を軽減する形での設計変更が行われているということでございまして、借入人側に現状確認いたしましたところ、EIA自体の修正は不要と聞いてございます。

環境レビュー方針の概要でございますけれども、環境許認可につきましては、今申し上げたとおりEIA自体の修正は不要というところを確認しております。

汚染対策ですけれども、工事中につきましては、大気質、騒音、水質、廃棄物等への影響について、それぞれの管理計画に基づいて、散水、廃棄物の適切な分別等の対策が取られる予定となっております。緩和策の詳細について、確認をしてみたいと思っております。

操業中につきましても、騒音ですとか、廃棄物などへの影響について、管理計画に基づいて、適切な対応が取られるという予定でございますけれども、詳細について、確認をしてみたいと思っております。

自然環境面でございますけれども、事業対象地域の10km圏内に、国が指定した保護区ですとか、Key Biodiversity Areaが複数あるというところは確認しております。一方で、プロジェクト対象地域はこれらの保護区には重ならないというところも確認しております。先ほどスコープのところでご言及したとおり、本事業の対象地域につきましては、重要な自然生息地に該当すると評価される見込みとなっております。

地形と地質に関しましては、土捨て場の土壌侵食、土砂の管理というところについては、操業中も継続的なモニタリングが実施される予定でございます。要確認事項といたしましては、この重要な自然生息地への対応について、確認することと共により、緩和策の詳細についても確認をしてみたいと思っております。次のスライドお願いいたします。

社会環境面でございますけれども、こちら用地取得につきましては、66世帯と4組織への影響が生じるというところを確認しております。一方で、非自発的な住民移転は生じないというところも併せて確認しております。

被影響住民の中に少数民族ラグライ族がいるというところを確認しておまして、ここは先住民と判断されているというところでございます。今後の要確認事項といたしましては、補償の方針がJICAガイドライン水準であるということを確認する必要があると考えてございます。また、FPICに関しましては、必要な対応が取られているというところは、確認する必要があると考えております。

その他・モニタリングのところでございますけれども、今回、ベトナム電力公社、EVNと彼らが雇用いたしますEPCのコントラクターが工事を実施いたしますので、そういった中で、モニタリング計画に基づいてモニタリングを実施するという方針と確認しておりますので、その詳細、モニタリング項目、頻度、方法、実施体制について、確認をしてまいりたいというふうに考えてございます。次のスライドお願いいたします。

送電線部分の扱いというところでございますけれども、先ほどの経緯のところでご説明したとおり、本件につきましては、ベトナムのPDP8の実施計画に基づきまして、本事業については2030年から31年の完工・運転開始というのが、求められる形となっております。

この計画を遵守するために、ベトナム電力公社側は2025年中の本格土木工事開始を予定してございます。この土木工事開始にあたっては資金調達の目途が立っているということが前提となっております。借入人のほうから、本年中の融資契約締結というのが、レンダーに求められている状況となっております。

本事業は揚水発電所と送電線から構成されるというところでございまして、揚水発電所のほうにつきましては、住民移転計画が既に策定されているという状況でございます。一方で送電線の部分につきましては、現状でF/Sが未了という状況でございまして、大枠のルートはございますけれども、RAPの作成に必要なレベルでの詳細ルートというのがまだ確定できてない状況でございます。

このルートの確定と詳細計画策定自体が2027年から28年頃という予定になっておりまして、現状、融資契約締結25年中というタイムラインの中では、送電線部分にかかるRAPの策定というのは、困難な状況となっております。

これまでJICAとしては送電線部分についても、RAPの策定を求めてきた状況ではございますけれども、上のほうで記載しておりますような借入人側のPDP8に基づいたタイムラインといったところ等を踏まえて、レンダー間で協議をいたしまして、本事業のスケジュール上、融資契約締結前に送電線部分のRAPを策定するということは困難だということは確認してございます。

そのうえで、世界銀行ですとかIFC・EIBというところが、定める手続を踏まえまして、今回参加いたします他の開発金融機関、協調融資行は送電線部分についてESS5・PS5の要件を満たす用地取得にかかる方針と手続を定めるフレームワークによる対応を行うという方針となっております。

こちらのフレームワークによる対応というところでございますけれども、JICAガイドラインとの関係を整理しております。

カテゴリA案件の住民移転に関する要件といたしましては、JICAガイドライン上ではこちらに引用しているように記載されておりまして、大規模非自発的住民移転が発生するプロジェクトの場合には、RAPが必要という記載になってございます。本事業の送電線部分につきましては、被影響世帯など、まだルートが詳細に固まってないというところもございまして、詳細は不明であるものの、農地を通過する予定という見込みでございまして、用地取得が中心となって、大規模非自発的住民移転は発生しない見込みでございます。

大規模非自発的住民移転ではない用地取得、かつ詳細な用地取得計画が未定の場合というところは、JICAガイドライン上では、対応が現時点で明記されていないというところでございます。それを踏まえまして、参照する法令と基準という別のところを踏まえまして、世界銀行とかIFCのポリシーを参照するということを想定してございます。

こちらの世界銀行、World BankとあとIFCのフレームワークについての対応というところを整理したものになっております。

世界銀行のほうですけれども、ESS5及びIFC PS5ともにプロジェクト形成の準備段階におきまして、用地取得ですとか、住民移転の規模が確定していない場合は、この要件を満たす方針と手続を定めるフレームワークを作成することを求めています。事業地が確定した段階で住民移転計画というのが策定されて、その中身を見ていくと。その上で住民移転計画が最終化・承認されるまでは、移転にかかる活動は開始されないというような対応をとってございます。

フレームワークには、センサス調査結果など、実際に影響を受ける住民が判明しないと実施できない調査以外は通常のRAPの内容が含まれるということも、確認をしております。

以上を踏まえまして、送電線部分につきましては、現状RAP作成に必要なレベルでの詳細ルートが決まってないというところではございますが、協調融資であるところ、世界銀行・IFC・EIB等が定める手続を遵守する想定ということで、ここのルールに沿って対応するということを考えてございます。

送電線部分につきましては、こういった検討を踏まえまして、フレームワークによる環境レビューを実施する方針でございます。

監理の流れというところで整理をしておりますけれども、今回環境レビューにおきましては、送電性については、フレームワークのレビューを行うというところではございまして、本体工事のほうは通常のレビューを実施するという形でございます。

送電線ルートが確定して、住民移転計画が作成されるということ、加えて、住民移転計画が承認されJICAが確認するまでは物理的・経済的な移転を実施しないというところは、借入人側と合意をするということを想定しております。

プロジェクト実施段階におきましては、送電線ルート確定後、社会経済調査、センサス調査を実施いたしまして、住民移転計画が作られ、そのうえで、ステークホルダー協議も開催され、JICAとしても住民移転計画の確認を行い承認するという流れを現状想定してございます。

こういった対応も含めまして、今後のスケジュールですけれども、本日全体会合で案件概要をご説明しておりますので、まだAFDIによる補足調査というのが実施中でございまして、こちらが8月末頃に終わってくると。そのあと、レビューをして、9月にESIAを公開するということを想定してございます。

ワーキンググループ、レビュー段階での助言案の検討につきましては、10月、11月の全体会合での助言確定というところを、現状では想定しておりますので、それを踏まえまして検討して、12月のL/A調印を目指すというタイムラインを、現時点では考えてございます。

民間連携事業部からの説明は以上でございます

○原嶋委員長 はい、どうもありがとうございました。

それでは、今ご説明いただきました内容について、ご質問等を承りますので、サインを送ってください。原則として3人ずつで対応させていただきます。よろしくお願いします。

それでは、源氏田副委員長、お願いします。

○源氏田副委員長 源氏田です。よろしくお願いします。ご説明ありがとうございました。

スライド10ページ目かと思いますが、重要な自然生息地のところで質問をさせていただきます。ここ

に上部調整池が重要な自然生息地に該当する見込みであるというふうに書かれているのですが、これがどのような観点から重要な生息地として判断されているのか、というのを教えてください。

JICAのFAQですと、重要な生息地の要件として、例えば、IUCNのレッドリストの絶滅危惧種が生息しているエリアとか、あるいは固有種が生息しているエリア、あるいは地域コミュニティによって保護すべきとされているエリアとか、いくつかその類型があるわけなんですけれども、そのうちのどのタイプのものとして重要な生息地として判断されている見込みなのかというのが分かれば教えてください。

以上です。

○原嶋委員長 それでは、小椋委員お願いします。

○小椋委員 はい、小椋です。ご説明ありがとうございました。

17ページと18ページの送電線のところですか。そこに関連してお聞かせください。大きく2点ばかりございます。

最初に、社会環境面で用地取得による66世帯と4組織への影響を生じるが、非自発的住民移転が生じないということが書かれておりますが、さすればどういった影響が生じるのでしょうか、という質問と、それから送電線だけではなくて、例えば上池と下池を結ぶ排水管であるとか、アクセス道路、こういったものは、住民移転とか用地取得の対象になっていないのかどうかです。

もう1点。送電線部分なんですけれども、これいろんな国によって用地買収の方針まちまちなんです。例えばその土地を利用するという権利、日本で地役権といいますけど、地役権だけを取得して、架線下はそのまま農地等々で利用してもらうっていう用地買収の方法だとか。もう全て架線下のライトオブウェイは全て用地買収してしまうだとか、一般論で結構ですのでベトナム国においては、どういった形で用地買収を考えておられるのかということと、それからもちろん鉄塔も建つわけなんですけれども、鉄塔の基礎部分はそこも地役権なのかとか、用地買収全部してしまうのかみたいなことも含めて、もしご存知でしたら教えてください。

以上です。

○原嶋委員長 はい、錦澤委員お願いします。

○錦澤委員 はい、ありがとうございます。

私からは基本的な部分も含めて3点、JICAへの質問があります。

一つ目の質問は、スライドの5ページ目のところなんですけれども、送電線に関して、ルートが変わったということがあって、このルートが変わったという理由が何なのかということについて教えてください。

それから2点目は、上池のほうのアクセスルートなんですけれども、こちらでも変更が生じたということで、この理由と、それから、これに関係して、代替案の検討という話で、上池の位置の代替案っていうのが、これ何枚目でしたでしょうかね、あったと思いますけれども、そうですね、14ページ目。これ2箇所あって、場所はかなり違う場所にありますので、アクセスルートがどうなるのかということも含めて考える必要があると思いますけれども、そこはどのように今お考えなのかということが二つ目の質問です。

それから最後の3つ目の質問は、ちょうどここにあるんですけれども、この上池の場所の代替案の1と2で、この影響特性で不可逆性に関して考慮しているという点はこれ重要な点だと思いますけれ

ども、例えばあの保護林で代替案2のほうは不可逆的な影響があると、そのようにして、マイナスのポイントがマイナス3で、代替案1よりも大きなマイナスになってるんですけども、この不可逆性がある、ないという判断をどのようにされているのかという点について教えてください。

以上です。

○原嶋委員長 はい、どうもありがとうございました。

それでは、安村さん、お三方からのご質問受け止めお願いしてよろしいでしょうか。

○安村 はい、ご質問ありがとうございます。

まず、源氏田委員からのご質問ですけれども、重要な自然生息地については、どのような観点でそうになっているのかというところですが、IFCのPS6、あと世銀のESS6に基づいたCritical Habitat Assessmentというのを実施しておりまして、ご指摘のとおりクライテリアが複数あるというところでございまして、まだ分析中のため、詳細については、審査の中で確認ということを想定しておりますけれども、現状、重要な自然生息地に該当しそうだと思込んでいるというのが現状となっております。

2点目の小椋委員のご質問のところですが、送電線部分について、どのような影響が出るかというところですが、農地の取得というのが生じる見込みと確認をしております。用地取得については、アクセス道路周辺で発生するという形で確認をしております。別のご質問のところの、導水管の部分で用地取得については発生しないと聞いてございます。

3点目の送電線の下のもとで、補償がどうなるかというところについては、現時点ではこちら確認ができておりませんので、補足調査の中で、状況確認してまいりたいというところでございます。

続きまして、いただいた質問の3点目のところですが、送電線のルートが変わった理由というところですが、こちら変更自体は協力準備調査後に、ベトナム側で検討がされまして、それでこうルートが変わったというところで、詳細な理由については、不明という状況でございます。

上池のルートのところについて、同じ状況でございますけれども、全体として、協力準備調査段階で決まったスコープから比較いたしますと、影響度合いについては下がるような設計変更がされておりまして、それに伴ってルートが変わっていると理解をしております。上池のアクセスのところにつきましても、協力準備調査段階での評価の比較をしております、その時点での不可逆性のところの確認については、追って確認して回答したいと思います。

○原嶋委員長 あと不可逆性の判断、基準といえますか。

○安村 不可逆性のところは14ページの箇所ですよね。こちらは2017年のタイミングで行われた協力準備調査段階での評価項目となっておりますので、こちらの詳細な内容については、確認して、また追って回答したいと思います。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

それでは、続きまして、山岡委員、お願いします。

○山岡委員 はい、山岡です。

私は下部貯水池についてです。今回の事業の範囲外ということで、ご説明はなかったんですけども、2016年のEIA、及び、その時も助言委員会が開かれているようです。そういう資料を見ての情報です。

この下部池は灌漑用で使われているということ、及び、実際水は発電で今回使うことになるわけ

ですけれども、実際の貯水量の5.2%程度しか使わないということで、当時は水質については留意すべきだというような、そういう論点が為されておりました。

私が気にするのは、むしろ流量、水量の点です。5.2%というのは、満水時全体の有効貯水量に対して、5%程度だというふうに判断されたと思いますが、水位が下がればその分発電では一定量を使うので、その割合は大きくなってくると思います。

お聞きしたいのは、実際その灌漑で使われているとなると、やはり水の利用ってというのは、日本でも、海外でもそうですけども、多目的になりますと、非常にこのシビアになりますので。いわゆるその灌漑に対して、本当に影響がないのかどうか、これについては、既にご確認され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 はい、ありがとうございます。

それでは、阿部委員、お願いします。

○阿部委員 はい、阿部です。ご説明ありがとうございます。

私が伺いたいのは、21ページの手続的な面についてです。

下の図の真ん中のところで、送電線ルート確定後、住民移転計画が作成されること、JICAにより住民移転計画承認されるまで物理的・経済的移転を実施しないということが書かれておまして、この点については、先住民の方々への人権の尊重ということで理解ができまして、良い取り組みだと考えております。他方で、今回これ協調融資というか、他のレンダーも、何種類かというか、何箇国かおられるということで、他のドナーの方々には、このJICAのように計画が承認されるまで、物理的もしくは経済的移転をしないといったような態度を、あるいは決定をされているのでしょうか。それとも、あまりそのあたりは配慮がないわけではないと思いますけど、ないのでしょうか。

以上です。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございます。

東委員、お願いします。

○東委員 はい、それじゃまず基本的なところなんですけれども、4ページの一番下AFD雇用のコンサルタントにより、レンダー水準とのギャップを埋めるため、補足調査を実施中とありますが、フランスのコンサルタントが、次6ページですけれども、案件設計がかなり変わって、総用地面積とか、自然・景観への影響の減少等々、大幅に軽減されてますけれども、これはベトナム電力公社がフランスのコンサルタントの提言というか、コンサルティング業務を受け入れたということになるのでしょうか。その場合、なんといいいますか、日本のコンサルタントのそのメンツといいいますか、そういうのはどうなるのでしょうか。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

もうお一方、鎌田委員、お願いします。鎌田委員聞こえますか。

○鎌田委員 はい、聞こえております。ありがとうございます。

私からJICAさんに2点ほど質問があります。

1点目は、上池へのアクセスルートと送電線のルートが大きく変更になって、場所が大きく変更になっていて、その理由は詳細は不明とのことで、環境への影響は低減されるような形で変更されて

いるということと理解しました。16ページに、新たなEIAの取得追加は不要と、先方に確認されているということなんですけど、送電線に関しては地上部の改変というのは軽微なものかなと察するんですけど、一方で、アクセスルートは、場合によっては大きく改変されるかと思います。用地取得も実際に発生するのかなと思いますが、もともと予定されていた場所と新たに変わった場所で、先ほど農地だとおっしゃってたと思うんですけど、土地利用のタイプが同じだからEIAはあえて不要ということまでは確認できているのかということを確認させていただきたいです。というのも、新たな場所がもし森林だったら、どうしても面積が小さくても影響が大きくなると思います。

2点目。先ほど山岡委員からもあったんですけど、この下池のほうがスコープから外れた理由を改めてちょっと詳細に確認させていただきたいなと思いました。先ほど山岡委員はその灌漑等への影響がないか、流量の影響がないのか確認されたのかというご発言をされていたかと思いますが、私のほうからは、揚水発電の場合、下池から上池に水の移動がどうしても発生すると思うので、その点でどうしても現状の下池の状況、水質等気にしないといけないのかなと思ったのですが、今回はもう完全に本事業のスコープ外になっているということで、その理由を改めて説明いただければと思います。

以上です。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、JICAの側よろしいでしょうか。灌漑への影響、あと、他のドナーの対応ですけども、順次、どなたか。

○安村 はい、ご質問ありがとうございます。

複数の委員の方から、下池についてご質問いただいております。下池のスコープの整理のところから、まずご説明できればと思います。

JICAが協力を行わない関連事業のうち、仮にJICAが協力行う対象の事業がなければ、その関連事業が建設あるいは拡張されることはなく、かつ、その関連事業がない場合に、JICAが協力を行う対象の事業は実行の可能性がないと考えられる場合、不可分一体の事業だという整理でございまして、その事業スコープの中で考えるという形となっております。

本事業につきましては、下池は農業農村開発省が所管いたします灌漑用の貯水池として、既に供用開始済みとなっております。現時点で利用される施設ということで、この不可分一体の要件には該当しないというところでございます。事業スコープの範囲内には入らないという形で、整理をしております。

一方で、水質ですとか、そういったところについては、問題ないのかというところは、協力準備調査段階では、ご指摘もいただいて確認しておりますけれども、現時点まで、直近の状況につきましては、確認できておりませんので、こちらについては、審査にて確認をしていきたいと考えてございます。

東委員からご質問をいただいたベトナム政府がフランスのコンサルタントの提言を受けて、規模を縮小したのかという点でございますけれども、こちらについては、フランスのコンサルタントはあくまで今回AFDが環境の補足調査をする際に雇用したコンサルタントでございまして、このコンサルタントが設計とか、その変更に関与したということは、承知してございません。

協力準備調査以降はベトナム政府側で検討されていたという理解でございますので、ベトナムの

中での検討を経て、事業スコープの変更がされたと理解をしています。

○原嶋委員長 あと経済的移転を待つというところの、他のドナーも同じ対応をとってくれるのかという点です。

○安村 こちらについては、同様にほかのレンダーも、すべからく2国間の開発機関、もしくは欧州投資銀行、国際機関でございますので、こういった機関、それぞれ環境社会配慮のルールを当然持っておりまして、JICAの環境ガイドラインとかなり似たような対応しておりますので、同じように対応していくということを想定しておりまして、レンダー間で調整をしていくということを想定してございます。

○原嶋委員長 あと、アクセスルートを変更したにも関わらず、EIAの変更は不要だというふうなことをおっしゃってますけれども、現在の土地利用は従来農地ということを前提でしたけれども、森林などを含むようなことがないのかという点です。

○安村 こちらベトナムの国内基準ではEIA不要という判断ですけれども、レンダー水準ではESIAが必要ということで別途作成をしてございます。現状の計画の土地利用状況を踏まえた環境影響評価が実施されているというふうに承知をしております、土地の状況については、影響は最小になるような形で、ルートの選定がされていると理解しております。

○原嶋委員長 とりあえずいただいたものは以上ですけど。

審査部の側にちょっと念のため後ほどコメントいただきたいんですけども、下池についてはスコープ外だということで下池の設置はそもそももう既に設置されてるんで、設置に伴う影響は問題ないと思いますけれども、揚水することによって、水を引いたり流し込んだりして動かすということまでもスコープ外っていうのは、ちょっと整理が十分じゃないような気がするんです。下池を設置すること自身は別でもう既にあるので良いかもしれませんが、上池と下池で水を動かすことによって、水の量を動かしたり、水の温度が変わったり、生物が移動したりというそういう供用段階での影響っていうのは全くスコープ外と言えるかどうか、ちょっと後ほどコメントお願いします。

続きまして、田辺委員、お願いします。

○田辺委員 田辺です。

まさに今、その下池のスコープ外の話をしたかったのも、もう既にだいたいぶしてるんですが。

スコープ外という表現が不適切なのかなと思ってまして、支援対象外とかそういうことであれば全くその通りなのですが、ガイドライン上は、スコープ外と断定できるものではないと考えています。

以上です。

○原嶋委員長 そうですね。ちょっと言葉の使い方と、それは後ほどちょっと審査部の側でまとめてコメントをお願いします。

重田委員、お願いします。

○重田委員 重田です。

既にご指摘されている部分がありますけれども、10ページの少数民族ラグライ族は、世銀のESS7の適用対象ということが確認されたという部分とか、あと17ページもこのラグライ族や66世帯と4組織の影響が生じると書いてあります。それを踏まえてフレームワークによる対応が書いてあって、

この21ページの一冊下のステークホルダー協議が開催されるっていう部分は、どの段階でステークホルダー協議を開催していく予定なんでしょうか。

また、現段階では、現地住民からどのような意向がでているのか、ステークホルダー協議が開催されているんでしょうか。

以上です。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございます。

鋤柄委員どうぞ。

○鋤柄委員 はい、鋤柄です。

私のほうから保護区について、教えていただきたいと思います。

10枚目のスライドで上部調整池については「厳重な保護下にある」、というふうに記述されています。また14ページの代替案の比較で、その上部調整池についてですけれども、ここではその「保護林」という書き方になっています。そして16ページの環境レビュー方針の概要のところでは、「プロジェクト対象地域は保護区等には重ならない」という書き方になってます。ここがよくわからない点でして、10ページで厳重な保護下にあると言われているのは、どういう規制がかかっているのか。また、14ページで言われている保護林、これはどういう、国が指定した保護区ではないけれども、省なり県なりが指定した保護林なのか、その関係がもしわかれれば教えていただきたいと思います。

以上です。

○原嶋委員長 それでは、JICAの側、最初に先ほど下の池のスコープ外ということと、あの水を上げたり下ろしたりすることによる影響の区別の仕方と整理の仕方、あと、ステークホルダーミーティングの開始時期、保護区、保護林の言葉の整理と内容、お願いしてよろしいでしょうか。どちら、どういう分担になりますか。

○池上 審査部事務局の池上です。

下池のところについて、一般的な我々の理解をお伝えさせていただければと思います。

既に各委員からのコメントの中に答えがあったように感じていますが、下池の部分については支援の対象外です。ただ本件事業が大きな影響をもたらす可能性もありますので、その影響については、調査を検討する必要があるものと考えております。個別のこの案件についてどこまで対応するかについては、事業部のほうにお願いできればと思います。

○原嶋委員長 はい、じゃあそれでは、安村さん、今の受けてですか。

○安村 すみません、こちらの用語の使い方が適切ではなかったということで失礼いたしました。

揚水発電の事業による放水と水質への影響というところは、影響評価に入るという理解でございますので、こちらについては、検討対象という理解でおります。

○原嶋委員長 水量。問題は質と量の問題、二つ言われてるんですけど。

○安村 そうですね、放水ですので量も含めて影響評価に入っているというふうに理解をしております。

続きまして、順不同で恐縮ですけれども、少数民族のところで、ご質問いただいたステークホルダー協議のところですが、フレームワークでの対応というのは、あくまで送電線部分のみを想定しておりまして、揚水発電所の建設による影響を受けるラグライ族の方へのステークホルダー協議というのは、既に実施済みというところでございます。

上池の貯水池についての、保護林との位置づけというところですけども、上池エリアが保護区ではないというところは、確認はしてございます。現状のドラフトのESIA上ではこういった記載をしています。保護林というところがどういう用語で使われたかというのは、協力準備調査段階での用語になっておりますので、そこについては詳細確認したいと思ってございますが、いわゆる保護区に当たらないというところについては確認をしております。

○原嶋委員長 はい、一応、今いただいておりますので、承知しました。

次に進めさせていただいてよろしいでしょうか、安村さん。

○安村 はい、お願いいたします。

○原嶋委員長 それでは、まず林副委員長、お願いしてよろしいでしょうか。

○林副委員長 はい、林です。すみません、お願いします。

ちょっと、今までもう少し話が出ていることと重なるんですけど、EIAを10年前のものを使うということなんですけど、多分、普通これだけを見ると、少し、なぜってというような形も出てくるので、ルートも一部変わっているところもあるんですけど、そういうものを踏まえて、どうしてEIAが必要ないのかっていうのを、もう少しきちっと整理していただいたほうがいいのかっていう気がしました。それが一つです。

それから7ページかなんかに、この事業の協調融資機関のリストはいっぱい載ってるんですけど、私途中で若干一部抜けてた時間があるので、もしかしたら説明があったかもしれないんですけど、この中で、JICAがどのぐらいの割合を占めていて、その他の機関がどのような、融資全体の中での位置づけなのかっていうのをちょっと教えていただければなと思ってます。

以上です。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございます。

併せて、今チャットに貝増委員からの質問等ありますので、議事録に残す趣旨も含めて読み上げます。

一つ目がスライド10枚目についてです。上池調整エリアが重要な自然生息地と評価される見込みと書かれていますが、上の表から何か分からず、いつ頃もしくは既にどこがそのような評価をするのでしょうか。これは先ほどちょっとあったかと思えます。それが1点目。

2点目。スライド13枚目、JICAのベトナム国ピーク対応型電源最適化計画調査の結果から候補地点の一つとして出てきて、PDP6で開発計画として組み込まれたと書かれていますが、PDP6では定格何MWの揚水発電がいつくらいに運開と書かれているのか、その後のPDPにもずっと織り込まれていたのでしょうか。これが2点目。

3点目。スライド18枚目に関連して発電所関連の調査は終了し、承認も取得済みですが、送電線についてはF/Sが現時点でも未了になっていますが、27年から28年に終了になります、それから入札図書を揃えて、入札、契約、工事開始になり30年に運開はかなり難しいのではないのでしょうか。特に500kV送電線敷設に伴う住民移転などに時間を要する可能性もあるとは推察します。スケジュール感として、果たして、30年30年ないし31年の運転開始、送電開始の妥当性はどのようなものでしょうか？

以上であります。

安村さん、併せて、林副委員長からのご指摘と、今の貝増委員からのコメント、質問含めて対応お

願いでよろしいでしょうか。

○安村 はい、ご質問ありがとうございます。

10年前のESIAについてそのまま使うのは適切なのかという点でございますけれども、こちらは環境許認可としてのEIAの修正は不要というところでございます。調査としての環境影響評価についてはレンダー基準でのものを別途実施しております。ですので、10年前のものをそのまま使うということではなくて、スコープ変更を受けた対応をしているところでございます。

総事業費に占めるJICAの割合というところでございますけれども、まだ現状協議中ということで、変わり得るステータスではありますけれども、6機関おまして、それで按分するような想定で考えておりますので、割合としてはそんなに大きくならないといえますか、20%弱ぐらいで融資金額という形を現時点では見込んでおります。

続きまして、チャットでいただいている質問のところですが、上池の調整エリアが重要な自然生息地と評価される見込みという点につきましては先ほどもほかの委員の方からご指摘いただいている点でこちらの回答が不明瞭だったところもあるかと思うんですが、重要生息地評価というのをやっております。その中で、いくつかのCritical Habitatに該当するというものが、リストアップされておまして、コウモリですとか魚と牛ですとか、そういったところの内容を踏まえて、今、補足調査を追加的に実施中と聞いております。より詳細なところは、審査の中で、確認してまいりたいと考えてございます。

2点目のPDP6で開発計画として組み込まれたというところですが、こちらはPDP6が、今手元にパッと出ませんので後ほど確認したいと思いますが、現状の直近のPDP8までの間引き続き含まれていたと理解をしております。MW数に変更があったかどうかについては、事業スコープ自体も変わってきておりますので、変更あったのではないかと推察しておりますけど、こちらは確認して、回答できればと考えてございます。

3点目の発電関連のところ、送電線のところでございますけれども、こちらについては実現可能性とタイムラインというところは、我々も審査の中で確認をしたいというふうに考えてございますが、借入人側からの現状聞いておりますタイムラインとしては、2030、31年と聞いてございます。

取り急ぎ、以上です。

○原嶋委員長 はい、どうもありがとうございました。

念のため確認になりますけれども、EIAを新しく変更しないというのは許認可上の扱いで、内容的にはレンダー水準での補足のEIA調査をしているということが1点。

そういう中で下池については、支援の対象外ではあるけども、下池の水質あるいは水量への供用時の影響などについては、支援のスコープじゃなくて、調査のスコープとして入りうるという理解でよろしいでしょうか。

○安村 はい、ありがとうございます。2点ともご理解のとおりです。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、ほかございますでしょうか。内容的にはまたちょっと先になりますけれども、ワーキンググループの中で詳しくということになりますけれども、ここでどうしても質問等ございましたら、どうしてもお聞きになりたい点ありましたら承ります。

サイン送ってください。

田辺委員、よかったでしょうかね。

○田辺委員 はい、大丈夫です。

○原嶋委員長 それでは、よろしかったですか。それでは、一通り終わりましたので、特になければここで締めくくりとさせていただきたいと思いますが、何かどうしても重要な点ありましたら承りますので、サインを送ってください。

それでは、本件、ここで締めくくりとさせていただきます。

安村さん、どうもありがとうございました。

○安村 ありがとうございました。

○原嶋委員長 それでは、ちょっと時間が押しておりますけれども、今後の会合スケジュールの確認ということで、事務局からお願いします。

○池上 はい、審査部事務局、池上です。

冒頭ご指摘いただきました、お配りしております議事次第に誤りがあまして、申しわけございません。次回の全体会合については、6月6日金曜日、通常どおり14時からということで予定しております。

本日は会議室からのご参加される方いらっしゃいませんでしたけれども、次回以降も会議室からの参加ももちろん可能としておりますので、ぜひご検討いただければと思います。

以上となります。

○原嶋委員長 議事次第の中で、6月9日月曜日になっておりますけど、これが6月の6日です。はい、よろしくお願いします。

それでは、本日、概ねご発言いただいたと思います。柴田委員、ご発言なかった、よろしかったですか。

○柴田委員 はい、大丈夫です。ありがとうございます。

○原嶋委員長 それでは、最後になりますけど、何か確認すべき点等ございましたら、ご発言頂戴いたしますので、サインを送ってください。ちょっと時間をなんとなく長くなってしまっして申しわけありませんけれども、何かございましたら、サインを送ってください。

事務局のほうはよろしいでしょうか。

○池上 はい、事務局です。特にございません。

○原嶋委員長 よろしいでしょうか。

それでは、予定の議事、終わりましたので、第168回の環境社会配慮助言委員会全体会合、これで終了とさせていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

閉会 16:50