

環境社会配慮助言委員会 第177回 全体会合

日時 2026年3月9日（月）13:58～17:15

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 |
| 石田 健一 | 元東京大学 大気海洋研究所 海洋生命科学部門 元助教 |
| 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

(※) 会議室参加

JICA

| | |
|--------|---------------------------|
| 池上 宇啓 | 審査部 環境社会配慮監理課 課長 |
| 西井 洋介 | 審査部 環境社会配慮審査課 課長 |
| 千谷 みのり | 東・中央アジア部 中央アジア・コーカサス課 企画役 |
| 壽楽 正浩 | 民間連携事業部 海外投融資第二課 課長 |

調査団

| | |
|--------|-------------------|
| 澤田 賢太郎 | 株式会社建設技研インターナショナル |
|--------|-------------------|

○池上 皆様、こんにちは。審査部事務局の池上です。

お時間2分前でございますけれども、委員の皆様全員入られたようですので、会議のほうを始めさせていただきますけれども、冒頭、音声確認させていただきます。私の声が届いておりましたら、何らかの形でお知らせ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。

では、改めまして、環境社会配慮助言委員会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。

本日、奥村委員からご欠席の連絡をいただいておりますので、総勢21名のご参加となります。また、会議室のほうからは、東委員、源氏田副委員長、柴田委員、谷本委員の4名にご参加いただいております。

冒頭、定例で恐縮ですけれども、お願い事項のほうを繰り返させていただきます。

まず、参加者の皆様へ逐語録を作成いたしますので、必ず名前を名乗っていただいて、原嶋委員長から指名があってから発言のほうをお願いします。また、発言については、質問かコメントかを明確にさせていただくとともに、JICA宛か誰々委員宛か、こちらのほうもお伝えいただけるとありがたいです。

なお、JICA宛の場合は、事業部宛、審査部宛、調査団宛等は明確にさせていただかなくても、適宜こちらのほうで判断させていただきます。また、他の方が発言中は発言が終わるのを確認してからご発言のほうをお願いします。

会議室ご参加いただいております4名の皆様は、必ずマイクのほうを使って発言のほうをお願いします。マイクは人数分ないのですけれども、適宜回して使用していただければと思います。また、発言の際にマイクをオン、それから終わってからマイクオフということでお願いします。

オンラインの皆様については、いつもどおりですけど、ハウリングを防ぐために事務局の設定で一律ミュートにしておりますので、発言される際にミュートを外して、可能であればカメラをオンにいただければと思います。また、発言が終わりましたら、以上です、とお伝えいただき、速やかにミュートにいただけると幸いです。

では、お時間が過ぎましたので、原嶋委員長のほうにこちらのほうでマイクのほうを渡させていただきます。原嶋委員長、よろしくをお願いします。

○原嶋委員長 はい、音声入ってますか。

それでは、改めまして、第177回のJICA環境社会配慮助言委員会全体会合を開催させていただきます。よろしくをお願いします。

本日は奥村委員がご欠席ということですが、その他委員4名は会議室からということで承っております。その他の委員はオンラインでのご参加ということでよろしくをお願いします。

それでは、開会終わりましたので、ワーキンググループのスケジュール確認ということで、よろしいでしょうか、画面のほう。事務局のほう何かありますか。よろしいですか。

○池上 特段ございません。大丈夫です。

○原嶋委員長 今、お手元に日程表届いていると思いますので、細かい修正については、数日中に事務局のほうにご連絡ください。

事務局から何か補足がありますでしょうか。あるいは、大きな点で確認、あるいは質問ありまし

たら承りますので、サインを送ってください。

○池上 事務局、池上です。事務局のほうから特段補足事項等ございません。ありがとうございます。

○原嶋委員長 はい、よろしいでしょうか。それでは、特にないようでしたら、次に進めさせていただきます。繰り返しになりますけども、細かな日程の変更等については、数日中にメールで事務局のほうにご連絡をお願いします。

それでは、早速続きまして、案件概要説明に移りたいと思いますけども、会議室のほう、準備はどうでしょうか。

○池上 はい、大丈夫です。

○原嶋委員長 それでは、本日、案件概要説明2件です。まず、1件目のウズベキスタンの国際連結性強化事業、スコーピングということで、ご担当の方、ご説明をお願いしてよろしいでしょうか。

○千谷 はい、ありがとうございます。東・中央アジア部中央アジア・コーカサス課の千谷と申します。

本日はウズベキスタン共和国から2件、こちらの国際連結性強化事業とタフタコラチャ峠トンネル建設事業について諮らせていただきたいと思います。

いずれも道路セクターに属することから、JICA環境社会配慮ガイドラインでカテゴリAと分類させていただいておりました、今後、環境社会配慮への影響をしっかりと評価して、なるべく極力回避、緩和する形で案件を検討していきたいと思いますので、委員の皆様からご助言、ご指導いただければと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。

まず、ウズベキスタン共和国について、簡単な概要についてなんですけれども、ウズベキスタン人口3,600万人で、一人あたりGNIが3,100ドルぐらいという中央アジアの中所得国でございます。

中央アジアはウズベキスタン、カザフスタン、キルギス、タジキスタン、トルクメニスタンの5か国からなりまして、ウズベキスタンはこれら全ての国、それから南はアフガニスタンと接しております。

ウズベキスタンは海がなく二重内陸国となっております、貨物や旅客輸送の約90%以上道路を利用しているため、道路網の整備や維持管理、非常に経済社会の発展にとって重要な課題となっております。

このような中、ウズベキスタン政府のウズベキスタンストラテジー2030の中でグローバル物流への統合、高度化をうたっております、特に地方の道路の状況の改善や国境道路を改善し、国際連結性（リージョナル・コネクティビティ）を強化していくことを、ストラテジーの中でうたっております。

実施機関である道路委員会（Committee of Roads）と、その監督官庁である運輸省（Ministry of Transport）とこれまで協議を重ねる中で、先方から周辺国とのコネクティビティに資する道路や橋梁への支援も期待されている次第でございます。

で、道路の状態の改善のみならず、交通安全の強化というのも重要な課題となっております、そちらにも期待が寄せられております。

それでは、このお配りしている資料に沿って、それぞれの概要を説明させていただきたいと思ひます。

今回の国際連結性強化事業なんですけれども、3つの大きなコンポーネントに分かれておりまして、まずはアンディジャン州道路改修事業、それからサマルカンド州の道路改修、それからサマルカンド州の橋梁の架け替えと拡幅、この3つのコンポーネントからなっております。

そのうち、アンディジャン州の道路改修はキルギスとの国境を繋ぐA373号線、もう一つのサマルカンド州の道路改修はタジキスタンとの国境を繋ぐA377号線を、こちら改修及び拡幅する案件でございます。

3つ目の橋梁の架け替え、拡幅に関しては、A377号線に連結する道路沿い、また、その近辺にある老朽化した橋を対象としております。これから3つのコンポーネントについて説明をさせていただきたいと思っております。

アンディジャン州道路改修事業については、ウズベキスタン第4の都市であるアンディジャンとキルギスの国境を繋ぐ4車線の幹線道路A377号線の舗装を、アスファルトからコンクリートに改修しようとするものでございます。

1日の交通量は23,000台から49,000台となっております、本事業によって始点から終点まで45分間かかる時間を、だいたい39分ほどで通行が可能となるように改修をしたいと考えております。

あと本事業の45km区間、年間の交通事故が520件となっております、非常に多くなっております。信号とか歩道橋の設置によって、安全性の確保を図っていきたく思っております。

こちらの道路は近隣に国立公園や住民移転の予定はございません。一部歩道橋の設置などで小規模な用地取得が必要となる見込みではございますが、大規模な用地取得というのは予定しておりません。

二つ目のサマルカンド州道路改修事業は、こちら第3の都市サマルカンドとタジキスタンの国境を繋ぐ幹線道路、A377号線なんですけれども、約36kmのうち9kmはアスファルトからコンクリートへの改修のみ、残る約26kmに関しては、コンクリートへの改修と、あと2車線から4車線への拡幅を行おうとするものでございます。

それから、サマルカンド市を囲む環状道路があるんですけれども、そちらとこの道との交差点の部分に関しては、立体交差の建設も検討しております。

こちらの案件は、この写真の上部に、対象道路から3kmぐらいのところなんですけれども、ザラフシャン国立公園というのがございます。こちらの国立公園の広さは2,400ha、うち保護されているエリアというのが1,700haで、IUCNのKey Biodiversity Areaに指定されております。

3つ目のコンポーネントでサマルカンド州の橋の架け替え事業なんですけれども、こちらは先ほどのA377号線と連結する道路沿いの橋や建設する橋を選定しております。いずれの橋も建設から40年近く、または、それ以上経っております、架け替えによって走行性や交通安全の強化を図ってまいりたいと思っております。

今、説明させていただいた3つのコンポーネントについて、代替案がございますので、次に説明させていただきたいと思っております。

まずはアンディジャン州の道路改修事業の方、こちら事業を実施しない場合の影響なんですけれども、こちら道路表面状態がさらに悪化して、走行性の悪化、交通渋滞の悪化、それから、輸送コストの増大、また、交通安全対策が行われないうえによって交通事故が発生し続けること、それから環境面では交通渋滞による温室効果ガスの排出量が増えていくこと、また、社会面では、救急車両の通行

の困難さなどが考えられます。

代替案として、二つございまして、こちら、まず上の青いルートなんですけれども、こちら、既存道路と並行して走る新規の新しい道路となります。走行性や安全性の改善といった事業目的には沿うのですが、一定規模の用地取得や住民移転発生するほか、畑の中を通しますので、こちらちょっと灌漑施設の分断が起きてしまうことも考えられまして、そちらの改修を行う必要があるかと考えられます。

そのため、事業コストのほう、用地取得のコストや灌漑施設の改修のコストなどが考えられますので、今の黄色い線の現案改修よりも事業コストが高くなることが考えられます。

二つ目の代替案として、始点と終点を直接繋げる一番短いルートということで、赤いところを引いております。こちら南側が、ご覧になられますとおり、山を通らないといけないので、トンネル建設が必要になると考えられます。それ以外は、こちらのピンクや緑の市街地や畑を通さないといけないので、用地取得や住民移転が発生する見込みです。

こちら事業コストの面でもトンネル掘削のコストや用地取得のコスト、新たにかかってまいりますので、今の現案の黄色のルートよりも事業費のコスト高くなっていくことが想定されます。

これら3つ比較いたしますと、黄色の今ある既存道路のA373号線の改修、アスファルトからコンクリートの改修というのが最良だろうと考えております。

次にサマルカンド州の代替案ですけれども、事業を実施しない場合は、先ほどのアンディジャンと同様なんですけれども、交通渋滞の悪化、輸送コストの増大、温室効果ガスの排出量の増加や救急車両の走行の困難などが、影響として挙げられるかと思えます。

代替案ですけれども、こちらのザラフシャン国立公園というのが北側にありまして、そこから少し離れた青いほうの道路というのを提案させていただいております。こちら新しい道路になりまして、こちら畑や市街地少し通ってくるルートですし、また、新しい道路ですので、切土盛土設置が必要な大規模な工事となりますので、少し事業コストのほうも現案の黄色の線、既存道路の改修と拡幅よりも事業コストがだいぶ高くなっていくようなことが想定されます。

こちら比較いたしまして、用地取得などが少なく、事業コストも抑えられる既存道路の改修・拡幅というのを最良の手段かと考えております。

最後に橋梁ですけれども、こちら4橋ございまして、4橋のうち3つが架け替えで、もう一つは拡幅のみとなります。架け替える橋に関しましては、本事業を行わない場合にはさらなる劣化による落橋のリスクというのが増大しまして、あと大型車の通行規制というのをしておりますので、こちら引き続き迂回をする必要があって、輸送コストの増大、また、低速での通行によって輸送コストの増大などが考えられます。

拡幅する一つの橋につきましても、今の3つの橋の同様のリスクに加えて、橋のところで急に道の幅が狭くなってしまっているような状態ですので、そちらで、特に夜間での交通事故というのが発生するリスクが引き続き存在するということが考えられます。

代替案なんですけれども、既存の橋がある場所に架け替える場合と、新しい橋を川上、あるいは川下に造るという代替案があるんですけれども、こちら新しい橋の位置を川上や川下に置く場合は、左の下の図のとおり、線形がずれてしまうんです。普通の道路のところと橋のところグネット線形がずれてしまうので、こちら少し走行性や安全性が下がってしまうかなと考えます。

で、環境社会配慮の面でも、既存の橋の位置で架け替える場合は、仮設の橋を建てるんですけれども、その仮設の橋というのも、多少環境面での影響がありますけれども、テンポラリーな影響となりますので、既存の橋の位置で架け替えることが最良かなと考えております。

あとは拡幅する橋に関しましても、こちら両側を拡幅する案と、片側に拡幅する案というのがあるんですけれども、こちら片側にしてしまう場合、線形が少しゆがんでしまうので、両側で拡幅をして、線形をきれいにまっすぐにしたほうが良いだろうということで、一つ目の両側に拡幅するというものを考えております。

環境社会配慮事項なんですけど、まず、いくつか今後の予定というところでは、スコーピング案を4月末、あるいは5月の初旬頃にワーキンググループを開催させていただきまして、そこでもいただいたご助言に基づいて、概略設計とか、ステークホルダーミーティング、EIAの作成などを進めまして、来年の2月ぐらいにまたドラフトファイナルレポートのワーキンググループを開催させていただければと考えております。

こちら、申し上げたとおり、カテゴリAに分類されるかと思っております。

ウズベキスタンでは、実施機関である道路委員会(Committee of Roads)がEIAを作成したあとに、国家環境・気候変動委員会、こちら元、数か月前まで環境省という名前だったんですけれども、最近、委員会とNational Committeeに改名しております。こちらの委員会の国家環境専門官というところ、State Ecological Expertise、SEEというところが、EIAを承認して事業実施にかかる許可、positive conclusionというのを下します。このpositive conclusionというのが、SEEから出ない限り、資金調達など事業の実施ができません。

サマルカンド州の道路に関しまして、拡幅する26kmの区間で住民移転が発生する見込みとなるのですが、こちらJICAのガイドラインに沿ってResettlement Action Planというのを作成する予定です。

ウズベキスタン国内では、類似する移転補償計画というのを作成が必要でございまして、こちらはまずステークホルダーミーティングをやったあとに、地方政府が承認したうえで、それがEIAに添付されて、先ほどの環境委員会に提出され、審査されることとなります。それが住民移転のほうの流れです。すいません、次のスライドを。

あと、こちらのサマルカンドの改修拡幅事業に関して重要なポイントとして、ザラフシャン国立公園、こちらが約3kmぐらいのところまで存在しております、こちらに生息する動植物への影響を調査して、なるべく影響を回避、緩和するように検討してまいりたいと思っております。

こちら、先ほど少し申し上げたとおり、Key Biodiversity Areaに指定しております、200種類以上の鳥類が生息しています。また、この対象道路の脇にある樹木にアオサギなどがねぐらにしているという情報もございまして、こういった生息地の消失だったり、騒音や振動による影響などがどの程度あるのか、その辺を工事中、供用後の影響というのを分析しまして、必要に応じた工事時期の工夫ですとか、生息環境の維持などを対応してまいりたいと思います。

その他に関しまして、大気質への影響というのは、主に工事中の車両の稼働による短期的な影響が想定されます。供用後は交通量が増加するかと思うんですけれども、渋滞緩和による排気ガスの排出量の改善なども期待されます。

騒音につきましては、工事中に重機の稼働や運搬車両の増加による短期的な影響が想定されまして、供用後に関しては、主にコンクリート舗装になることによって、少しいアスファルトよりは騒音

のレベルが上がってしまうのではないかと懸念されます。このあたりは周辺の住民にも説明をさせていただきたいと思っております。

振動については、工事中の重機の稼働や路面の切削によって短期的な影響が発生する見込みでございます。供用後はコンクリートの継ぎ目のところが、少し段差になってしまっていて、少し振動が発生してしまうかと考えられます。

水質に関しましては、工事中、工事直後にセメントの敷設を行いますので、その添加剤などが流出するといった短期的な影響が考えられるかと思えます。

橋の架け替えや拡幅に当たっては、河川への影響というのも短期的に発生するかと考えられますので、こちら調査を行って、最小限の影響になるように調査してまいりたいと思えます。

いずれも影響が国家基準を下回るように環境影響を極力抑えるような事業計画を検討してまいりたいと思えます。

動物につきましては、先ほど申し上げたとおり、対象道路の近く、サンマルカンドの拡幅する道路の近くの樹木をめぐらしているアオサギなどの鳥がいるという情報がありました。また、橋梁の架け替え、拡幅の時の河川で短期的に影響を受ける可能性があるかと思えますので、工事中、供用後の影響をこちら調査して対応策を検討してまいりたいと思えます。

交通安全の面ですけれども、こちらは本事業を通じて、基本的には交通安全改善する計画ですけれども、工事中の重機の稼働による事故の発生リスク、舗装改善によるスピードの上昇リスクというのが考えられますので、工事中は十分注意するとともに、これまでの事故のデータを確認しまして、住民へのインタビューなども通じて、危険箇所というのを特定して、しっかりと交通安全の面での対策を検討してまいりたいと思えます。

あとは、交通安全の啓発活動の状況も確認しつつ、事業の中で何か交通安全の啓発活動ができることがあれば、それを盛り込むなどして検討したいと、改善をしていきたいと思えます。

住民移転につきましては、先ほど少しお伝えしましたとおり、サマルカンドの道路の拡幅の際に住民移転が想定されます。ウズベキスタンの法律では、違法の占拠者への補償というのは、基本的には必要ないと、しないというふうにされているようなんですけれども、あと生計の回復までは行わないとなっているようですので、こちら、JICAのガイドラインを適用することをしっかり道路委員会の方々に説明をして、ご理解をいただいて、生計回復や違法占拠者への補償についてはしっかりと行うようにしてまいりたいと思えます。

あとは、その他は一部の畑の用地取得が発生する可能性ですとか、工事中、重機を置いたりするヤードの確保のために、短期的に用地取得が必要になってくるかと思えます。

あとは、先ほど冒頭申し上げたとおり、アンディジャン州の道路に関しては、用地取得、大きなものを予定されないんですけれども、歩道橋とか設置する時に少し一部の用地取得が必要になってくる可能性がありますので、それあたりを調査してまいりたいと思えます。

最後、すみません、先住民への影響なんですけれども、ウズベキスタン、基本的にトルク系民族のウズベク人というのが約85%いらっしゃる。で、そのほかはキルギス人、カザフ人、カラカルパクスタン人、トルクメン人、あと、ペルシャ系のタジク人、朝鮮人、ロシア人がいらっしゃいます。で、国境が近い事業なので、影響を受ける方々の中には、サマルカンド州のほうにはタジク人、また、アンディジャンのほうにはキルギス人がいらっしゃるかと考えられます。

これら自治体への調査や住民協議等を通じて実態を把握しまして、必要な配慮をしながら調査をしてまいりたいと思います。

最後にスケジュールなのですが、先ほども申しあげましたスコーピング案へのワーキンググループに関しましては、4月、5月頃に開催をさせていただきまして、そのあと本格的な調査を現地で開始しまして、ドラフトファイナルレポートへの助言というのを2月頃に助言委員会開催させていただきたいと思います。

○原嶋委員長 はい、どうもありがとうございました。

1点だけ、住民移転のあるなしは、サマルカンドではあり得るってこと、ちょっとその辺、資料との整合性、教えてください。

○千谷 はい、ありがとうございます。

サマルカンド州の道路の拡幅の際に少し発生するかと考えております。

○原嶋委員長 例えば、PowerPointのページ11の代替案を見ると、記述は矛盾していないか、確認をお願いしたいんですけど。用地取得は限定的っていうところですか。

○千谷 はい、すみません。ちょっと混乱させてしまうような記述で申しわけございません。

用地所得も限定的でして、住民移転も限定的ではありますが、発生する予定でございます。

○原嶋委員長 例えばこの11ページの右側の案2では、住民移転が発生って書いてありますよね。で、案1を見ると、ちょっとこれだけ見ると住民移転が発生しないのかなってちょっと誤解したのかもしれないんですけども、その辺の全体の整合性を確認したかったんですけど。

○千谷 サマルカンドのほう、改修のみする区間と、拡幅する区間というのがございまして、この地図でいう左側のほう、9kmぐらいは改修のみとなっております。その右側の26kmぐらいは拡幅も含まれておりますので、そちらのほうで住民移転が少し発生する見込みとなっております。

○原嶋委員長 書き方、ちょっと見直したほうがいいかもしれませんので、よろしく願います。

それでは、ご質問等承りますので、サインを送ってください。一応、お三方ずつぐらいを目途に受け止めのほうをいただきますので願います。

それでは、重田委員、どうぞご発言ください。

○重田委員 はい、重田です。聞こえますか。

環境社会配慮事項の3番目になりますか。ザラフシャン国立公園のところ。ちょっと見ていただけますか。国立公園の地図のところです。

この地図の右のほうのいろいろ説明が書いてあるところの下のほうで、いろいろ乾燥化とか農地開発、多様化の低下が課題となっており、またこの川砂利採取は禁止されているが、違法行為が絶えないということですけど。

もしこの道路を造った場合、国立公園の自然環境に結構かなり影響があるんじゃないかなと思いますけれども、その辺はどう考えておられるか教えていただければと思います。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございました。

鋤柄委員、願います。

○鋤柄委員 はい、鋤柄です。2点、教えていただきたいことがあります。

一つは前のほうのA373号線です。この事業について、事業区間の前後は既にウズベキスタンのほ

うで改修を行っているということが書いてありましたが、この事業区間だけが未着手というのは、何か理由があるのでしょうか。もしわかれば教えていただきたいと思います。

2点目がページ6番です。この橋を架け替えますというスライドで、既往調査によって優先順位を決めたということが書いてありました。この既往調査というのはいったいどういうものなのか。JICAのほうで以前おやりになったのか、あるいは、ウズベキスタンのほうで独自に調査をしていて、そこで優先順位がついているのか、それを教えていただきたいと思います。

以上です。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。

山岡委員、どうぞ。

○山岡委員 はい、山岡です。ありがとうございます。JICAへの質問になります。

口頭でのご説明ですと、現状はアスファルト舗装ですけれども、これをコンクリート舗装に変えるということでした。この理由について教えていただきたいと思います。

コンクリート舗装は耐久性は高いと思うんですが、いわゆる維持管理とか補修の時は、アスファルトのほうの方がやりやすいと思いますし、どういう視点でコンクリート舗装にされたのかという質問です。

それに関連しまして、一番最初に重田委員から川砂利の使用についての懸念がありましたけれども、コンクリートにすると、近くの川砂利を利用して、それでコンクリートを作るなんてこともあり得るのかなと思いましたので、もしもその辺の懸念とか、何か考えられていることがあれば教えてください。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

もうお一方、阿部委員、どうぞご発言ください。

○阿部委員 はい、ありがとうございます。阿部です。

現地の基本情報として、今後気温等とか気候ですとかお調べになるとと思います。また、工事が何箇所かで行われるようですが、こちらのタイミングについても今後決定されるのかなというふうに考えますけれども、サマルカンドとウズベク全体が、結構気候が、気温差が激しいところというふうに、情報がございまして、労働者の労働衛生というところと言うと、どのような労働者の保護というものが、現地ではあるのかということをお聞かせいただきたいと思います。

また、次はコメントですけれども、この労働衛生について、この労働者の方々が暑い時ですとか、乾燥した時に、水分補給とかできるのか、できないのかとかいうあたりの、環境面での計画ということに入るのかもしれないけれども、その辺についてのデータをお調べいただきたいと思います。

で、もう一つはコメントで、やはりこの環境面との関わりですけれども、先ほど申し上げたように、気候が、差が激しい、温度が高くなる可能性があるということと、乾燥ということから考えますと、やはりこの工事現場の近くにお住まいの住民の方々への粉塵等の被害が想定されますので、このあたりについてももしっかりお調べ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、今までのご質問等、手短かに受け止めお願いしていいでしょうか。で、ワーキンググループのほうで、またご報告ということであれば、そちらのほうに委ねていた

だいても結構ですので、手短にお願いしてよろしいでしょうか。

○千谷 ありがとうございます。

一つ目にいただいた国立公園への影響というのは、なるべくないようにする方法を調査してまいりたいと思うんですけれども、おっしゃる川砂利を利用するとかっていうところは、当然違法行為ということで、我々の事業の中では、絶対に行わないようにコントラクターや下請けの業者、そちらをしっかりと指導するようにしたいと思います。指導を徹底して、実態として、川砂利の採取行わないようにしてまいりたいと思いますけれども、それをしっかりと確保できるように、どのような方策があるかというのも、調査をできればと思います。ありがとうございます。

二つ目のご質問で、前後は既にほかのドナーとかも入って舗装改修は済んでいるんですけれども、この区間だけ取り組めなかった理由というのは、交通量が多いということで、ちょっと道路委員会の実施機関のほうが、躊躇していると申しますか、なかなか手がつけられないという状況だったようです。

で、ウズベキスタンの中で、今、アスファルトからコンクリートに徐々に変えていこうというふうな動きがございまして、コンクリートも自国生産っていうんですか、生産を増加させているところですので、そっちの動きもあって、今回コンクリートを使用した道路改修をしていきたいという意向がございまして。

3つ目の橋の架け替えに関連して、既往調査として、どういう調査があったかというところなんですけれども、こちらはJICAが数年前に実施した基礎情報収集確認調査というのがございまして、その中で、道路委員会から聴取してどの橋梁がどういう状況かというのを調査しています。

その中で、こちらのサマルカンド州の中で、重要な危険度が高い、やってほしいという橋を選定しております。

○原嶋委員長 アスファルトからコンクリートを選んだ理由をお願いしていいですか。

○澤田氏 ご質問ありがとうございます。コンサルタントの建設技研インターナショナルの澤田と申します。その点、私のほうからお答えさせていただきます。

コンクリート舗装のほうを前提に事業を進めていくという点に関しましては、もともとウズベキスタンは、輸入材料に頼ったアスファルト舗装をずっと整備を続けてきたんですけれども、昨今維持管理費の低減、または自国で取れるセメントの材料を使った舗装を進めていこうということで、今回、実施機関であります道路委員会のほうも、アスファルト舗装からコンクリート舗装への、いわゆる転換、取り組みというものを積極的に進めているところでございます。

で、この道路につきましても、改修事業を行うのであれば、コンクリート舗装を適用していただいて、維持管理の低減ですとか、耐久性向上、そういった観点でお願いをしますということではあるのが背景になってございます。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、労働衛生の問題について、どうぞお願いします。

○千谷 はい、ありがとうございます。

労働衛生の基準につきましては、これから十分調査してまいりたいと思うんですけれども、ウズベキスタン国内では、世銀やADBの支援による道路の事業も、いくつか実施されておりまして、そちらの労働衛生ガイドラインを適用している例というのが最近ございます。そちらも参考にしなが

ら、JICAのほうでも十分に配慮してまいりたいと思います。

あと、7つ目、8つ目コメントをいただきました水分補給とか、しっかり今の現状と今後できることというのでも検討してまいりたいと思います。あと、粉塵被害、周囲への影響というのをなるべく抑えるようにということで、ご助言をいただきましてありがとうございます。注意してまいりたいと思います。

○原嶋委員長 それでは、衣笠委員、どうぞご発言ください。

○衣笠委員 はい、原嶋委員長、ありがとうございます。私は3点、全てコメントです。

まず、交通安全を環境社会配慮の中に、しっかりと据えていただきたいというのがまず1点目です。A373で2024年に事故約520件は深刻で、歩行者横断など安全体制が急務であると思っていますけれども、単なるその舗装の修繕にとどめずに、速度管理とか、横断施設、分離帯などの実装方針を、マネジメントプランレベルで具体化していただきたいなと思ってます。

特に、その520件の中の内訳が何か、歩行者なのか、4輪なのか、2輪なのか、夜間に起こっているのか、どこか地点集中するところはあるのかといったところ、しっかりと原因究明と、それに対する合格対策、及びマネジメントプランを考えていただきたいというのがまず1点目。

2点目は、ほかの委員の方からもあったと思いますけど、A377で、ザラフシャン国立公園への間接影響の因果経路は何かというのが、なんかまだじっくりこず、これから調査するのだろうということだろうと思います。

砂利の採取は違法であるということでもありますけれども、例えばアスファルトというところもありますので、アスファルト含めた廃棄物の影響がないかっていうところ、沿道開発が影響を与えるかっていうところ、影響経路が曖昧だと、なかなかはっきりとした評価、緩和が具体化できないかなと思いますので、間接影響のこの因果経路は何かというところは、しっかりお調べいただきたいなと思ってます。

最後、コンクリートからアスファルトに変えるという、なるほどというふうに、今のコメントをお聞きして思ったんですけれども、施工時の廃材、処分場、アスファルト等、事前にしっかり押さえていただきたいなと思います。これ、かなりの量になるのではないかなと思います。そのアスファルト廃材に有害物質が当然ながら含まれていることもあり、適切に処理しないと土壤汚染や水質汚染の原因になるだろうということで、許認可、容量受け入れ基準とか、管理主体が曖昧なままだと、不法投棄とか、地域紛争の火種になることもあるのではないかなと思いますので、しっかりと、計画段階で、出口のところを確定して、進めていただきたいなというふうに思います。

私からコメント3点、以上です。

○原嶋委員長 それでは、鈴木克徳委員、どうぞご発言ください。

○鈴木（克）委員 はい、ありがとうございます。鈴木克徳です。聞こえますでしょうか。

私からはいくつかコメントがあって、一つは、例えば8ページの代替案の検討案というところの中で、自然環境に関して、渋滞により低速での走行が強いられ、温室効果ガスの排出量が増加する、といったことだけが書かれているのですけれども、既にいろいろご指摘をいただいているように、様々な影響というのが考えられる中で、例えば粉塵による影響、国立公園の生態系に対しての影響、その他といったものが考えられる中で、温室効果ガスの排出量が増加するというところだけを書くのは、いかがなものかなと思うので、全体的に少し再検討していただけたらと思います。

それから、2点目は、18ページの想定される影響の内容と程度についてのところで、これは細かい話なんで、いずれご留意をいただければと思うのですけれども、まず大気について、選定された路線の沿道でPM10、NO₂を測定するとありますが、健康影響という面からはPM2.5のほうがより重要になってきていますので、ぜひPM2.5についても測定をしてほしいと思います。

それから、ウズベキスタンの状況についてよく知らないのですけれども、もし硫黄分がかなり含まれるようなガソリンを使っている場合には、SO₂の測定も必要になるかもしれないので、そのあたりは一度調べておいていただけるとありがたいと思います。

それから、騒音についてですけれども、病院、学校及び宗教施設に近い路線の沿道で測定をするところもありますが、沿道で最も道路に近い家屋、その他において、測定することは、国際的な原則というか標準になっていますので、病院とか学校とかセンシティブなところだけを対象にして測定するのではなく、測定地点についてはよく検討して、決めていただけたらと思います。

水質についても、SSとpH、EC（電気伝導度）を測定するとありますが、事故時のことなどを考えた時に、例えば操業時においてということですが、油分の測定をしておく必要があるのではないかと思います。

それに関連して、交通事故のところで、事故による人身事故のようなことを想定していると思うのですけれども、交通事故があった時に、有害物質とか油とかが流出する可能性もあると思うので、ぜひこの交通事故に関連してのコンティンジェンシープラン、事故発生時の対応プランといったものも検討するようにしていただけたらと思います。

以上、私からのコメントということで、特に回答はなくても結構です。

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。

貝増委員、どうぞ。

○貝増委員 はい、貝増です。私もJICAのほうに質問とコメントがあります。1点ずつです。

最初の質問ですけれども、まず橋梁の付け替えと拡幅です。4橋あってNo.1、No.2、No.4が架け替えですけど、No.3は両側を拡幅するって形で、その写真を見ていると、こちらのNo.3が新しい感じはするんですけど、この理由っていいのか、なぜこういうふうにしたのかなってことが、私、ひょっとしたら聞き逃していたのかもわからないので、再度説明していただければと思います。

あともう1点目コメントですけども、道路の交通事故のほうは、いろいろこう書いて、一応調査のほうに入っていると思うのです。あと動物もいると思うので、そのロードキル、そちらのほうについても、それが実態としてどれくらいあるのかっていうのは、もしご存知であれば、お聞きしたいということと、そちらのほうもぜひ考慮に入れていただければと思います。

特に多分車両のスピードが速くなると、動物が衝突するとかってことが起こってくると思いますので、そちらのほうについても、考慮して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、鎌田委員、どうぞご発言ください。

○鎌田委員 はい、委員長、ありがとうございます。また、ご説明ありがとうございます。

もう既に、重田委員はじめ、多くの委員から指摘があった、右上の番号でページ16の国立公園の関係のどこなんですけど、ここの377のほうは道路の拡幅が行われる箇所かと思っています。

既にもう道路沿いの、樹木が鳥類のねぐらに使われているということで、その理由も恐らく国立公園の状態がかなり悪化していることも理由になっているのかなと思うので、直接的に国立公園に影響がなくても、間接的に国立公園に住む生き物への影響が発生するかと思うので、より注意していただきたいのと、関連して15ページに大統領令で樹木伐採が厳格化されているっていうのもあるので、この厳格化されている内容なども確認していただいて、今後検討を進めていただければなと思います。

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、千谷さん、多くはコメントということで、衣笠委員から交通安全の配慮、国立公園の間接影響の経路、あと廃材の処理。あと、鈴木克徳委員からは、温室効果ガスだけではなく、ほかの環境の要素について考慮するということと、あと気候、大気、騒音、あと人身事故などの対応などご発言ありました。

1個質問としては、橋梁のNo.3の拡幅の理由について、これはご質問で承っていますので、そこをいただけますか。

○澤田氏 はい、回答させていただきます。建設技研の澤田と申します。

No.3の橋梁に関しましては、他の橋梁と違しまして、橋梁の前後区間が4車線運用されてるんですけども、橋梁部分だけ2車線の運用がされております。いわゆる交通上のボトルネックになっているようなサイトになってございまして、こちらについては、同じく2車から4車への拡幅を要望されているということになってございます。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

それでは、あとロードキルへの配慮ということで、ちょっと全体としては、国立公園への影響については、皆さん共通の懸念点としてありますので、受け止めていただくということで、ちょっと先に進めさせていただきます。

会場のほうでよろしいのでしょうか。

○池上 はい、会場のほう、谷本委員が挙手されてます。

○原嶋委員長 はい、どうぞご発言ください。

○谷本委員 はい、谷本です。原課に3つの質問をしたいと思います。

まず最初、スライドの4枚目です。ここで、大型車両の混入率が5~9%、の多い4~6車線のアスファルト道路です、となってますけれども、大型車両が5~9%で、なんで道路傷むんですかと。普通はありえないですよ。

日本なら私が住んでる浦安の国道356号線もすごいんです。ガタガタです。それはもう日中大型車両がいっぱい通ってますから。で、アスファルトです。もうガタガタなんで、私も運転するんですけども、怖いんです。これどういう理由なのか。

同じようにスライドのそのあとですか。大型車両混入率7%で、損傷の激しい区間があるってなってます。これもまたどういうことかと。

二つ目は、スライドの12枚目お願いします。先ほども話題になってました橋のどこなんですけども、落橋の可能性があるということですけども、この原因は何ですかと。

私が少なくとも昔、テレビで見たんですけど、日本でも高度経済成長期に造られた橋が落橋して

います。例えば沖縄とか、いろんなところ、実はこういうこと言うと、語弊があるけども、JICAの研修で、こういうことを調べて、実際にアジア、アフリカの研修生にビデオで見せたことがあるんですけど。やっぱり沖縄で落ちてますし、やっぱりいくつかの橋が落ちてます。

これは、やっぱり非常に危ないんで、よく注意してほしいなと思います。

最後、すいません、長くなって。スライドの17で、想定される自然環境影響及び社会環境影響のところ、限定的な樹木の伐採と書かれてますけども、どれぐらいの樹木が伐採されるんですかと。それから、この伐採される樹木に対して、代替植林は行われるんですかと。これをぜひ、確認をお願いします。

以上です。

○原嶋委員長 二宮委員、どうぞご発言ください。

○二宮委員 はい、二宮です。私からは2点、質問をさせていただきます。いずれもJICA、あるいは必要があれば調査団の担当の方にとお思います。

1点は代替案比較の仕方についてです。今、既存道路を活用する案と、それからほぼ完全にバイパスというような形の比較になっています。スライドで言うと、9とか11の地図を見ていただくとわかると思うんですが。

9のほうの代替案2は、途中まで既存道路と並行して途中から分かれるみたいな感じですけど、半分近くがバイパスと、あとは完全バイパスということで、バイパスはやはり高コストになると思いますので、この比較をすると、恐らく既存道路改修ということになるだろうなという感じがしまして、もう少し具体的なとか、ブレイクダウンをした代替案比較っていうのをなされたのか、あるいはできるのかという点が質問です。

例えば既存道路活用案でも、今、完全に全線既存の線形を使うというようなことですけど、例えば一部短い区間でも、用地取得がそんなに難しくなくて、住民移転もなくて、環境への影響もそんなにないので、既存道路より少し新しく付け替えたほうが、低コストで、より良いものができるみたいな、そういったものが、例えばいくつか案としてあると、より具体的な代替案検討ができるのかなというふうに思っていましたので、そういった検討がされたかどうかというようなことを確認させていただきます。

それから2点目は、想定される影響の調査項目のことですけど、18番目のスライドです。通常こういう場合は社会的弱者という項目が入ってくると思うんですが、子どもだとか女性だとか。先住民族という項目はありますが、このような社会的弱者的な視点はこの事業ではあまりスコープする必要がないというご判断か。また今後、そこを調査される予定かということ、この点も確認させていただきます。

以上です。

○原嶋委員長 はい、鈴木和信委員、どうぞご発言ください。

○鈴木（和）委員 ありがとうございます。鈴木です。1点コメント、1点質問させていただきます。

13ページにテンポラリーの橋の架け替えの話があったと思いますけども、テンポラリーっていうことですけども、一定の期間、レストランとか商店の営業に支障が出るというふうに書いてありますので、その一定の期間の補償についても、十分にご配慮、ご留意されるとよろしいかなというふうに思います。これはコメントになります。

2点目、JICAのほうに質問させてください。Aの377ですか。ザラフシヤンのところですけども、地理的によくわかってなかったら申しわけないんですけども、このザラフシヤン川の流域って、世界文化遺産に多分登録されている場所のように思います。

シルクロードの話だと思うんですけども、最近、世界遺産のストーリー化ということで、構成資産と言っているものが、登録の対象になっていると思いますけども、この道路、場所とか距離とか、ちょっとよくわかってなくて申しわけないんですけども、世界遺産との関係、何か留意すべきところがあるのかどうか、そこだけ簡単に教えてください。

以上でございます。ありがとうございます。

○原嶋委員長 田辺委員、どうぞご発言ください。

○田辺委員 はい、同じくスライドの11ですが、こちらのサマルカンド州の道路の代替案について、先ほど二宮委員もおっしゃってたポイントと、非常に近いポイントなんですけども、こちらの西側の9kmは拡幅が伴わない改修ということで、それから26kmが拡幅を伴うと、先ほど説明がありました。

であるならば、その26km部分のバイパス案というのが一つあったほうが良いのではないかと思うのですが、そのあたり、もし難しい点などがあれば、教えていただけると幸いです。

以上です。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございます。小椋委員もどうぞご発言ください、続いて。

○小椋委員 私からは社会配慮に関して2点、18ページと19ページについて教えてください。

18ページの下から3行目です。土地収用のところ、右端です。調査内容の地籍図を収集し云々という文言があるんですけども、ウズベキスタン国というのは、土地の登記制度というのはしっかりしているのでしょうかという質問です。調査団の方のほうが良いのかわからないですけども。

かつ、日本だとなかなか借地の権利者まで、登記簿には載っていないのですが、利用者を特定すると書いてるんですけども、もしそのあたりの制度的なことが、現段階でおわかりになれば教えてください。

それから次のページ、19ページに参ります。ここの下のところですよ。法定補償に限定せず、と書いてありまして、要は非正規の方に関して、JICAのガイドラインに従って補償対象にしましょうということだと思われまして。一方、ウズベキスタンの補償制度で言うと、非正規の方には、補償を認めていません、とこうなるんですけども、こういうギャップがある場合、過去一般的にはしっかり補償が為されているのかどうか、これは審査部の方にお聞きした方が良いかもわかりません。補償が為されるべきだと思うんですけども果たして実効性を伴っているのかどうかということを確認させてください。

以上です。

○原嶋委員長 はい、池上さんがサインを送っているのは、会議室から。

○池上 はい、会議室で、源氏田副委員長が挙手されています。

○原嶋委員長 どうぞ、会議室のほうからご発言ください。

○源氏田副委員長 はい、ありがとうございます。すいません。源氏田です。

1点質問ですが、スライドの18になります。アセスの調査項目になりますけれども、その18の中の動物のところですよ。

調査項目で、哺乳類調査、鳥類調査、魚類調査という3つが挙がっているんですけども、爬虫類と両生

類については、調査をなぜしないのかということ、特に生息していないという情報があるのかということ、近くに国立公園があるということなので、爬虫類とか、両生類もいるのではないかと思われるので、こちらもしできれば加えていただけたらと思うのですが、考えをお知らせいただきたいと思います。

以上です。

○池上 はい、柴田委員が挙手されています。

○原嶋委員長 はい、どうぞご発言ください。

○柴田委員 はい、柴田です。ありがとうございます。

1点コメントになりますけれども、スケジュールと合わせて拝見しまして、国立公園のところのアオサギの生息の話、言及されておられるんですけども、一方で調査スケジュール拝見しますと、雨季の終了のタイミングから、スクリーニング、恐らくそのあとにスコーピングに入るのかなというふうに思います。

一方で、鳥類、特にアオサギなんか、営巣期間が雨季の始まりのほうに始まってきまして、乾季と雨季で、採餌の行動圏、大きく変わってくるかなというふうに思います。

その点、EIAの調査期間でうまくフォローできるかどうか、ちょっと心配なところがありますので、モニタリングも含めて、どういうふうにフォローされるかというのを、またワーキンググループの時にお話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、千谷さん、コメントとしていただいたことについては受け止めていただいて、いくつか重要な点でご質問ありますので、今お答えできる範囲でお願いしてよろしいでしょうか。

大型車両の問題、あと、橋の落橋の可能性の問題と樹木の伐採数、あと代替案については、バイパスと既存道路の中で、既存道路の代替案の設定が、まだ複数可能ではないかという点の質問がありました。

あと、世界文化遺産の点、そのあたりが重要な点だと思っておりますが、あと、生物では爬虫類、両生類の調査の可能性ということと、審査部のほうで、後ほど補償のギャップの対応について、それぞれ手短かに受け止めをお願いしてよろしいでしょうか。

○澤田氏 質問回答させていただきます。建設技研の澤田です。

冒頭、ご質問上がった重車両の件について回答させていただきます。

お話のとおり、大型車交通量の割合パーセンテージからしますと、さほど大きくないんじゃないかという感覚の部分については、確かにおっしゃるとおりでございます。

一方で、この路線に関しましては、そもそも交通量自体が大きいということで、そのパーセンテージ低くても、それなりの、やっぱり重車両が台数としては、通っているところが特徴が1点。

それと、ここにはちょっと明確には書いてないんですが、アンディジャン、サマルカンド、両方ともに先ほど、委員の先生がおっしゃったとおり、気候の差が大きいということがございまして、夏は非常に暑い、冬は雪も降って寒いということで、そういった気温の差が舗装を傷みやすくしているというような、いわゆる気候的な特徴もございまして、そういったことが相まって、かなり舗装が傷みやすくなっているような状況にあるというところは、ご説明を追加させていただきます。

それと、橋梁の部分、落橋の危険性というところで、確かに我々現場を見てきますと、橋梁の橋台の部分の足の元の部分、杭の部分侵食されて、既に構造の杭がむき出しになっておりましたり、あとは、そもそもちょっと大きな問題の一つは、旧ソ連時代に造られた橋梁ということで、現行の設計基準に全然マッチしていないというところがございます。

いわゆる求められる耐久性ですとか、載せるべき車両の荷重ですとか、そういったものが現行の基準とマッチしていないというところもございますので、そういったところの危険性も含めて今後、落橋などの最悪の事態にならないように改修をしていくというところがございます。

○池上 原嶋委員長、会議室のほうで、谷本委員がご発言希望されてます。

○原嶋委員長 はい、どうぞ。

○谷本委員 落橋の話ですけど、日本は確かに先ほど言いましたように、高度経済成長期にいっぱい造りましたよね。まさに角栄御殿じゃないけど、列島改造論でね。

で、もう一つ、私、橋とか、構造物で気になってんのが、海砂の利用なんです。実は、私は関西なもんですから。山陽新幹線、これがやっぱり海砂をかなり利用して造ってるんです。で、大震災の時なんかかなり倒れましたでしょ。高速道路が倒れたりということがあって。ちょっと川砂を使ってもらえれば、あるいは骨材を砕いて、真砂にして、あれすればいいんですけど、海砂を使ったら大変だということなんで、これは今後、事業をやっていく時に十分注意していただきたいと思います。

すいません。以上です。

○原嶋委員長 JICAの側、続いて受け止めをお願いしてよろしいでしょうか。

あと、既存道路の代替案について、まだ複数可能性があるんじゃないかという点が、お二方から出ておりますけれども、その点ちょっと、受け止めを手短にお願いできませんか。

○澤田氏 はい、ご質問ありがとうございます。

アンディジャン道路のほうの事業に対する代替案別線のバイパスのルートがほかにも考え得るのではないかとこのところございました。

その点につきましては、委員の先生からもご発言がありましたけれども、一応他のルートも検討可能ではあるものの、多分同様にかなり市街地がはびこっているエリアになってございますので、現状の比較案、選ばれていない他案と、同様の傾向になるのではないかなというふうには思っております。

いただいたご意見を踏まえて、再検討はさせていただくようにいたします。

○原嶋委員長 あと、世界文化遺産、シルクロードとの関係性については懸念点ないんでしょうか。その点もお願いしていいですか。

○澤田氏 同じく澤田のほうから回答させていただきます。

こちらについても登録されてございまして、今後の調査で、詳しく対応すべき点については整理をさせていただいて、ご報告させていただきます。

○原嶋委員長 文化遺産として指定されているエリアにかかる可能性があるってことですか。ちょっとそのあたりはまだわからないってことですか。

○澤田氏 そうですね。現状もうちょっとまだ詳細なエリアの情報を、今、収集中ですので、その点も含めて、今後ご説明をさせていただければと思います。

○原嶋委員長 繰り返しですが、今の点はもしかすると、世界文化遺産で指定されているエリアに

かかる可能性を残しているという理解でよろしいでしょうか。

○澤田氏 すみません。その懸念点については、一応現時点ではないというふうに認識させていただきます。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。

あと、細かな点としては、爬虫類、両生類、あと、社会的弱者への配慮です。あとロードキルへの配慮。あとアオサギの調査ということでご指摘いただいておりますけど、1点、審査部のほうで、補償のギャップの問題について一言受け止めお願いしてよろしいでしょうか、最後。

○池上 はい、審査部、池上です。

ウズベキスタンにおいては、現地の制度とガイドラインの理念に若干、ギャップがございます。皆様ご存知のとおり、ウズベキスタンでは複数の案件を実施しており1件1件、この案件についてはこのように対応している、と細かく説明するするのは難しいですが、それぞれの案件についてギャップを埋めガイドラインの理念に沿って対応するという形で、今対応が為されていると理解しております。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、コメントとしていただいたものについては、記録を確認したうえで、またワーキンググループに向けて、調整をお願いします。

もう1件ございますので、池上さん、引き続き、次の案件概要説明に移ってよろしいでしょうか。

○池上 はい、次の案件概要説明まで行ってから、そのあとで休憩という形でできればと思っております。

○原嶋委員長 そうですね。それではウズベキスタン、今度はトンネル建設事業になりますか、お願いします。ご説明のほう。

○千谷 はい、ありがとうございます。

続きまして、タフタコラチャ峠トンネル建設事業ということで、こちら私の方から説明させていただきます。

先ほども冒頭でお伝えしましたとおり、ウズベキスタン政府はウズベキスタン戦略2030の中でグローバル物流への統合、高度化をうたっております、特に地方の道路状況や国際国境道路を改善して、リージョナルコネクティビティを強化していくことをうたっております。

こちらの本事業に関しましては、ウズベキスタンの北に位置するカザフスタンの首都アルマティから、ウズベキスタンの南のアフガニスタンの国境のテルメズという都市、そちらを結ぶ約1,400kmあるM39号線という国際幹線道路のうち、ボトルネックとなっておりますタフタコラチャ峠にトンネルを建設して、物流貨物の円滑化を図ろうという案件でございます。

こちらの峠、標高が1,100mから1,600mありまして、こちら、くねくねとした峠道があるんですけども、この区間は約11kmで、一部12%ほどの急勾配があるので、大型トレーラーやトラック、特に通行が困難となっております。

現在通行に約30分くらいかかるところを、トンネルを通すことによって7分ぐらいで通れるようになることが期待されます。

右上の写真のとおり、冬になりますと、雪道になりまして、非常に危険度が増すんですけども、こちらトンネルを建設することによって、四季を通じて、スムーズかつ安全に通行することが可

能となることが期待されております。

こちらの峠道、さらに落石のリスクというのがあります、毎年のように落石事故が発生しております、特にこちらの峠道でリスクが高いとされる7箇所において、この事業で落石防護柵を建設して、通行の安全性を確保したいと考えております。

この事業の実施するに当たっての代替案の検討ですけれども、まず本事業を実施しない場合ということですが、こちら、峠区間の速度低下による渋滞の発生ですとか、交通事故の発生、冬季の通行規制による輸送コストの増大、低速走行による排気ガスの発生や旅客の制限による、こちら観光産業への機会損失などが挙げられるかと考えております。

トンネルの代替案、ルートとして5つ検討しております。重要なポイントとしまして、この峠のところにございますアマンクタン国立公園への影響に配慮することが、大事なポイントとなっておりますかと思っております。

一つ目のルート、こちら赤の線で引いておるんですけれども、新たなアプローチ道路というのを、下のほうから上に行くんですけれども、新たなアプローチ道路を2.5kmほど建設しまして、アマンクタン国立公園の横をトンネルを建設するものでございます。こちらトンネルの長さ約3.7kmほどと想定しております。

二つ目のルートというのは、こちらの青い線でございます。約2.6kmの既存の道路を使っていきまして、そこから新たに1.6kmほどの新しい道路を造りまして、そこからアマンクタン国立公園の横で、3.7kmほどのトンネルを併設する案でございます。

3つ目のルート、ピンクのルートなんですけれども、こちらアプローチ道路の距離を少し縮めるために、ループ橋を建設しまして、そのあとは3.2kmのトンネルをアマンクタン国立公園の横に建設する案でございます。

ルート4、こちら緑色の線で記載しております。こちらアプローチ道路を400m程度に抑えまして、既存道路から割と近いところからトンネルを掘っていくんですけれども、アマンクタン国立公園の地下に約6.2kmのトンネルを建設する案でございます。こちらは国立公園の地表改変は行わない想定です。

ルート5、オレンジ色の線なんですけれども、国立公園の西側を通りましてトンネルを建設して北側の既存道路に繋がるものでございまして、こちらトンネルの長さは約7.9kmと、これまでの4つの案よりはトンネルの長さが1.8kmほどでしょうか、長くなっております。

こちらの5つの代替案を、走行性、施工の容易さ、事業費、貨物や旅客通行の短縮という事業効果の達成度合い、それから維持管理の容易さや環境社会配慮面、あとは、現地の法制度との整合性という8つのクライテリアで、こちら2ページのスライドにわたって検討したものでございます。

で、その結果、ルート⑤を推奨案としつつ、ルート4に関しまして一番下、黄色く半分推奨と書いてあるんですけれども、こちら、法律との整合性をまずは確認をして、あり得るのかどうかということ、検討してまいりたいと思っております。

まず走行性につきましては、ルート④が最も最良のルートかなと考えております。ルート1から3に関しては、アプローチ道路のところの勾配のきつさというのが残ってしましまして、冬の雪道での走行性というのが、あまり改善されない案になっております。ルート4と5は比較的勾配が抑えられまして、走行性が改善されるかと書いております。ルート4はトンネルの長さがルート5よりも1.7

kmほど短くなりますので、その分、走行、快適さという点で、最良の線形と考えております。

施工のしやすさですけれども、5つのルートともに、トンネルを掘るというところで、一定の難しさがあると考えられまして、中でもルート5に関してはトンネルの長さが長くなっておりますので、施工中のリスクというのがほかよりも上がる可能性を考慮しております。

経済性につきましては、ルート1から3がトンネルの長さというのが比較的短くなっておりますので、経済性はあるのかなと思うんですけれども、ルート4と5に関しては、トンネルの長さ考慮して事業費が高くなるのが想定されます。

事業効果の面、こちらの旅客通行時間の短縮ですとか、あと安全性の強化というところでは、ルート1から3に関して、先ほどもありました走行性のところで、勾配が残ってしまうので、少し低速運転や渋滞の発生があり得ます。で、旅行時間の短縮というのは、1から3に関しては少し限定的になってくるかと思えます。

ルート4に関しまして、勾配が比較的緩やかなトンネルになりますので、速度の減速などの度合いが少なく、旅行期間の短縮というのが可能になってまいります。

ルート5の事業効果に照らして、ルート5というのが最良の区間になるかと思われまして、走行速度を落とさずに峠を超えることができまして、物流や旅客の円滑化に貢献できると考えております。

維持管理の容易さですけれども、ルート4と5ともにトンネルが長くなっておりますので、こちら維持管理の難易度、コストが上がるのが予想されます。

環境への影響に関しまして、こちらルート1、2、3と5に関しては、アマンクタン国立公園も回避したトンネルの掘削となります。

1から3に関しまして、アプローチ道路の南の部分で、アプローチ道路の建設の時に少し樹木の伐採が発生するかと思われまして、ルート5のほうはアプローチ道路、既存道路を利用するため、新たな伐採というのはほとんど発生しない見込みです。

ルート4に関しましては、先ほどから申し上げているとおり、アマンクタン国立公園の下を掘削してトンネルを建設する案でございまして、ウズベキスタンの保護区域法で、今、次に述べる行為が禁止されております。

樹木及び低木の伐採禁止、水分水利的条件の変化をもたらす活動の禁止、土壌侵食及び動植物を含む生態系の劣化を招く活動の禁止、それから国立自然公園の運営管理保全目的と無関係な道路インフラ通信施設の建設の禁止という、これら今申し上げました4つの行為が禁止されております。

で、こちらのルート4に関しまして、地下でのトンネル建設となります。地下約400m、500mぐらいの建設を想定しておりまして、地表の改変というのが予定されておりませんので、その点に関しまして、今申し上げたような、その禁止行為というのが地下であった場合に、同じく適用されるのかどうかというところ、法律との抵触があるかないかというところを確認してまいりたいと思っております。

社会面の影響なんですけれども、こちらルート1から4の坑口のところには、住民移転が少し、5件ほど発生する見込みでございまして、北側にもいくつか学校などがあるため、こちら工事期間中の配慮が必要になるかと考えられます。

ルート5に関しまして、住民移転等発生せずに社会配慮面を考えた時に、最良の代替案になろうかと思えます。

あとは最後の法制度面との適合性なんですけれども、今申し上げたとおり、ルート4に関しまして、保護地域法に抵触するか否かということが確認が必要になっております。その他は特段問題がないかと考えられます。

以上の検討の結果、ルート5を推奨案としてまいりたいと思うんですけれども、ルート4に関しまして、法的な適合性というのを確認したうえで、こちらの代替案を代替案とするかどうかというところを、検討してまいりたいと思います。

次に同じタフタコラチャ峠の落石対策のほうのコンポーネントなんですけれども、こちら、事業を実施しない場合の影響ということで、一番には道路の安全性が引き続き確保できないような状態が続くこと、落石が発生した時に道路封鎖とか渋滞が発生すること、それから、それによる走行時間の増加や経済損失が発生することなどが挙げられます。

トンネルの建設によって峠道を通る交通量というのは、既存道路、このくねくね道を通る交通量というのは減ることが予想されるのですが、こちらのトンネル建設には多くて10年ぐらいかかることも考えられますので、こちらの落石対策というのは、早急に実施することを想定しております。

代替案を二つ紹介させていただくのですが、この代替案、一つ目のオプションというのが落石防護柵、ネットの設置でございまして、二つ目はこちらのオレンジの線の橋を架けるという案でございます。

走行の安全性に関しては、この二つ目の橋を架けるというほうが、安全性が確保できます。万が一、想定以上の岩が落ちてきてしまった時に、落石防護柵でどこまで防げるかというところが残るということで、この橋で完全に回避したほうが安全性は確保されるという案でございます。

経済性については、橋の建設、それなりのお金がかかりますので、こちらは代替案1の防護柵のほうで事業費が抑えられると考えられます。維持管理費用に関しましても防護柵のほうは、そこまでの維持管理のコストというのはいかからないですけれども、橋を建設した場合には、常に定期的な点検や橋の維持管理というのが必要になってまいりますので、維持管理コストっていうのもかかってくるかと思われまます。

環境面の影響ですが、どちらのケースでも樹木の伐採というのが考えられますけれども、代替案の2のほうは少し多めになるかなと想定されます。

あとは社会面の影響に関しまして、住民移転等はいずれの案も発生しない見込みでございます。少し周囲の商店がありますので、工事中、少し重機の移動なんかがあつて、短期的な影響はあるかもしれないんですけれども、そちらも限定的な影響となる見込みです。

こちら、今の代替案を二つ総合的に考えまして、落石防護柵、防護ネットのほうは最良の手段かと考えております。

今後の環境社会配慮面のスケジュールなどなんですけれども、スコーピング案、先ほどの国際連結性強化事業の、ほぼ同時なんですけど、少しあとの、5月の下旬頃に開催させていただければと思います。で、ドラフトファイナルレポートに関しましては、もう少しあとの来年の2027年6月頃を考えております。

なお、こちらE/S借款を本体借款に先んじて実施することを検討しております。で、E/S借款の供与前に、今、実施する協力準備調査の中で、本体分の環境レビューも実施しておきたいと思っております。

EIAなど、先ほどの国際連結性強化事業で説明させていただいたとおりなんですけれども、実施機関となる道路委員会（Committee of Roads）がEIAを作成しまして、住民移転、一部発生するところに関しては、移転補償計画というのを作って、EIAに添付したうえで、環境委員会に提出するという流れになります。

アマンクタン国立公園、こちら2022年に制定されまして、広さが1,500haほどございまして、IUCNのレッドリストに載っている希少種が確認されているところがございます。夏と秋の渡り鳥も確認されておりまして、今回の協力準備調査では四季を通した調査を行ってまいりたいと思っております。

また、こちら記載のとおり、Critical Ecosystem Partnership Fund、CEPFによって、中央アジアの山岳地帯における生態系ホットスポットの位置に入っております。こちらの地図の左下の星の部分ですけれども、こちらに関しましては、生態系調査を通じて、今後重要生息地というのに該当するかどうかというのを、しっかりと確認してまいりたいと思っております。

こちら今までの代替案でも少し説明をさせていただいたんですけれども、本事業で想定される影響について説明をさせていただきます。

トンネル建設に関しましては、こちら記載しておりますとおり、様々な事項が発生するかと思うんですけれども、特筆すべきはトンネル掘削に伴う発破の使用とか、地下水脈への影響かと考えております。

こちらのリスクにつきまして、右側でございますとおり、国立公園における生物多様性の低下の可能性、濁水による水生生物への影響、あと地下水位の低下による周辺住民への影響、あるいは供用後の既存道路の交通量の減少に伴う商業施設への影響など、様々な影響が考えられるかと思っております。こちら極力回避、緩和する方向で、対策を検討してまいりたいと思っております。

こちらの想定される影響の内容と程度につきまして、こちら記載のとおり調査をしてまいりたいと思っております。住民移転につきまして、大規模のものは想定されないんですけれども、先ほどの国際連結性強化事業のほうでも申し上げたとおり、生計回復も含めた補償を行うこと、また、非正規の方々がいらっしゃる場合には、こちらの補償も対象とすることなど、ガイドラインとの齟齬がある場合には、必ずそこ整理をして、道路委員会のほうにも適用を求めていく所存でございます。

あとは、タジキスタンとの国境のほうにも、少し近い事業になりますので、もしかしたらそのタジク人が影響住民に入るかもしれませんので、こちらは必要に応じてタジク語を使用するなど、ステークホルダーミーティングなどでは配慮したいと思っております。

今後のスケジュールですが、先ほどお伝えしましたとおりです。スコーピングワーキンググループというのを5月の中旬、中旬に開催させていただきまして、助言の確定後にステークホルダーミーティングなどを始めていきたいと思っております。

ステークホルダーミーティング、ウズベキスタンの法律で、各郡のレベルで開催をしなければいけないということになっておりますので、こちらの調査では、各郡で開催するとともに、今年度中で、2回開催しようと考えております。

あとは、生態系調査に関しては、一部文献調査等進めておるのですが、こちら四季を通じて、生態系の動向確認をしてまいりたいと思っております。

以上でこちらの説明を終わらせていただきます。よろしくお願いたします。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。

それでは本件、国立公園の影響が圧倒的に重要だと思いますけども、その点も含めてご質問等承りますので、サインを送ってください。それでは、時間の制約もありますので、手短にお願いします。

小椋委員、どうぞ。

○小椋委員 はい、ご説明ありがとうございました。1点確認です。

これトンネル構造なので、通常日本では区分地上権とか国土交通省さんが権利を取得してトンネルを造ったりするんですが、ここの国の場合は全部国有資産なので、特にそういう権利設定とかはないんですかねという質問です。

以上です。

○原嶋委員長 山岡委員、どうぞ。

○山岡委員 はい、山岡です。2点あります。

1点目は、最適案を決めてからボーリング調査をするというような記述がありましたけれども、これルート4とルート5が最終的に対象になるのかなと思うんですけれども、ルート4の場合は、国立公園内を通るルートだと思えます。その場合に、国立公園内でそういうボーリング調査ができるのかどうか。この点について教えてください。

2点目です。2点目は、先ほどの国際連結性道路ともちょっと関係するんですけれども、これ最終的に円借款目指しているわけですけれども、日本のゼネコンが応札する可能性はあるんでしょうかという質問です。恐らく道路案件はないんだろうと思うんですが、こちらのトンネル案件ですと、日本のゼネコンの優位性はあると思うんですが、応札するような状況があるのかどうか。あるいは、難しいと思いますけれども、ステップなんかを考えられているのかどうか。これについて教えてください。

以上です。

○原嶋委員長 はい、鈴木和信委員、どうぞ。

○鈴木（和）委員 ありがとうございます。13ページのScience Academyについて少し教えてください。

これ、承認が必要になるかもしれないって書いてますが、もしこの承認が必要となると、この事業にどういう影響があるのか、内容が大きく変わるのか、時間がかかりかかるのか等々、もし今の段階でわかることあれば教えてください。

以上になります。ありがとうございます。

○原嶋委員長 衣笠委員、どうぞ。

○衣笠委員 はい、ありがとうございます。質問、2点です。

1点目は、ルートのところで、例えばルート4のところとか、地表改変ないというところですけど、それぞれ掘るトンネルの深さで、地下通過するのが地表何メートルぐらいか、大きな差があるのかってところ1点、質問です。

落石のところなんですけれども、理解としては8箇所あるのかなと思います。道路トンネル開通までは10年以上かかる見込みということなので、落石死亡事故といった、既往の事故がある以上、こ

れは急ぐべきと思っているのですが、これは全てその斜面对策工か迂回路の選定をそれぞれやるのか、それとも先ほど言ったように斜面对策工が推奨案ですとなったら、これは全て斜面对策工だけになるのかという質問をお願いします。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。

重田委員、どうぞ。

○重田委員 はい、重田です。

気になったのは、代替案比較表のタフタコラチャ峠トンネル建設事業のルート4とルート5なんですけども、国立自然公園地下通過ってというのは、過去にJICAでも、こういう国立公園の地下通過の事例があるのかどうか。ちょっと想定される影響の内容と程度っていうところでも自然環境への影響、樹木の伐採とか、生物の多様性の低下とか、濁水による水生生物の影響とか、結構課題が大きいんじゃないかなと思うんですけども、過去にJICAでこういう経験があるのかどうか、その点を教えてください。

以上です。

○原嶋委員長 それでは池上さん、これ会議室のほうですか。

○池上 会場のほう、谷本委員が挙手されています。

○原嶋委員長 はい、じゃあ谷本委員、手短にお願いします。

○谷本委員 はい、谷本です。原課に質問とお願いがあります。

まず質問ですけども、スライドの19枚目です。これ開けていただいて、その調査項目の真ん中あたりに、土壌調査という言葉がありますけども、私の理解では、土壌調査というのは農学の話じゃないかと思えます。

土壌というのは、植物を支持、サポートする、それから栄養分を保つ。そういうふうなことで、そういう言葉が土壌ということだと思えます。

本事業はトンネルの建設ということですから、土質調査と、つまり、土壌を構成する粒子、粘土とか砂とか、シルトとか、礫の大きさやその組成、そしてそれらの物理的、科学的な性質を明らかにするという、そういう調査をやっぱり使うべきで、ちょっと土壌というのは、私は農学部なものですから、やっぱり気になります。農業土木を学んだので、少し土木のこともやりましたけど、ということで、ちょっと言葉をもう一度精査してください。

次はお願いです。先ほど、スライドの10にも書かれてたんです。落石発生による事故というようなことで示されてましたけども、本件は、山岳部のトンネル建設事業です。

この関係で、昔、何年か前に、私がネパールの案件だったと思うんですけども、山岳トンネル建設事業で提案したことがあるんです。それはトンネル内の事故や火災に対応すべく、事業実施機関や運営管理会社に加えて、トンネル内における事故や火災に対処をできる機関、組織、警察とか消防署とか病院など医療機関と密接な連携体制を作ってくださいと。

さらにいわゆる緊急車両、消防車とか救急車、こういうふうなものを確保、運営する体制を作ってくださいというお願いなんです。

で、可能であれば、これは本当にJICAさんに特にお願いしたいと思います。今回の準備調査で、こういうことを組み込めないかと、こういう体制づくりを。将来的には、本事業の実施の際のコンサルタントサービスの中に本邦研修を入れてください。で、ウズベキスタンの実施機関、特に山岳

トンネルの運営管理部門の職員、スタッフを、日本に呼んで。まだ我々覚えてます。中央自動車道で何が起こったか。笹子トンネルでありました。若い若者が6人ほど死にました。これも実はJICAの研修で、アジア、アフリカの人たちに、私、伝えたんですけど。ビデオも見せました。その時はNHKのニュースの映像をDVDに焼いて受講生に観てもらった。

ですから、これを紹介をするということを、ぜひ日本で実施研修を作る機会を作っていただきたいと思います。

うるさいこと言いましたけど、ご検討よろしくどうぞお願いします。

以上です。

○原嶋委員長 田辺委員、どうぞご発言ください。

○田辺委員 はい、ガイドラインのFAQの保護区の5要件の中に、他に実現可能な代替案が存在しない場合に、その保護区に通ることが可能という要件があるんですが、このルート案だとルート5というものが存在して、それが推奨案と並列にありながら、ルート4が存在していて、仮にルート4が現地地上OKだとしても、ルート5が推奨案である以上はこの要件を満たさないの、ガイドライン違反になると思うのですが、この観点でご回答お願いします。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございます。

錦澤委員、どうぞ。手短に、もし可能であれば、どうぞ。

○錦澤委員 はい、聞こえますでしょうか。

スケジュールが不正確かなと思うんですけど、EIAの最終化承認っていうのは、これ承認するのはウズベキスタンのほうだと思いますので、先ほどの事業だとウズベキスタン側のEIA手続のところにあったと思うんですが、これは上のほうに入れてるのはなんか理由があるのか。

それからあともう1点は現地調査してからアセスを作成する、っていう形になっていて、恐らく現地調査しながらアセス作成するっていうのが通常で、さっきの事業もそういうふうになってたんですけど、これはそういうふうになっていないのは、何か理由があるのかというのが2点目です。

あともう一つは、公聴会はDistrict単位でやるっていうことで、それは法律で決まっているという話がありましたけれども、郡の単位っていうことだと、結構広いと思うんです。

この上のほうの協力準備調査のほうで、ステークホルダー協議っていうのをやるって、これ同じ時期にやるっていう形になってますけれども、これは二つのDistrictでやるっていうこと以外に必要なステークホルダーに対する協議がされるという、別にやるっていう理解でよろしいかどうかということについて教えてください。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。それではJICAの側。

一番重要な点はルート4について、ボーリング調査の可能性があるのかということと、深さがどれくらいを想定しているのかということです。あと、過去にこういった事例がJICAとしてあるのかという点と、あと田辺委員からも本質的なご質問ありましたが、そもそも回避できるのであれば回避すべきではないか。ちょっとこの点、まず優先的に回答いただけませんか。

○千谷 はい、ありがとうございます。

ボーリングができるのかどうかという点も含めて、今回現地調査で調査をして確認してまいりたいと思っております。

○原嶋委員長 はい、その次、深さはどのぐらい想定しているのかということと。

○千谷 はい、トンネル自体は、約450から500mぐらいの深さを、今想定しております。

○原嶋委員長 地下に450m。はい、それを回答でいいか。調査団の方、大丈夫でしょうか。

○千谷 はい、大丈夫です。

○原嶋委員長 地下に450m。トンネルの深さ。はい、わかりました。

JICAで、過去こういった事例があるかという点と、あと、そもそもFAQの回避ということの考え方に抵触しないかという、この点については明確な受け止めをお願いしたいんですけど。

○西井 はい、審査部の西井でございます。

過去に事例があるかという件に関しまして、網羅的ではないのですが、直近で一例ありますのは、フィリピンにおけるダルトンパス東代替道路建設事業というものがございまして、これは保護区の地下に通るトンネルを建設しております。

助言委員会でもやはり同様の議論がありまして、保護区に該当するんじゃないかという議論があったのですが、当時の議論としては地下を通しますので、地表の保護区自体への影響はないということで、一応その保護区に直接影響を与える事業ではないということで、整理をさせていただいたという経緯があります。

ただもちろん地表からの深度に応じて、どこまでだったら認められるかというところは確認をさせていただいて、現地法制度上、そこの懸念はないということも整理をさせていただいたということでございます。

それを参考に、今回も検討させていただけないかなということでございます。

もちろん、とはいって、地表上の保護区に対する影響というのは、慎重に検討しなくてはいけないということは当時も議論していましたが、今回も同様に対応したいと思っております。

○原嶋委員長 そのFAQとの関連、回避できるのであれば、回避したほうがいいというのが、まず筋論としてはあるんですけど。

○西井 はい、ありがとうございます。

当時のフィリピンの議論においては、保護区に影響する案件ではないという整理をさせていただいた。

○原嶋委員長 当時はよくて、今回の件です。田辺委員からダイレクトなご質問があったんですけど。

○西井 今回も地下を通るトンネルであって、地表上の保護区に影響がないということであれば、ここは直接的に保護区への影響ある事業ではないという整理をさせていただけないかなと考えているところです。

○原嶋委員長 田辺委員、どうぞ。今の点は多分反論があると思うんで、どうぞ。

○田辺委員 ありがとうございます。

この映していただいた冒頭の文章を読む限り、当該指定地域の外で実施しなければならないというふうにあるので、影響の大小という話でもないかと理解しています。

あと地下水の問題っていうのは、そもそも影響が想定し得ないので、他の委員からもご指摘があった通り、非常に想定しにくい問題と理解しています。

○原嶋委員長 山岡委員、どうぞ。ご発言いただけますか、今。

○山岡委員 はい、山岡です。

先ほどボーリングというか、土被りが450mというお話ありましたんで、いや、これは相当深いなと思うわけですが、1本だけやればいいというもんでもないですし、これ何本ぐらい想定されてて、長さがどのぐらいで、それを概略設計の間に全てやると、そういう理解でよろしいのでしょうか。ちょっとこれは確認です。

○原嶋委員長 今回の点は、結構重要な点なんで、お願いしていいですか。

○澤田氏 はい、今ご質問いただきました件、建設技研の澤田からご回答させていただきます。

まず、F/S、今回の協力準備調査の中で実施する、想定しております調査としましては、基本的に坑口部分、入り口の近くの土被りが薄い部分、極めてトンネルの中でも地質が不安定な部分を中心にボーリング調査を実施する予定としてございます。

また、トンネル中間部に関しましては、先ほど申しましたとおり、土被りが450mから500m、最大至るところがあるんですけれども、基本的に地山に関しては、深ければ深いほど、岩が安定しているだろうという見立てもございますし、また、通常そういった大土被りの場合は、トンネルが掘削する位置までボーリングをするということがかなり困難な状況にもなりますため、そういったものは弾性波探査ですとか、微動アレイ探査といった探査手法を用いて、補完的にスクリーニングをするというようなことで、協力準備調査段階では考えてございます。

以上でございます。

○原嶋委員長 どうぞ、山岡委員、ご発言ください。

○山岡委員 あんまり細かい話になると長くなるんで、重要な点、もう一度申し上げます。

やはり土被りが深いから安定というだけではないので、断層とか、過去の地震動があるかどうかとか、そういうのは別途調べられるでしょうから、そういうところも合わせて、調べられるとは思いますが。そういうことを踏まえたうえで、先ほど大深度のところのボーリングはいらないと、そういうことなんでしょうか。

以上です。

○原嶋委員長 調査団の方、どうぞ。

○澤田氏 はい、ありがとうございます。澤田です。

ご指摘のとおりでございます。協力準備調査の中で、断層帯ですとか、破碎帯のような弱部が明らかに見つかる場合は、追加的な調査を検討させていただき予定にさせていただきます。

○山岡委員 はい、わかりました。

○原嶋委員長 それでは、ちょっと時間の制約もありますので、一応、今、ご質問いただいたことについて、権利の問題、小椋委員から地権の問題の処理の問題と、あと、鈴木委員からScience Academyの役割、あと、落石のほうについては、8箇所全部について斜面の対応ということでよろしかったのかどうかという点です。

お答えになれる範囲であれば、手短に最後お願いしたいんですけど、いかがでしょうか。

○澤田氏 はい、澤田から回答させていただきます。

斜面对策については、代替案で比較しております原位置で斜面を対策するものか、もしくは迂回路のどちらかを選択して、一つだけ実施する予定にさせていただきます。現状は原位置で対策するというのを推奨させていただいております。

○原嶋委員長 あと、錦澤委員から日程の問題ありますけど、とにかく一番大きな問題は、ルート4を本当に正当化できるのか。ちょっともう一度、西井さん、考えてください。

○西井 はい、審査部、西井でございます。

先ほどの議論を踏まえまして、保護区の5条件に関しましては、いずれにせよ、整理しなければいけないということを理解しましたので。

○原嶋委員長 前の例はそうしたかもしれないけど、今回はもう明らかにその外のルートも設定されているので。それしかないって言うのであれば、その状況は違うんですよね。それだけちょっと頭にとどめておいてください。

○西井 承知しました。検討します。ありがとうございます。

○原嶋委員長 ちょっとやや消化不良気味ですけども、いただいた内容については、ワーキンググループまでに回答などを準備していただくということ。いずれにせよ、ルート4については、いろいろ議論の余地がたくさんあるかと思しますので、慎重な対応をお願いします。

ちょっと全てきちっと対応しきれているかどうかわからないんですけど、時間の制約もございまずので、一旦ここで、池上さん、休憩ということではよろしいんでしょうか。

○池上 はい、ちょうど16時まで休憩ぐらいがよろしいかと思します。

○原嶋委員長 はい、ちょっと消化不良の部分があつて、大変恐縮ですけども、場合によっては、どうしてもってことであれば、メールで確認していただくようなことで対応していただくこともお願いしたいと思しますが、一旦ここで、休憩させてください。よろしくをお願いします。

じゃあ16時再開です。

池上さん、よろしいでしょうか。

○池上 よろしくをお願いします。

15:51 休憩

16:00 再開

○原嶋委員長 それでは、一旦、繰り返しになりますけども、先ほどの件は、若干消化不良気味でございまずけども、ちょっといずれにせよ、ルート4について、非常にいくつか問題をはらんでいるようございまずるので、本日の議事録確認していただいて対応をよろしくをお願いします。

まずちょっと先に進め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と助言文書の確定ということで、1件ございまして、ヨルダン国の海水淡水化送水事業でございます。

本件、田辺委員に主査をお願いしておりますので、田辺委員、ご説明お願いしてよろしいでしょうか。

○田辺委員 はい、ヨルダンの海水淡水化事業ですけども、こちらはヨルダンの西部のアカバに海水淡水化プラントを建設して、それを首都のアンマンまで送水すると、かつ、その電力を太陽光発電を使って賄うという案件です。

民間企業向けの海外投融資となっており、調査段階での助言はなく、環境レビューに対する助言案という形での助言となっています。

担当委員は、阿部委員、源氏田委員、鈴木克徳委員、私、田辺の4名です。

次のページに移っていただき、まず助言ですが、助言の1は全体事項として、周辺が工場がたくさん

ある地域ですので、その周辺の施設の事故の対応策をきちんと情報収集していただき、それを確認してほしいということです。

それから、環境社会配慮に関しては3点ございまして、助言2は、サンゴ礁の移植に関して、今後、Biodiversity Action Planを作成するという事になっていて、その中で、移植後の生残率の見込みとか、移植方法とか、移植場所等について確認してほしいと。それから、残されたサンゴも含め、5年程度のモニタリングを行うことを申し入れしてほしいということです。

それから提言3に関しましては、生物多様性ネットゼロ、ネットゲインとノーネットロスの具体的な部分です。同じくBiodiversity Action Planで詳細が決定される予定となつてまして、科学的な実現可能性を精査して、必要に応じて追加的な対策を講じるとともに、適切なモニタリングを実施するよう申し入れるということです。

助言4は、排水口の具体的な位置に関しまして、今後確定するという予定になっていまして、サンゴ礁の分布状況に関する調査結果から、水深75mより深い場所での分布が少ないことを踏まえて、既存のサンゴ礁への影響を最小化するような位置となるよう申し入れるということです。

それから、社会配慮に移りまして、助言の5については、非自発的住民移転の数については、現段階では定量的なデータが入手できていないということ、きちんと環境レビュー方針に記載してほしいということです。

それから6点目、ステークホルダー協議・情報公開についてですが、苦情処理メカニズムの周知を十分に行ってほしいと。想定されるネガティブな影響や工事日程を伝える際の通知文書に苦情処理メカニズムの連絡先を書き込むなど、住民各自に伝わる丁寧な伝達をするよう申し入れをしてほしいということです。

続いて、論点の説明に入りますが、論点は二つございまして、一つは、この案件は、他の国際機関等との協調融資の案件となっているのですが、他の協調融資機関の環境レビューが進展している中で、その手順に合わせてJICAが融資参加する案件であると。で、JICAとしての申し入れや確認がいつどのように行われ得るのか、助言作成の前提情報として、ワーキンググループに整理して事前に伝達することが望ましいという見解が委員より示されたということです。

2点目は、住民移転計画のポリシーフレームワークとか、生物多様性アクションプランのフレームワークという段階ではあるのですが、具体的な住民移転計画書やこのBiodiversity Action Planは今後作成する予定になっていますので、詳細な内容が確定していない段階でのこのフレームワークの取り扱いについて検討が必要との見解が示されたということです。

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、ほかにワーキンググループでご参加いただいたほかの委員、阿部委員、源氏田副委員長、鈴木克徳委員、もし追加や補足ありましたらご発言ください。よろしいでしょうか。

○阿部委員 はい、追加コメント、特にございません。阿部です。

○原嶋委員長 はい、よろしいでしょうかね。

○池上 はい、会場のほう、源氏田委員が発言希望されています。

○原嶋委員長 はい、どうぞ。

○源氏田副委員長 源氏田です。私のほうも特にコメントありません。

以上です。

○原嶋委員長 はい、よろしいでしょうか。

それでは今、石田委員からご発言、希望出ておりますので、どうぞ、石田委員、ご発言ください。

○石田委員 助言のほうをちょっともう一度見してもらえますか。

サンゴ関係だから、4番か3番、どっちかです。ちょっと両方見せていただいて、3番でした。失礼しました。

とても素晴らしい助言だと思ったものの、サンゴ礁の移植については、なかなか難しいということがずっと言われてきたような気がしてるんです。すみません、私もきちんと文献精査していません。

そういうその難しさ、藻場も同じだと思うんです。陸上と違って、海の中のいろんな要素が絡み合うので、非常に難しいところが多いんです。そこに対して、科学的な実現可能性を精査するっていうのはどういう意味なんでしょうか。今、まさしく私が言ったような意味というふうに理解していいんでしょうか。

それとも、もうちょっと違う意味で実現可能性が進んでるので、それを参照して、ネットロスの方向とかに進めなさいとか、そういう意味なんでしょうか。そこはちょっと、いわばクラリフィケーションです。教えてください。

以上です。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。

小椋委員、どうぞ、続いてご発言ください。

○小椋委員 はい、小椋です。ご説明ありがとうございました。

これはJICAの方にお聞きすべきかも知れませんが、密接不可分の送電線下です。このライトオブウェイの取得は、道があるのか、工場内なのかわかりませんが、ヨルダン国の法制度との乖離というのはどうなっているのかなということは議論になったのでしょうか、あるいは今後の検討に付すということになっているのでしょうか。そのあたりをお聞きしたいです。

以上です。

○原嶋委員長 林副委員長、どうぞ。

○林副委員長 はい、林です。ありがとうございます。

助言の3で、石田委員と同じようなところなんですけど。

この生物多様性ネットゲインがサンゴ礁、藻場で、生物多様性ノーネットロスが陸域生態系となってるんですけども、まだAction Plan Frameworkが確定していない段階で、ネットゲインをサンゴ礁、藻場で、ノーネットロスを陸域生態系と、こういうふうに設定した理由っていうのは何かあるのかなっていうのはちょっと、教えていただきたいなと。

それと、もう一つは論点になっております。論点の2番目なんですけども、フレームワークの取り扱いについてということで、詳細な内容が確定していないフレームワークの取り扱いについて検討が必要。

これは中身が決まっていないということもそうなんだと思うんですけど、上に書いている協調融資案件でさらにフレームワークが未確定なというものについて、ちょっとどういうふうに取り扱うのかなっていうのがなかなか難しいんだらうなっていうことを意図しているのかなと思ったので、

そこら辺、ちょっと確認させていただければと思いました。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。鎌田委員、どうぞ。

○鎌田委員 はい、委員長、ありがとうございます。また、田辺委員、ご説明ありがとうございます。

すみません、ちょっと助言や論点に関するのではなく、本来は12月の全体会合の案件説明の時に発言すべきだったと思うんですが、自分が欠席していたので、この場で、確認させていただければと思います。

今、ヨルダンがアカバマリニリザーブを世界自然遺産に推薦しています。そのエリアについてなど、今回のワーキンググループに情報が落ちていたのかってというのが気になっています。

一番気になっているのが、恐らくアカバマリニリザーブは今回しっかり代替案検討で外されたっていうことなんですけど、世界遺産に申請する際によほどの理由がない限り、バッファゾーンの設定が求められていて、よほどの理由が認められるケースっていうのは、遠隔地で人の影響がない場合などは認められるんですけど、このヨルダンの場合は恐らくバッファゾーン設定されているんじゃないかと思っていて、その場合、今回の対象地との距離感、関係あるのかどうか気になっているので、ヨルダン政府からその辺の情報が下りているのかってというのが気になっています。状況としては恐らく特段問題がなければ、もうIUCNの評価も概ね終わっていて、今年の7月の委員会で審議される案件になっています。

以上です。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。

東委員、どうぞ。

○東委員 はい、東です。委員長、ありがとうございます。

助言案、論点に直接関係はないんですけども、JICAのほうにお伺いしたいんですが、20日時点でまだ戦争が始まってなかったんですけども、最初にイスラエルがイランの浄水施設を爆撃して、またイランもオマーンでしたか、爆撃したということがあって、こういう海水浄化プラントを一応爆撃すると、相当な環境汚染が起きると思うんですけども、それで、当然のことながら輸出保険も下りないと、戦争ですから。

そういう場合に関して、JICAのほうとして、何か協調融資の際の逃げ道とか、そういうことは考えておられるのでしょうか。もしなければ結構ですけども、ザクツとした考えを。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございました。

それでは、助言文について、田辺委員、いかがでしょうか。

3番の助言文のネットゲインとノーネットロスの関係と、あと科学的な実現可能性の意味です。

○田辺委員 源氏田委員、もしお答えできるのであれば、お願いしたいのですが。

○原嶋委員長 会議室の源氏田副委員長、いかがでしょうか。

○源氏田副委員長 はい、お答えをまずいたします。

まず一つ目の、石田委員からいただいた科学的な実現可能性についてですが、これは石田委員がおっしゃったように、サンゴの移植って非常に難しいと、で、なかなか実現するのは難しいという

ことなので、そういったことをちゃんと精査してくださいということです。

で、一つ気になっていたのが、このヨルダンが作ってきたアセス書の中で、サンゴの移植後の生残率が80%っていう物凄い高い数字を出してきています。日本の場合だと、移植した直後、例えば3か月とかぐらいだと、そのサンゴの生残率は80%、あり得ると思うんですけども、そのあと、例えば3年とか5年経つてくると、生残率は20%くらいに落ちてきてしまうというのが、日本ではよく見られます。それを考えた場合に、生残率80%っていうのはかなり高い数字なので、それに頼るのじゃなくて、もうちょっときちっと科学的に精査をして、例えば3年後、5年後のデータを使って、この生物多様性ネットゲインとか、ノーネットロス計算してほしいという、そういう意味で入っています。

それからもう一つ。林副委員長からいただいたご質問ですが、サンゴ礁、藻場は生物多様性ネットゲインなのに、どうして陸域の生態系は生物多様性ノーネットロスなのかという、この違いなんですけれども、これはIFC、国際金融公社のPerformance Standards等に沿って分類がされています。

IFCのPerformance Standardsの6というところで、生物多様性について規定があるんですけども、それについてまず二つ大事なポイントがあって、一つはまずCritical Habitatに指定をされると、そこではネットゲインを達成しなければいけないということです。このCritical Habitat、どんなものかということ、例えばIUCNのレッドリストに掲げられているEndangered Speciesとか、Critically Endangered Species、そういったものが入っていた場合とか、あるいはその国で特に保護されている場合、そういった場合はCritical Habitatに指定をされるのですが、ヨルダンの場合は、ヨルダンの国内の生物多様性国家戦略、そして行動計画の中で、サンゴ礁、藻場は、非常に重要なエリアであるというふうに指定されていますので、Critical Habitatに指定をされていて、IFCのスタンダード上、その場合にはネットゲインになるということです。

もう一方のノーネットロスなんですけれども、これはIFC等のスタンダードで、Critical Habitatより一段下のPriority Biodiversity Featuresというのがあるんです。PBFというふうに呼ばれているものなんですけど、これになると、ノーネットロスでいいですよという形になってきます。

で、陸域の生態系、こちらは砂漠の生態系なのですが、そこに植生ですとか、貴重な鳥類ですとか、あるいはトカゲなどがいるということで、こういうエリアについては、このIFC等のスタンダードのPriority Biodiversity Features、これに該当するので、ノーネットロスでいいですよという形になっています。

私からの説明は以上です。

○原嶋委員長 はい、林副委員長、いかがですか。

1点ちょっと、Biodiversity Action Planは、この地域だけじゃなくて、かなり広域を対象としたプランなんですか、源氏田副委員長。

○源氏田副委員長 はい、Biodiversity Action Planは、このサンゴ礁のエリアからパイプラインでアンマンまで行くエリア全部を対象にしていますので、かなり広い計画ではないかと思えます。まだできていないのですが、これから策定をするということで、私たちが議論した段階では、Draft Biodiversity Action Plan Frameworkという、大枠だけを示したものが示されていて、それを基にして議論していますので、今後Biodiversity Action Plan作る時はきちっとやってくださいという、そういうことです。

○原嶋委員長 今回の点に関連して、論点のほうで詳細な内容が確定していないフレームワークということについての意味について、林副委員長からもご指摘ありましたけども、今、源氏田副委員長がおっしゃったことが具体例の一つとして意味してるということでもよろしいでしょうか。

○田辺委員 はい、今回の案件では、必ずしもそのガイドライン上、違反になるということではなかったものの、今後フレームワークというふうな形で文書にした時に、既存のガイドラインと齟齬が生じる可能性もあり得るということです。例えば、住民移転計画が、住民移転計画フレームワークと置き換わった場合に齟齬が生じる可能性もあるので、ここについてはどうするのかというのは、あらかじめ想定しておいたほうが良いだろうということです。

以上です。

○原嶋委員長 検討というのは、今その段階ではないけど、今後作られるものも、ガイドラインの中身と齟齬が生じないようなことも含めて吟味する必要があるという意味で理解してよろしいですか。

○田辺委員 現状、ガイドラインには何も書かれていないので、今後レビューなどがある中で、そういったものも検討していく必要があるのではないかと趣旨です。

○原嶋委員長 林副委員長、いかがでしょうか。

○林副委員長 はい、ありがとうございました。林です。

理解できました。要するに中身が決まってないので、今後は明らかになった段階で何か問題が生じないかどうかを事前に考えておくって、そんな意味ということですね。

はい、わかりました。

以上です。

○原嶋委員長 あと、小椋委員からありましたけど、これ、JICAの側に伺ったほうがいいかな。不可分一体の件と、あとヨルダンでアカバについて世界遺産として推薦をしていて、そのバッファゾーンとの関連性、あと、最近の紛争の関連性の3つ。

○壽楽 はい、ありがとうございます。民間連携事業部海外投融资第二課の壽楽でございます。

ご質問いただいた点につきまして、まず、小椋委員のほうからございました送電線の部分でございますけれども、こちらご理解のとおり、不可分一体事業、かつヨルダン政府側のスコープという形になってございますけれども、現行、送電線下の補償に関しましては、ヨルダンの法制度がございます。

フレームワークに基づいて確認をした結果としては、基本的にガイドラインとの大きな乖離等は、想定されてございませんけれども、この点につきましても、今後、具体的な計画が立てられていく段階では、きちんとモニタリングをしていきたいというふうに考えているところでございます。

また、次のアカバエリアが世界遺産のほうに登録をされるという動きがあるというところでございますけれども、現時点で我々が聞いております情報といたしましては、今回、本事業の対象になるようなエリアというのは、現時点ではある程度、工業団地の開発等も進んでいるエリアということで、いわゆるより北のほうは、引き続きその生態系が残っていて、非常に貴重なエリアだということについては聞いておりますけれども、現時点で、我々の事業の対象となるエリアについて、そういった世界遺産としての登録が進められているという情報は、現時点で、我々としてはそこまで認識できていないというところでございます。

引き続き、これはほかのIFC、IBRDであるとか、国際機関も含めて、手続をしてございますので、その中で、我々としても情報を確認していきたいというふうに思っております。

当然ながらUNESCOのほうから、本事業に対するNo Objection等がない限りは、我々も手続進められないというふうに思っておりますので、そうしたプロセスも通じて、確認をしていきたいというふうに思っております。

最後に、20日の時点では、ご指摘のとおり、中東情勢、現時点とはまた大きく状況の違うところがございました。当然ながら、そういった戦争、紛争のリスク自体は、引き続き残るというふうに思っておりますけれども、そういった戦争、紛争等が生じたことによって、本事業に影響があった場合には、一時的にはその保険等の可能性もございます。

ただ、ご指摘のとおり、保険でカバーできないような事象につきましても、ヨルダン政府側と事業者側の協議によって、そのフォースマジュールに対する対応というのは、決められていくというふうに思っております。

場合によっては、ヨルダン側から事業に対する補償が得られるかもしれないですし、フォースマジュールということであれば、リスクを事業者側と、ヨルダン政府側でシェアして、痛み分けという形になる可能性もございますし、そこはケースバイケースで、見ていかなければいけないというところはございますけれども、まさにご指摘のリスク自体、高まっているというふうに認識しておりますので、我々も審査段階で、環境社会配慮とは別に、事業の採算性のほうの審査の中で、しっかりと確認をしていくという方針でございます。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、石田委員、小椋委員、鎌田委員、いかがでしょうか。

一応一通り受け止めはいただいたんですけど、もし何かどうしても追加がありましたら、どうぞ。

○小椋委員 はい、私は承知しました。ありがとうございます。

○原嶋委員長 鎌田委員、よろしいでしょうか。

○鎌田委員 はい、ありがとうございます。

引き続き、情報収集をしていただければと思います。恐らく世界遺産に推薦されている時点で確実にマップは準備されていると思うので、どのくらい離れているかっていうのはすぐにわかるんじゃないかと思っておりますので、情報収集よろしくお願いします。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、一応、助言の本文につきましては、いくつかご指摘ありましたけれども、田辺主査、源氏田副委員長のほうで明快なご説明いただいておりますので、ワーキンググループでのご議論の成果を尊重したいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

確認になりますけれども、ワーキンググループのほうでご提案いただいた助言文について、助言として確定をさせていただきたいと考えておりますけれども、何かご質問、ご意見等ありましたら承りますので、サインを送ってください。よろしいでしょうか。

それでは、ご提案いただいたとおり、助言文として確定をさせていただきます。

田辺主査、どうもありがとうございました。

○田辺委員 はい、ありがとうございました。

○原嶋委員長 それでは、同じ案件でございますけれども、環境レビュー方針の説明ということで、

壽楽さん、お願いしてよろしいでしょうか。

○壽楽 はい、ありがとうございます。民間連携事業部海外投融资第二課の壽楽でございます。

お手元でございます環境レビュー方針のペーパーに基づいてご説明いたします。

まず、助言の対応表でございますけれども、こちらの助言の内容について、きちんと確認をいたしますというところの方針をご説明させていただいているにとどまりますので、こちらは割愛をさせていただければというふうに思っております。基本的に助言としていただきました内容を確認していく、もしくは実施機関、借入人のほうに申し入れをしていくという対応をきちんと取らせていただく所存です。

続きまして、レビュー方針のほうに移らせていただければと思います。

レビュー方針の2ページ目からお願いできますでしょうか。次のページをお願いいたします。

基本的には時間の制約もあるというふうに理解してございますので、環境レビューでの追加確認事項を中心にご説明をさせていただきたいというふうに思います。

まず、事業コンポーネント・不可分一体事業に関しましては、先ほど助言をいただきましたように、助言1にあります有害排出物が流出する可能性が想定される周辺施設による事故等との対応策確認し、本事業に対する影響を確認していくということを、融資契約の前までに、きちんと実行していきたいというふうに考えてございます。

次に2ページ目でございます。

環境社会配慮文書でございますけれども、本事業のESIA、こちら2022年にできたあと、2025年に更新がされてございます。この更新につきまして、環境省、それから、アカバ経済特区庁のほうの承認が必要な場合には、その承認のレター、それから条件等があれば、その内容について環境レビューの中で確認を行っていくというところで、考えてございます。

そのまま、6ページ目に進んでいただければというふうに思います。

ステークホルダー協議に関してでございます。こちら、今申し上げました2025年の更新版のESIAにつきましては、2026年1月、本年の1月よりステークホルダー協議が開催されるという計画であったというふうに理解してございますので、環境レビューの中では、このステークホルダー協議がきちんと行われているというところの結果を確認していきたいというふうに思っております。

次のページに進んでいただきまして、EMP、EMoP、それからモニタリングのところでございますけれども、現時点、モニタリングは想定されてございますが、そのモニタリングの結果を、レンダー、融資者に対する報告の要件、内容について、今後、その事業者との間で合意を図ってまいりますので、その内容を環境レビューの中でしっかりと確認していくことを想定してございます。

続きまして、次のページでございます。

情報公開についてでございます。情報公開に関しましては、まず情報公開が計画どおりに実施されていることの確認ということで、これも2026年の1月から国内で公開されているというふうに聞いてございますので、これは予定どおり公開されているかというところを確認してまいります。

その次、モニタリング結果の現地での公開、それからモニタリング結果のJICAウェブサイトでの公開、及び、第三者からの情報開示請求があった場合でのJICAからの情報開示、これらにつきましては、環境レビューの中で、事業実施者、借入人との方針についての協議、確認を行っていく所存でございます。

ページをちょっと飛んでいただきまして、10ページでございます。

次に、環境面のレビューでございまして、水質のところでございます。水質に関しまして、地下水のベースラインに関しまして、工事開始前のベースラインの取得、それからモニタリングの実施について具体的に確認をしております所存でございます。

そのほかに、今後詳細設計が行われる段階で、海水淡水化プラントからの排水のモニタリング項目、特に水温、COD、油分に関して追加的にモニタリングする必要がないかというところ、及びその水質の基準について確認をするように、実施機関に申し入れていくということを記載してございます。こちらのワーキンググループの中で、ご指摘をいただいた点を踏まえた対応になってございます。

次は13ページをご覧くださいませでしょうか。

次に土壌でございますけれども、地下水同様、現時点でベースラインがございませんので、工事前にベースラインの取得、それから工事中のモニタリングが行われるということを、環境レビューの中で確認をしております。

次に15ページに飛んでいただけますでしょうか。

保護区に関連するものでございます。こちら本事業の送水パイプラインが、UNESCO世界遺産のバッファゾーンを通過するというところでございます。それに関するUNESCOの承認、もしくはNo Objectionの確認結果を確認する予定でございます。現時点で手続は進んでいるものの、No Objection等が確認できてございませんので、この点につきまして、環境レビューの中で確認をしております。

また、その世界遺産に関する管理計画の遵守についても確認をしていく予定でございます。次のページでございます。

生物多様性でございます。こちらまさにワーキンググループでも集中的に審議をいただきまして、また助言を3点ほどいただいているところでございます。この助言としていただきました3点につきまして、環境レビューの中で、申し入れを行っていくということをしっかりやっていきたいというふうに思っております。

くわえて、今、そのフレームワークに関する議論もございましたけれども、BMP、Biodiversity Management Plan、それからAction Planの作成状況を確認をいたしまして、また、これらに関する具体的なアクションの内容を、我々環境レビューの中で確認をしていきたいというふうに思っているところでございます。

また少々飛んでいただきまして、ページ数で24ページでございます。

用地取得・住民移転のところでございますけれども、こちら助言の中でご指摘をいただいておりますように、現時点で、定量的な影響人数についてのデータがございませんので、こちらにつきましても、RAPの作成スケジュール、それから作成状況を、随時確認をしていきたいというふうに思っているところでございます。

続きまして、27ページでございます。

苦情処理のメカニズムでございますが、こちら助言の中に含めていただいておりますように、処理メカニズムの周知を十分に行うという観点で、処理メカニズムの連絡先をきちんと書き込む等の、対応を実施機関のほうに申し入れをしていきたいというふうに思っております。

次に28ページでございます。こちらが最後になりますけれども、文化遺産に関してでございますけれども、文化遺産に対する影響の緩和策、モニタリング事項については、環境社会配慮のモニタリング計画の中で、きちんと確認をしていきたいというふうを考えてございます。

すみません、ちょっと時間の制約がございますので、足早になってしまいましたけれども、担当事業部のほうからのご説明は以上とさせていただきます。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。

それでは今、ご説明いただいた内容に対して、ご質問等を承りますので、サインを送ってください。

鎌田委員からご指摘のあった点は、15ページのところにもかかってくるのでしょうか、壽楽さん。

○壽楽 はい、ありがとうございます。

もともとこの15ページは、まさにそのバッファゾーンを送水管が通過するというところに関する、UNESCOからの承認、もしくはNo Objectionというところで想定していたものでございます。万が一ですけれども、先ほどのご指摘をいただきましたように、海域のほうでUNESCOに登録されるという動き、及び、その実現可能性があるのであれば、ここにも当然関わってくるのかなというふうに思います。

ただ、現時点で当然ながら、先ほどご指摘もいただいておりますように、また、マップ等があるというふうに想定される中で、本事業について、特段の異議であるとか、問題になっていないということは、本事業の影響地域については、世界遺産登録の対象外と言いましょうか、エリア的には外れているのではないかなという、ちょっと推測はしているところでございます。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

あと、石田委員、いかがでしょうか。サンゴ礁の移植の難しさを考慮して、16ページ、対応整理されておりますけれども、何かコメントありましたらお願いします。

○石田委員 石田ですけど、特にありません。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。田辺主査はよろしいでしょうか。

○田辺委員 はい、大丈夫です。

○原嶋委員長 はい、それでは、サンゴ礁、大変慎重な保護対応が必要だと思っておりますので、丁寧な対応をよろしくお願いします。

特になければ、これで本件、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けれども、いかがでございましょうか。何かご発言希望ありましたら承りますので、サインを送ってください。よろしいでしょうか。

それでは、壽楽さん、どうもありがとうございました。

○壽楽 ありがとうございます。

○原嶋委員長 それでは続きまして、その他というところですけども、よろしいでしょうか。審査部のほうにお願いして。

○池上 はい、審査部のほうからご説明させていただきます。

○西井 ありがとうございます。審査部の西井でございます。

前回に続きまして、ガイドラインの運用見直しに関しまして、ご説明をさせていただきたいと思

います。プレゼンテーションを今提示したいと思いますので、一瞬お待ちください。

前回、第1回目の説明をしまして、今日はそのフォローアップということで、第2回目のご説明をさせていただきたいと思います。次のページをお願いします。

本日のご説明ですが、前回の議論の振り返りと、あと今日の主題ですが、検討課題の整理ということで、ご説明を申し上げたいと思います。次のページをお願いします。

前回、全体会合で第1回目のガイドライン運用見直しの概要をご説明申し上げました。ガイドラインの規定、見直しの位置づけ、見直しの流れ、参考として前回見直し時の検討課題等をご説明したところです。

簡単に概要ですが、ガイドラインの運用見直しは、ガイドライン上規定が2種類ありまして、2階層構造になっていると。5年以内に行う運用面の見直しと、10年以内に行う包括的な検討の2段階です。

今回は運用の見直しをしますということです。具体的には、運用面で現に不都合が生じており、かつ10年以内に行うレビュー結果に基づき、包括的な検討を待たずに対応するべきものについて、是正を行う作業というふうを考えてますということをご説明しました。

ただし、10年以内の改正に向けて、全く議論しないというわけではなくて、土台作りとして、それに向けた中長期的な課題も、必要なものは、議論を開始していきましょうということをご説明しました。

加えて、ガイドライン改正の際は、広くパブリックヒアリングをしたいと思っておりますが、今回は対比として運用見直しですので、実際に実務の運用的なところに関わっている方々の意見をもとに議論をしていきたいとご説明しました。

これに対し、全委員の皆様からコメントいただき、大変ありがとうございました。

主なところまとめますと、一つ目が助言・論点ですとか、過去議論実績を踏まえた議題検討していくべきではないかというようなコメントをいただいております。特に助言・論点は、かなり共通の事項がありまして、回数として上がっているものは重要な論点じゃないかというようなご示唆をいただいております。

2点目でございますが、コンサルタントの意見もちゃんと聴取したほうがいいというコメントを、複数の方からいただいております。協力準備調査を実施して、実務に携わっている、内容を理解された方々ということで、意見聴取と、あと再委託先の現地のコンサルタントの意見も聴取できればというようなコメントをいただいております。

ここに対する対応に関しましては、こちらでもいろいろと検討していたんですけど、なかなかコンサルタントに広く聞いてしまうと、收拾がつかないというところもありまして、どのように進めようかかなり悩みました。

申し上げたとおり、今回、運用見直しに関わるヒアリングですので、実際、実務の運用に関わっていただいている方々に、集中的に意見を聞きたいと思っております。現実的な取りまとめの実務も考えまして、カテゴリA案件で、実際に実務に携わっていただいている調査団の方々を対象に、意見聴取をできないかということ、今、計画しているところです。

再委託先のコンサルタントも現地コンサルタントということになるのですが、これも広く聞くと、かなりのオペレーションになってしまいますので、実際に案件に携わっていただいている

再委託先を、その協力準備調査コンサルタントの皆さんにお手伝いをいただいて、そこから間接的に意見を聴取いただくことを依頼をしようかと考えています。

皆様からいただいた意見の3点目ですが、成果の取りまとめ方です。FAQにまとめていくというのが、基本的な線なんですけど、FAQで必ずしも書き難い内容もあるでしょう、というコメントもいただきましたし、ほかにもどんなまとめ方あるかというご意見をいろいろいただきました。

例えば、判例集を作成したほうがいいものもあれば、コンサルタントへの業務指示書の様な、具体的な指示マニュアルに反映していったほうがいいんじゃないかというようなご意見をいただいています。

これに関しては、現時点でこれが対象ですということはなかなか申し上げづらいところではありますが、各議題を議論する中で、こういうほかのアウトプットの可能性も議論していければよいかと考えています。

それ以外に、それぞれ皆様から、各議題のアイデアをいただいたところかと思えます。生物多様性、新スキームとガイドラインの整合性ですとか、モニタリングですとか、フレームワーク、今日も議論ありましたが、代替案の検討。

以上が、前回会合の主な議論で、ちょっと乱暴ではございますが、皆様の議論をまとめさせていただいたところなんです。次のページをお願いします。

それを踏まえまして、今後の検討課題の整理のスケジュールになります。前回もご説明しているところの振り返りですが、流れは全体表のとおりです。

特に留意しなければならないのが、申し上げたとおり、2026年7月に助言委員の改選がございまして。メンバーが一通り変わりますので、実際の具体的な検討作業はそれ以降ということにして、それに向けて2026年6月までに議題の選定を進めていきたい、見直しの進め方と対象とするべき検討課題を整理していきたいということをご説明しました。今、このフェーズにあるということでございます。

委員の皆様、再選等もあるとは思いますが、心機一転、委員の皆様が、再選されたあとに議題が始まるということです。

議題について、個別案件の審議ではないのですが、運用面の見直しを対象としたワーキンググループを設定させていただいて、個別案件の審議と同じように、類似の体制でワーキンググループで議論して、全体会合で報告する形を想定させていただきたいと思っています。

あくまで運用面の見直しですので、対応案に関しましては、JICAのほうで検討させていただいて、提案させていただくことになりますけれども、それに対して助言委員の皆様を確認、助言をいただくということが、全体の流れということをご説明をさせていただきました。次のページをお願いします。

検討課題の整理スケジュール、全体会合の6月に向けての進め方の整理でございます。今が赤枠で囲っておりますが、3月助言委員会全体会合になります。

本日、検討課題での最初の議題のたたき台として、議題例をこちらで取りまとめましたので、それを共有させていただきたいと思っています。これが最終版の表というわけではなくて、これをもって何か決めたいというわけではございません。これがたたき台になりますので、ほかに漏れがないか、ほかに議論すべきものがないかというのを、皆様から意見をいただきたいなというところで

の、最初のたたき台の提示という段階でございます。

最後にも申し上げますが、助言委員の皆様からも、本日の議題でもそうですし、そのあと、追加でメール等でも構いませんが、追加での議題提案がございましたら、いただきたいと思っております。

同時並行ですが、今、JICA内と相手国政府実施機関の声を集めております。前回は申し上げたとおり、アンケート調査をやっておりまして、今、着々と回答が集まりつつあるところですし、先ほど申し上げたとおり、コンサルタントへの意見聴取が、まだ始められてないんですが、前回提案をいただきまして、それを設計しているところですが、対象の連絡先の洗い出しとか、準備を進めているところなんです。

来月4月の助言委員会におきましては、それらいただきましたコメント、助言委員の皆様からの追加提案ですとか、JICA内のアンケート結果、実施機関のアンケート結果、これにコンサルタントの意見聴取、間に合えばですが、ちょっと間に合わない場合は、その先になるかもしれませんが、それらの意見を取りまとめて、検討課題の整理の結果の暫定案を改めて提示したいというふうに考えています。

5月には、そこで、4月以降いただきましたコメントに基づいて微調整、最終調整をさせていただいて、5月の助言委員会で、検討課題の整理結果というものを、ご報告、確定をさせていただきたいと考えております。

6月の助言委員会では、それを踏まえて、検討作業の進め方、先ほど申し上げたとおり、ワーキンググループを設定してということでは、基本線は変わらないと思うんですが、より詳細な進め方についてご報告をさせていただければということをご想定しております。

今のところ、作業としては予定どおり進んでいるところですが、万が一にも作業が若干遅れることがありましたら、6月の助言委員会までになんとか調整して、少なくとも改選までには、議題を確定して作業の準備が整うところまで持ち込みたいと考えております。次のページをお願いします。

以上が、振り返りになりますが、本日ご説明させていただきたい主眼でございますが、検討課題の整理の初案でございます。これに関しまして、まずその議題の表は別添でA3の横紙でまとめさせていただいているところですが、議題の整理に当たって、枠組みと言いますか、どういう整理をしていけばいいのかというところを、我々のほうで考えたところがございます。

整理に当たっての枠作りと言いますか、情報の整理の仕方をこのスライドの中で説明させていただいております。

これは、前回、2014年のガイドライン運用見直しの時も同様議論があったんですが、いろんな論点を洗い出しますと、性質の異なる異質な論点がいろいろと混在してしまいまして、議論が非常に複雑になってしまったということが、教訓としてあります。

前回はある程度その分類に応じて仕分けをして、頭の整理をして、同じようなそのレベル感と言いますか、趣旨の論点をまとめて議論の整理をしたという経緯があります。

ですので、今回もそれを踏襲しながら、ある程度枠を決めて、その枠の中でどういう論点なのか、分類をしながら、議論を整理できればなというふうに考えております。

まず1段目の一番上に書いてあるところがございますが、まず大きな分類として、短期的課題か、中長期的な課題かという整理があります。これ、冒頭申し上げたとおり、今回の5年以内の運用見直しで、結論をある程度導き出したいものの論点なのか、あるいは、10年以内の改正に向けて、土台

作りとして議論を開始したい課題なのか、ガイドラインの改正にもはねる内容なので、もうちょっと長期的に議論していかなくてはいけないかというところがございます。それで短期的課題、中長期的課題という整理をさせていただいております。

繰り返しになりますけど、今回は5年以内の短期的課題が中心になりますが、可能な範囲で中長期的課題も、これも手広くやってしまうと、收拾がつかなくなりますので、ある程度絞らないといけないとは思っているんですが、中長期的課題で重要なものは、議論を開始できればと考えているところなんです。

次の分類ですが、下に書かせていただきました。小項目というところが、ある意味議題でございます。これが議題のテーマのタイトルをつけたものでございまして、ここの詳細はA3の別紙で説明をさせていただいているところですが、それを大項目ごとに名前を付けさせていただきました。

3つ分類しています。環境社会配慮の手續、環境社会影響評価の方法、用語の解釈と適用です。多少グレーゾーンはあると思います。そんなに綺麗にすっぱりと切れるものではないんですけど、頭の整理のために、それぞれ趣旨の違う議題ですよというところを整理させていただきたい趣旨です。

1点目の環境社会配慮の手續というのは、行うべき事項ですとか、時系列の流れ等を整理する事項です。これ英語で言うとProcedureですが、特定の要件に対し、どういう手續を踏まなきゃいけないのか、そもそもガイドラインに規定されていないことをどういうふうにやっていくのか、流れを検討するというようなイメージで分類させていただきました。

二つ目の環境社会影響評価の方法ですが、英語で言うとMethodと書きましたけれども、具体的にそのやる内容の項目自体は定義されているんですけど、それを具体的にやる方法論が議論になっている課題というふうに整理をさせていただきました。

技術的な手法ですとか、アプローチって言ったところを整理していくもので、これはガイドラインそのものを改正するわけではなくて、FAQ等で整理していく、あるいは業務指示マニュアルで整理していくものですので、どちらかというところ短期的な課題になじむテーマなのかなと考えています。

最後が用語の解釈とか、必要とされる要件のところですが、これ、用語自体は定義されているのですが、その解釈に関して、いろいろと議論が紛糾した案件がございますので、その議題ということでございます。

解釈として、どこまでが認められるか、認められないのか。それに対してどういう対応を求められるのかというところが、議論の余地があると考えたものでして、英語で言うとInterpretationと書きましたが、そこら辺の理解を追求する議題です。

これ、仮の分類でございますが、今後、この枠組みの中で議論を進めていくと、議論がわかりやすいかなというふうに考えているところです。

ここで、別紙の論点の概要をご説明させていただければと思いますが、お手元で見ていただければと思います。ちょっと時間がかかりますので、概要をざっとご説明させていただきたいのですが、1点目、中長期課題は1点、提案させていただいております。環境社会配慮の手續として先ほど議論にあった論点です。特に民間連携事業ですとか、海外投融資の案件に関しましては、必ずしもガイドラインに規定されている限りで読み取れない部分が少なからずあるというところまでして、その対応どうしましょうというご相談です。

より具体的に言いますと、特にフレームワーク対応です。特にプロジェクト型のファイナンスにおいて、まだその環境レビューの段階で詳細な情報がない中で、フレームワークをもってその事業を進めていく場合に、どこまでの情報を求めるのか、どういう対応をしていくのか、ヨルダンの海水淡水化案件のワーキンググループでもいろいろと議論がございまして、ここは一つ長期的に検討していかないといけない論点なのかなと考えており提案させていただいております。

これは今回結論というよりは、次回のガイドライン改正でこちら辺を規定するんだとすると、ということを整理しないといけないかを想定して議論できればと考えております。

2点目以降、短期的な議題になりますけれども、環境影響評価の方法として、GHG排出量の推計を提案させていただいております。GHGの排出量推計の方法に関しては、前回、2022年改正時にスコープ1をGHG排出量推計公開するという事は決まっているんですけど、その方法に関して若干議論がまだ残っております。

インドの案件等、その推計の仕方、サプライチェーンでの間接排出ですとか、ほかの方法も検討すべきではないかという指摘がありましたので、そこをどこまで対応するかという議題として提案させていただいております。

3つ目ですが、これはもうご説明するまでもないかもしれませんが、代替案検討です。これに関してはもう類似の案件で、かなり活発な議論をさせていただいたと理解しております。代替案検討というのが、そもそも何を目的にやるのかいうところから、どこまで検討すべき、どういうコンポーネントを検討すべき、その方法論に関して、それなりにコメントをいただいておりますので、整理していく必要があるかと考えています。

4つ目はモニタリングに関する議題です。ここも、案件数としては少ないんですが、議論がそれなりに起こってまして、モニタリングとしての中身、項目・頻度・方法論等に関して、コメントいただく機会がいくつかございました。具体的に整理をしていく必要があるのではないかと論点でございます。

ここからは、用語の解釈と適用でして、どちらかという解釈が若干まだぶれているところが残っているテーマということです。

不可分一体、派生的・二次的影響、累積的影響に関しましては、過去の2014年運用見直し、2022年改正でもかなり議論がされて、FAQが書かれているわけですけど、ちょっとこの解釈がぶれてしまう、議論になったところがあったと考えています。

例えば、インドのベンガルールメトロとか、いくつかの案件で、そもそも不可分一体はこれでもいいんだっけという議論がありましたし、仮に不可分一体だったり、累積的影響があった時に、どこまで何を求めるのかというところは、これ一義的に定義できないという議論も、よくコメントいただいておりますが、例えば判例集を作ったほうがいいんじゃないとか、ご提案をいただいているところでは。

事業部として対応するに当たって、ある程度方向性を出せると、運用が非常に楽になるんじゃないかなということで、議題として提案させていただいております。

最後が保護区と重要な生息地です。ここは、別々の議題でもいいのですが、生物多様性、保護区、重要な生息地っていうところは、ある程度まとめて議論したほうが議論がしやすいのかなということで、まとめさせていただきました。

保護区自体の議論、今日も議論がありましたけれど、保護区の定義、保護区というものを適用する場合の5条件の話ですとか、その範囲、実際に保護区にかからざるを得ない時の対応の仕方、重要な生息地だった場合の判断の仕方の詳細ですとか、その場合の対応等、もう少し詳しく定義していくと、運用がしやすくなるかと考え提案しています。

以上がこちらから提案させていただいている論点です。いろんな議論がありまして、多少まとめた経緯がございます。細かい論点に崩していけば、いくらでも細分化できるんですが、ある程度バルクで、同時に議論したほうがいいたらうなっていうテーマはまとめて、小項目として整理させていただいているというところです。すいません、長くなっております。最後のスライドでございます。

本日はこの我々の初案と言いますか、たたき台を提示させていただいたところでして、これで決定というところでは、もちろんございません。重要な論点の中で、私どもが見落としているものがあるかもしれませんし、これまでの委員会で議論になってなくても、この機会にぜひ議論しておくべきだというものもあるかもしれませんので、検討の課題の整理の枠組みに沿った内容として、もし追加的にすべき議題がありましたら、メール等でご提案をいただくと大変ありがたいなと思っております。

取りまとめの都合上、次回の4月の全体会合に向けての取りまとめに反映したいと想定しておりますので、3月19日までを目途にご提案をいただくと大変ありがたいです。

その際に先ほど申し上げた大項目ですとか、小項目といった枠組みに可能であれば、沿って、それに当てはまらないものもあると思うんで、その場合、その他ということになるかと思えますけれど、沿って提示していただくと議論が進みやすいと思っております。

我々の議題も、あくまで思いつきというよりは、前回、ご提案いただいたように、助言と論点をもとにしてますし、2014年ガイドライン運用見直し、2022年のガイドライン改正の議論は、一応踏まえさせていただいたつもりではあります。あと、皆さんからいただいたご提案をもとに、こんなところかなというところでまとめさせていただいております。抜け漏れ、ご提案いただければと考えています。

大変長くなりましたが、事務局の説明、以上になります。

○原嶋委員長 審査部におかれましては、運用面の見直しについて、前回の議論を踏まえて、かなり具体化していただいて、どうもありがとうございました。

今日は課題につきましては、今、ありましたとおり、委員の皆様から、これからご意見をいただくということで、大きな点で、進め方について何かどうしても確認をしておきたい点がありましたら、いくつか承っておきたいと思えますけれども、サインを送っていただけますでしょうか。

山岡委員でしょうか。どうぞ、手短にお願いします。

○山岡委員 はい、わかりました。どうも、西井さん、ご説明、及び実績の整理、ありがとうございました。前回お願いした点、かなりまとめていただいたと思います。

それで、4月からでしょうか。コンサルタントへの意見聴取ということで、これも重要だと思います。先ほどの整理の中には、ちょっとないかなと思ったんですが、具体的な整理の中で。

西井さん、ある案件ではだいた議論したのがスコープだと思うんです。要はこの事業における助言なり、コメント、あるいは論点、そのスコープに対応しているのかどうかっていうのは、一時

かなり議論したと思います。

この点も私ずっと気になっておりました、助言は割と皆さん専門家の立場から言いやすいんですが、それに応える立場っていうのは、なかなかこれもっと大変だなと思うわけです。そこにスコープが絡んでくるんだろうと思います。そういう意味で、意見出そうかなと思うんですが。

特にコンサルタントの方への意見聴取で、コンサルタントの方も立場上、なかなか本音で、全てコメント、意見出せるのかなっていう心配がありますんで、その中でもスコープっていうのはやっぱりコンサルタント、かなり気にしてるんじゃないかなと思います。できるだけコンサルタントの方から、忌憚のない意見を出していただいたほうが、この委員会のためになるんじゃないかなと思いますので、ぜひお願いしたいと思います。

西井さんの意見伺えればありがたいなと思います。

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、会議室からご発言どうぞ。

はい、谷本委員どうぞ。

○谷本委員 はい、谷本です。

これはガイドラインに直接関係するのかな。ちょっと疑問なんですけどね。昨今の世界の情勢見て非常に気になることがありますね。

一つはアメリカの政策です。前、西井さんとも話しましたよね。USAID解体されたらどうなるんだろうって。これ、物凄いインパクトだと思うんです。恐らく日本の援助の10倍の、1兆なんぼが飛んじやうわけです。じゃあこれアフリカやら、それに中南米、後ほど言いますが、どうなるんだろうか。特に保健衛生の分野とかね、と思います。

それから、もう言いましたけど、中南米の移民の追放、これはすごい話だと思います。JICAは国際協力事業団と移住事業団とから成り立ってますしね。関係はやっぱり大きい。

それからもう一つは、気候変動対策。原発やるぞって、石炭火力やるぞって、これすごいことです。この辺もJICAどうするんだろうかと思います。

で、最後ちょっとすいません。先ほどヨルダンの案件がありましたけど、イスラエルと必死になってイラン攻めてますよね。なんかベネズエラもやった。マドゥロ大統領でしたっけ、拉致しちゃった。グリーンランドどうするんだって触手伸ばしてるおじさんいますね。やはりこれはJICAのオペレーションにやっぱり関係すると思います。

それから、中国の動向。一帯一路政策で多くの機関を中国作ってますね。南南協力基金、アジアインフラ投資銀行、上海協力機構って。こういうのが中南米、アジア、太平洋の諸国、あるいはアフリカで物凄い金額出して、で、ある国は破綻しているということで、これもやっぱりJICAとして考えてほしいと思います。長くなってすいません。

3つ目はミャンマーの動向です。JICAもやっぱりOECDもそうでした。JICAも関係してます。で、周辺国にいろいろと影響を与えますね。

それから4つ目、もう私の古巣のインドネシアが今寂しいんです。タイもない。高速鉄道やってる。それからフィリピンもほとんど案件ないです。ダルトンパスの話、先ほど出ましたけど。こういうことで、今後こういう、今までの大口の被援助国にどういうふうなことをやるのか。これ、やっぱり考えるべきだと思います。

最後すいません。私の一番のお願いなんです。援助国で形成されたインフラの維持管理なんです。もうこれはとんでもないことになっていると、先ほども橋の話をしました。沖縄でどうなったか。やっぱりこれは、ぜひともこういうことを考えていただきたいと思います。

詳細は19日ですか。別途メールで送りますので、よろしくお願いします。

以上です。

○原嶋委員長 はい、東委員、どうぞご発言ください。

○東委員 はい、西井課長に質問させていただきます。

最初のほうにパブリックヒアリングですか、というようなことをおっしゃいましたけども、昨今のODAを取り巻く意見を見てみますと、かなり厳しいものがあるんじゃないかと思う。それを本当にやられるのかどうかということが1点目。

2点目。山岡委員もおっしゃいましたけども、コンサルタント、実名を明らかにしたら、はっきり言いにくいんじゃないかというようなことは、私も同意いたします。

以上、2点です。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。ほかよろしいでしょうか。

小椋委員、どうぞ。

○小椋委員 小椋です。どうもありがとうございます。

とても難しい議論を、フレームを作っていたいただいてありがたいのですが、19日までにお送りする質問なり、コメントなりというのは、JICAさんから、何か様式が送られてきて、それに対してレスポンスするのか、本当にフリーディスカッションのようにメールでベタ打ちしてお返しすればよろしいのでしょうか。どちらでしょうか。

事務局がまとめやすい方向でとってるんですけど。

○原嶋委員長 西井さん、いかがですか。

○西井 はい、ありがとうございます。

最後の小椋委員の質問に関しまして、特段フォーマット、指定するつもりはございませんので、我々の依頼としましては、今回提示させていただいた議題以外に、ほかに追加すべき議題があれば、ぜひご提案をいただきたいということとして、もうフリースタイルで書いていただければ、こちらで対応したいと思います。

ただ、その際にスライドで提示させていただきました枠、大項目、小項目、分類のところを整理していただけると、議論がしやすいし、収束しやすいかなと思いますので、ご配慮いただければなと思います。

○小椋委員 では、質問のフレームワークのProcedure、Method、Interpretationの3つの軸で、課題なりコメントなり出させていただくというスタイルでいいですね。

○西井 そうです。もしどれにもはまらないということであれば、その他ということ、記載いただければ、その認識で承りますので、よろしくお願いします。

○小椋委員 わかりました。はい、ありがとうございます。確認でした。

○原嶋委員長 はい、どうもありがとうございました。

二宮委員、どうぞ。

○二宮委員 はい、恐れ入ります。西井さんにちょっと質問というか確認なんですけど、この今日ご

提示いただいている資料っていうのは、私たち助言委員の間だけで、とどめておいたほうがいいのか、あるいは、同じような関心をもっている研究者の方とか、コンサルタントの方とかに、広くというわけではないですが、こういう議論をこれからするんだけど、何かアイデアはないかというような問いかけをする時に、共有してもいいものなのか、ちょっとその点、確認させてください。

○原嶋委員長 どうぞ、西井さん。

○西井 基本的に全体会合の資料は追って公開されますので、その以降であれば、ほかの方に共有は可能だと思います。

東委員からのコメントにも関わるんですけど、パブリックヒアリングを今回はしないでおこうかなと思ってます。10年後の改正の時にやるんですけど、今回はあくまで運用の見直しですので、運用をわかっている人に意見聞かないと、なかなか議論收拾つきませんので、あくまでパブリックヒアリングではなくて、委員の皆さんも含めて、わかっている人たちの間で意見聴取をしたいと思っています。

ですので、今回の助言委員の皆様が個別に意見を聞いていただく分には、可能だと思うんですけども、広く意見を聴取したいわけではございませんし、特定の方に聞いて、特定の方聞かないっていうと、これはこれでまた問題ありますので、委員の皆様の個人の範囲で、意見を聴取していただく分には問題ないかなというふうに考えております。

回答になっておりますでしょうか。

○原嶋委員長 二宮委員、いかがでしょうか。

○二宮委員 はい、わかりました。委員の中の理解、解釈の範囲で、それほど大きく広くではない小さなコミュニティの中で共有する分には、そんなに大きな問題ではないというふうに理解いたしました。

○原嶋委員長 二宮委員、そんなに堅苦しくならず、積極的に二宮委員がいろいろご意見を聞いていただいて、二宮委員がスクリーニングしていただいて、積極的にそういうのを反映していただくことは、むしろ歓迎です。

ただ直接、どんどん外からJICAのほうにメールとか来られちゃうと、ちょっと対応が難しいということですので、いろいろ、外部の、関係の、あるいはお知り合いの方から二宮委員ご自身がご意見いただくことは、積極的にやっていただいてもいいと思いますけど、いかがでしょうか。

○二宮委員 はい、よくわかりました。今、委員長のご助言で。

○原嶋委員長 ただ、全体の、運用の進め方の関係で、我々委員が、広く意見を聞いたり、あるいはある種の代弁をしながら、いろいろなたくさんの意見を取り入れていきたいと思っていますので、積極的に関係、あるいはお知り合い、ご専門の方々からのご意見など、二宮委員自身が受け止めていただくことは、むしろ大歓迎ですので、積極的にやってください。お願いします。

○二宮委員 はい、ありがとうございます。承知しました。

○原嶋委員長 重田委員、どうぞ。

○重田委員 一番最後の大項目、小項目、議論、論点とか表がありますよね。これはA3で、やっぱり印刷した場合はちょっとA4だと途切れちゃうんですけども、そこは、エクセルとかで送ってもらったほうがいいのか、ここの表だけ。空欄でもいいんですけども、それはいかがでしょうか。

○原嶋委員長 西井さん、いかがですか。自由書式でどんどん送っていただければいいわけですよ

ね。

○西井 はい、そうですね。ファイルの送り方、検討させていただきます。

○重田委員 はい、ちょっとプリントアウトすると途切れちゃうんで、その点だけご検討いただければと思います。

○西井 そうでしたか。失礼しました。

○原嶋委員長 ご意見をいただくのはもう自由様式で、どんどんある程度整理していただければ、形式については問わないということです、積極的によろしくお願いします。

ほかよろしいでしょうか。ちょっと時間を押してしまって大変申しわけありません。一応こういう形でかなり前回から進みまして具体化してまいりましたので、引き続きご協力お願いしたいと存じます。よろしくお願い申し上げます。

西井さん、よろしいでしょうか、この件。追加。

○西井 はい、ありがとうございます。引き続きよろしくお願いいたします。

○原嶋委員長 はい、よろしくお願い致します。

それでは、最後のスケジュール確認をお願いします。

○池上 はい、事務局、池上です。

今後のスケジュールですけども、次回の全体会合はこちらの議事次第に記載のとおり、4月10日金曜日に14時からで開催を予定しております。

この4月10日には、今回のガイドライン運用見直しについての議論を、引き続きさせていただきます。

事務局から以上となります。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、大きな点、何かありましたらご意見を承りますので、全体通してご意見、承りますので、サインを送ってください。

JICAの側には、先ほどちょっとウズベキスタンのトンネル事業については、委員の皆様からのご質問等ちょっと全て消化しきれなかった部分がありますので、精査のうえ、ワーキンググループに向けて対応をお願いします。

とりあえず、ルート4についてはいろいろご意見ありますし、あまり前のめりにならずに、ちょっと冷静にガイドラインとの整合性のご検討をよろしくお願い致します。

委員の皆様には、ガイドラインの運用面の見直しについての積極的なご提案をお待ちしておりますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、本日最後になりますけど、何かご質問、ご意見等ありましたら承りますので、サインを送ってください。

事務局のほう、よろしいでしょうか。

○池上 はい、事務局のほう、特にございません。

○原嶋委員長 はい、それでは、ちょっと時間15分ほど押してしまいまして、大変申しわけありませんでした。

それでは、177回の全体会合をこれで終了させていただきます。どうもありがとうございました。

閉会17:15