

環境社会配慮助言委員会  
第8回 全体会合

日時 平成22年1月7日（金）14：02～15：50

場所 JICA研究所 229テレビ会議室

（独）国際協力機構

午後 2時02分開会

○JICA河野課長 それでは、お時間になりましたので、田中副委員長に議事の進行をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○田中副委員長 きょうは村山先生が海外出張ということで、私が進行をさせていただくことになりました。2011年の初めての全体会合ということになります。どうぞよろしくお願いいたします。

きょうは議事次第を見ていただきますとわかりますが、大変案件が多くございます。議事概要が多くございますので、できるだけ効率的にてきばきと進められればよいと思います。

最初に、新規案件が3件ございますが、このうちのスーダンとナミビアを最初にさせていただいて、3番目のインドネシアの案件は繰り下げていただきたいと思います。これは担当者の時間の都合で、間に合わないということがございますので、合わせていただければと思います。

それから、案件概要のご説明の後、簡単な質疑と、ワーキングの設置についてそれぞれお諮りをしたいと思いますので、日程確認をお願いしたいと思います。

それでは、これは担当課からお願いいたします。

○JICA 西形 まず初めの案件につきまして、スーダンの南部スーダン・ナイル架橋建設計画、無償資金協力の協力準備調査になりますが、そちらのスコーピング案の助言をお願いしたいということで、ご説明致します。

まず冒頭、案件の内容に入る前に、スーダンへの支援の意義というところからご説明させていただきますと思います。スーダンをご承知の方もいらっしゃるかと思いますが、幾つかの内戦が続いていた状態にありまして、地域間格差、石油や権力の争奪というようなあたりの要因から続いておりまして、その後、2005年に南北包括和平合意ということで、CPAと呼ばれていますが、署名されております。そういったスーダンの政治的事情の一方で、日本のODAのあり方、全般的なODAのあり方としても、貧困削減、平和への投資、持続的な経済成長の後押しというような三本柱がございますが、その2番目の平和への投資というあたりと、そのスーダン支援の意義というところがかかわってくるのかというふうに考えております。

そういった状況の中で、スーダンに対するODAの考え方ということで、ただいまご説明しましたODAのあり方であるとか、ODA大綱において平和の構築を重点課題の一つとしているほか、対アフリカ外交の基軸であるTICADにおいても、平和の定着を柱の一つと考えています。そういった中で、先ほどもありましたCPAの署名等を受け、スーダンひいては周辺地域の安定というところの重要性にかんがみまして、スーダンに対する平和の定着を積極的に

支援していこうというところが、我が国のスーダン支援への考え方となっております。

そういった中で、物資のほとんどを輸入に頼る南部のスーダンにとりましては、スライドにも示しております2つのルートを含む運輸インフラの整備が、復興とそれに伴う平和の定着を支えるという生命線という意味で、非常に重要なテーマといたしますが、課題となっております。その南回りルート、北回りルートを簡単にご説明させていただきますが、南回りルート、今回本件はここに関係してくるんですけれども、ケニアのモンバサ港から、ずっと通っていきまして、ナイロビを経てカンパラを経てジュバに至るルート、それと北回りルートとしては、ジュバから北上しまして、ポートスーダンから紅海に抜けるというようなルート、この2つのルートによって輸入等々が支えられているという状況になっております。

今回のナイル架橋はこの南回りルートのジュバの入り口あたりに位置するわけでございますが、未舗装区間もあるものの、有償支援協力等々も含めて道路の整備も行われておりますので、今回の事業が完成する見込みの2013年には、ほぼ全面的に舗装化され、物流の基盤が整備されている状態になるということが期待されております。

また、南回りルートの基点のところにあるジュバでは、現在も橋梁が1橋かかっております。1974年に建設されたもので、上部工の崩落とかで2008年に復旧はしているんですけれども、常態化している過積載車両の通行を支えるというところに関しましては、非常に耐えられない危険な状態となっております。下に既存橋梁の写真がございますけれども、右側の写真にはその重量規制等々を行っているような写真もちょっと紹介させていただきます。

また、開発調査のジュバ市交通網整備計画というものも実施済みでございまして、その中では帰還難民等により拡大しているジュバ市街の開発にとって、このナイル川架橋を含むジュバ市街を囲む環状線の整備が緊急事業として位置づけられております。その調査の中でもプレF/Sが実施されております。その内容は、後ほど簡単にご説明させていただきたいと思います。

今回の南回りルートの整備と、現在、協力準備調査を実施しておりますジュバ河川港の拡充計画等々の実施によって、ジュバは将来的にケニア・ウガンダと北部スーダンを結ぶ物流の中継地点として発展することが期待されて、それにより南部スーダンの平和の定着につながるのではというところを期待されているところです。

続きまして、調査の対象路線になりますが、左側の図を見ていただけるとわかるのですが、この真ん中辺りにあります道路等が入り乱れているところはジュバ市街というふうになりまして、ナイル架橋、今回のプロジェクト対象となる路線がこちらになります。先ほど既存橋梁と申し上げましたけれども、こちらに既存橋梁がかかっているというような状況になっておりま

す。先ほど環状線というようにお話を申し上げたんですが、環状線というのはこのC3というように小さく書かれておりますが、そのあたりということです。

先ほど開発調査のご説明をさしあげたのですが、開発調査の中では、お手元の資料には入っていないので追加させていただいたのですが、一番上にありますが既存の道路網になっておりまして、これがそのまま帰還難民の増加であるとか、また地方からの人口流入等が進んでおりまして、何もしないケースですと、この2段目にありますように、2015年にはこの赤い部分が非常に飽和状態になっているという図です。ここにナイル架橋が建設されるわけですが、こういった道路網の整備によってそのようなものが解消されると。特に、こちらの南部側に町が広がっていくような状況があるということです。

もう一点、既存橋梁が非常に見にくいんですが、この黒い丸のすぐ上ぐらいが既存の橋梁になるわけですが、こちらにつきましては南から来た物が直接市街地へ入っていくというような形になりますので、市街地を避けて、南北を結ぶという意味でも、このナイル架橋の重要性があるということです。

こちらからはまたお手元の資料にもございますけれども、調査の概要といたしましてはご説明さしあげており、ジュバ市内のナイル川の河川上に新規橋梁建設を実施するための概略設計、施工計画、環境社会配慮等に係る調査・検討を行うものでございます。要請というか、案件の概要としましては、新規橋梁建設の検討、これが全長約600メートルとなります。環状道路、橋梁との接続部分の建設の検討というようになっております。

今回、環境カテゴリーがAとなっておりますが、その根拠といたしましては、住民移転において、一定程度の規模の住民移転が想定されるということで、カテゴリーAとさせていただいておりますが、住民移転以外には大きな影響項目は余り想定されていない状況でして、住民移転に関しましても後背地がございますので、セットバック等により影響を最小化することは可能ではないかというところがございます。これが現地の状況ですが、架橋地点の写真、川のほうを見たものと、岸側を見たもの、これを見ていただいてもそう多くの住居があるという状況ではないということはおわかりいただけると思います。被影響住居の例ということで、2点ほど写真を用意いたしました。後背地等があるので、セットバック等での対応はできるであろうというところではあります。

調査工程と助言を、依頼させていただきたい内容ということでこちらに示しております。現在、第2次現地調査が終わった段階でして、2月に第3次調査で、10月ごろに概要説明を行うというような内容になっております。その2段目、環境社会配慮の調査というものもこういう

形で実施しているということになっております。

助言依頼内容としましては、スコーピング案に係る助言をいただきたいということで、ワーキンググループ会合については2月9日あたりを予定しているというような状況でございます。以上です。

○田中副委員長 ありがとうございます。

では、ただいまの説明について、何かご質問ありますでしょうか。

どうぞ。

○福田委員 ご説明いただきありがとうございます。ちょっと1点確認させていただきたいんですが、最後の調査工程のところなんですけれども、質問が2点ありまして、1点はその調査工程の項目として、現地調査（社会配慮）というふうに書いてあるのですが、これは環境に関しては基本的にはもう調査は行う予定はないということなのかどうかというのが1点。2点目として、現在、スコーピング案について助言を求められるということのようなんですけど、今後は社会配慮の項目については、現地調査を予定しておられないというふうにこの工程を見ると見えるんですが、そうするとここでスコーピング案について、私たちがコメントしたものについて、今後どのような調査が行われるのかというのが、よくこれからはわからないのでご説明いただければと思います。

以上です。

○田中副委員長 いかがでしょうか。

○JICA 西形 まず、スコーピング案、環境社会配慮に関する調査に関しましては、一応その現地調査として環境社会配慮の団員として入っていただく調査というのは、第1次と第2次で置いておまして、そこでスコーピング案について策定しているという状況です。こちらについて助言をいただきましたものについては、そのスコーピング案を修正していくということでご助言いただきたいという流れになっているわけですが、基本的にはその後の現地でのE I A 手続でありますとか状況については、調査の中でモニタリングしていくものの、環境社会配慮団員が入ってやっていく調査については、一応動いているというような状況になっております。

いずれにしても、第3次調査のときもそうですし、概要説明のときに関しましては、E I A といつか、その進捗であるとか、モニタリングの方法であるといったことについては協議をしていくというような状況になっております。

○田中副委員長 質問の趣旨と大分答えがずれているように思いますが。

○JICA 西形 自然環境については、もう既に調べております。

○福田委員 すみません。よくわからなかったんですが、社会配慮に限定してもいいんですが、結局、社会配慮に関する今後の調査は誰がいつどのように行うんですか。

○JICA 西形 まず、第3次の現地調査、基本的にはここに社会配慮というふうに書かれているところにつきましては、環境社会配慮団員が入るといような形になっているんですが、第3次調査のところでもほかの団員は入りますので、その中で環境配慮調査、社会配慮調査については行います。スコーピング案の助言を受けて調査をするということは機会はあるというふうにご理解いただければと思います。

○福田委員 要するにその社会配慮に関する専門性を有する団員でない方が、その策定されたスコーピングに基づいて調査を行うという、そのような理解でよろしいのですか。

○JICA 西形 すみません、大変失礼しました。第3次でも環境の団員は入っているということで、申しわけありません。社会配慮というふうに書いているのは、社会配慮のスコーピング案をつくるに当たり調査している項目ということになりますので、現地調査全体というところで、第1次、第2次、第3次すべてに環境団員が入っております。申しわけございません。

○福田委員 どうも申しわけない。環境に関する団員が入っているという、そこは全体というところに含まれているという、今のお答えだったかと思うんですが、社会配慮に関する団員は相変わらず含まれていないということですか。

○JICA 西形 失礼致しました。環境社会配慮という形で入っております。環境と社会配慮は別行動で、第3次には両方とも行かれます。

○福田委員 ということは、この図は誤りというそういう趣旨でしょうか。

○JICA 西形 そうですね、申しわけありません。

○田中副委員長 この資料の作り方がやっぱりよろしくないのかな。例えばステークホルダーミーティングのところのみ、スコーピング案とか概要検討、報告書案となっているのも、これもよく見るといかなものかなという感じがいたしますね。ですから、多分、福田さんがおっしゃりたいのは、スコーピング案を我々が審議をしてコメントをすると。それが反映されるというのは、どのタイミングでどういう機会にありますかという、どうもご説明では第3次調査に反映されると、こういうことのようなのですね。その結果が多分この報告書案というドラフトファイナルレポートですか、この近いところに多分出てくるんだろうという、そういう流れが想定されますが、これは図の中では読み取れませんので、しっかりとした図をつくっていただくといいのではないかというふうに思います。

○JICA 西形 申しわけありません。

○田中副委員長 では、満田さん。

○満田委員 10月に予定されている概要説明というのは何なんでしょうか。

○JICA 西形 こちらにつきましては、環境社会配慮だけにかかわらず、全体の計画であるとかのドラフトを説明すると。最終的な合意を得るという調査になります。

○満田委員 すなわち、この協力準備調査に基づく事業概要と、そういう意味なんですか。

○JICA 西形 調査の概要というところで書かせていただきましたけれども、今回、概略設計、施工計画等々も行いますので、そういった内容も含めた全体の概要説明ということになります。

○満田委員 概要説明は現地政府に対するという理解でよろしいですか。

○JICA 西形 はい。

○満田委員 そういたしますと、この協力準備調査の終了というのは何月になるんですか。

○JICA 西形 現地調査という意味では、この概要説明が最後の機会というふうになりますが、その後、その内容、そこでの協議を受けた報告書作成を行って、11月末あたりに報告書が作成されるというようなプロセスです。

○満田委員 ありがとうございます。

○田中副委員長 どうぞ。

○武貞委員 3つほどお願いします。住民移転に関してなんですけれども、まず1つ目は、スーダンという国は移転補償政策について、もうある程度整備済みなのかどうかということが1つ、それからある程度の規模の人々が影響を受けるということなんです、世帯数もしくは人数、どちらでも結構なんです、今の段階で大体どのぐらいの数が想定されているのかというのが2つ目です。それから3つ目、これも現段階でわかれば結構なんです、ここに暮らしている人たちは主に農業を営んでいるのか、それとも町に出て働いたりしているのかということについて、わかる範囲で教えていただければと思います。

○田中副委員長 いかがでしょうか。

○JICA 西形 まず、補償に関連しての部分なんです、現在、スーダンでは世銀の住民移転ガイドラインに準じた政策というポリシーを策定しているということで、ちょっと現在の状況としてはその政府承認を待っているような状況ということですので、一応作成している過程にあるということです。2点目の影響を受ける住民なんです、世帯数という形でいきますと、選定というか、とり得る代替案によって異なるんですが、大体40から120の間、その中でなるべくインパクトが少ないような、それと技術的な部分も含めて考えていくということになります。

最後ですが、住民の方々がどういう生計を立てられているかというのは、ちょっと今、現時点ではわかりません。

○武貞委員 ありがとうございます。

○田中副委員長 よろしいですかね。それでは、またこれはワーキングの中で具体的に資料をもとに検討していただいて、また助言案をまとめていただくということにしたいと思います。

それでは、これでワーキングの設置に移りたいと思いますが、予定が2月、本案件は2月9日、水曜日ということで入っております。皆さんのこの名簿表を見ながらいかがでしょうか、参加可能な委員の皆さん、いかがでしょう。2月9日の水曜日になりますが、

可能な委員の先生、手を挙げていただけますでしょうか。

原嶋さんと岡山さん。2人しかいらっしゃらない。きょうまだご欠席の方が数名いらっしゃいますが、どうかわかりませんね。どうでしょうか、皆さんご都合は。絶対だめという人は。

そうですね、入学試験とか必ずこれはもう不可能だと思います。後から二、三名の方が調整して入られるということはこれまでもよくありましたが、現時点で2名しか確定しないと、ちょっと厳しいですかね。ほかの日にずらしてみますか。月曜日もしくは金曜日のスケジュールに合わせて。

○JICA河添課長 火曜日は如何ですか。

○田中副委員長 火曜日というのは前の日の火曜日、8日のことですか。

○JICA河添課長 今、とりあえず押さえたスケジュールが、9、14、18で、それはいずれも埋まっているんですね。9日ですとこの状況でしたらその前後にずらしてやるしかないんでしょうね。では、例えば10日とかあるいは8日はいかがでしょうか。

○田中副委員長 ではちょっとお伺いしましょう。8日の午後、いかがでしょうか。ご都合のつく先生。3人いらっしゃいます。松行さんと日比さんと岡山さんですね。それでは、10日の午後は。お二人。武貞さんと松行さんですか。なかなか厳しいですね。

○JICA河添課長 そうすると、お三方出ただけのその選択肢にしましょうか。

○田中副委員長 8日、ご都合がつきそうな先生、ぜひご協力をいただいて、今のところ8日ですと、日比さん、岡山さん、松行さんが一応現時点で内定メンバーですが、加えてあと数名いらっしゃると思います。

○松下委員 要調整です。出席できるかもしれません。

○田中副委員長 平山先生も大丈夫そう。そうですか。そうすると、お二人ぐらいはあと調整、要調整です。

○谷本委員 8日なら何とか。

○田中副委員長 では、皆さん主体的に意思表示をいただきましたので、その先生を中心として、さらに追加の委員の方がいらっしゃいましたらよろしくお願ひしたいと思ひます。

一応、2月8日で内定いたしまししょうか。

○JICA河添課長 2時で。場所はちょっと確認させていただきます。

○田中副委員長 それでは、第1案件の案件説明はこれでひとつ区切りにさせていただきます。

それでは、第2案件のナミビアですか、ウォルビスベイ、では入れかわりで。

それでは、お願ひします。

○JICA 熊谷課長 では、ナミビア国です。ウォルビスベイ港のコンテナターミナルの拡張計画、これは仮称となっておりますが、これの案件につきまして環境レビュー方針について助言をいただきたくご説明さしあげたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

資料がかなり多くなっていますので、ちょっとかいつまんでというか早足で説明させていただきますと思ひます。まず、右側の黄色いところ、経過と現状というところを書いてありますが、本案件につきましては、既にナミビアの港湾公社、実施機関であります、そこが自己資金で環境影響評価を実施しております。2010年、昨年6月にはナミビア政府環境・観光省より承認をされているということです。ここに至るまでにJICAとしても昨年3月になりますが、一部調査を行って支援をしております。現状どうなっているかといいますと、港湾公社のほうで既に工事請負契約を想定した国際競争入札の手続が進められております。

他方で、まだ正式な円借款の要請というものが出ておりません、ナミビア側としましてはまずは自己資金、それから国内の資金調達、それからナミビアのドルとそれから南アのランドというのが同じ価格でリンクしていますので、南アからの資金調達、それから最後に国際資金を調達ということで、資金配分を考えておるといふ状況です。日本側としましてはこれは2008年にTICAD4が横浜で開催されましたが、その際にボハンバ大統領が当時の福田総理に、ぜひ協力してほしいという要請がなされておりますので、そういうのを受けまして円借款の協力の用意があるということで、表明しております。ただ、現時点では未定ということで、どういう要請内容になるかというのは、ことしの3月ごろの見込みとなっております。

対象地域、皆さん余りなじみがないところだと思ひますが、南部アフリカ地域の西側、大西洋に面した国です。ナミブ砂漠やカラハリ砂漠といったところが有名ですが、この四角で囲ったちょうど大西洋に面した真ん中ぐらいのところを対象地域になっております。

どういうニーズがあつてこの事業が行われるかというところがここに書かれてありますが、

南部アフリカ地域、南アフリカを筆頭にしまして非常に高い経済成長率が続いております。それに伴いまして、非常に域内の物流もふえており、特に南アのダーバンというインド洋に面したところに大きな港があるんですが、そこがもう既に飽和状態になってきておりまして、特にボツワナとかザンビアといった内陸国の物流に関しては、かなり効率が悪くなってきているという状況にあります。そこで、西側のナミビアの港を拡張する必要があると。それからヨーロッパ、あるいはアメリカから来る貨物に関しましては、一たん喜望峰を通り抜けて、回り込んでダーバンに運ばれて、そこから積みかえなり、あるいは内陸輸送に出されるわけですが、そういうところをナミビアの港を拡張することによって、より効率化が図られるというニーズがあります。

現状、コンテナ取扱いの需要予測がなされております。下の青い線、これはコンテナターミナルを拡張しない場合の取扱量の予測ということで、既に昨年、ことしあたりから、現行の施設の許容量というのを超えていくという予測がなされています。赤い線につきましてはこれはコンテナターミナルを拡張することによって、貨物量がふえると。その想定のもとに需要予測がなされております。これによりまして、2024年、25年以降、さらに拡張が必要になってくるという予測がなされております。

なぜこの位置なのかということなんですが、写真をごらんになっていただけるとわかりますとおり、湾になっておりまして、大西洋に面して非常に大西洋は波が荒いんですが、あと南側からベンゲラ海流という非常に流れの強い海流があるんですが、そういったものの影響を受けにくいという天然の良港であると、天然の湾であるということになっております。かつ、ナミビアは国土のほとんどが砂漠あるいは土漠といったところで、開発可能な地域というのが非常に限られておりまして、そういった意味でもこの位置というのが非常に適しているということです。

本事業の概要ということで、説明させていただきますが、この地図でいいますとこの海のほうに突出しているこのターミナル、これを建設するというものです。洋上ターミナルの新設、それに関連しまして、船舶の入航路の浚渫等、あと機器、クレーン等の設置、アクセス道路等ということで、総事業費は330億円というふうに見込まれております。この期待される事業効果ということで、これは簡単に、コンテナターミナルを拡張することによって、その周辺の開発、ロジスティクスや水産加工業等といった産業の創出、あるいは内陸部への輸送網の拡大等といったことで、ナミビア国家経済発展への貢献というのが非常に高いというふうに見込まれているということです。これはご参考ということですが、今回はフェーズ1ということで、

この写真の茶色いところでちょっと線が入っているんですけども、フェーズ1、フェーズ2、フェーズ3ということで、どんどん拡張していくという将来的な計画はあるということですが、今回の円借款供与の対象となるのはフェーズ1の事業のみということで、これはご参考ということにつけさせていただきます。

それからあと重要な点としまして、このコンテナターミナルの建設予定地の近くというか、隣接しまして、ラムサール条約に登録されてあります湿地帯、干潟が存在するという事です。この下のほう、ちょっと赤く見えておりますのは、条約の登録地の中に商業的な塩田が既にあるということなんですが、そういった意味では非常にコンテナターミナルの建設予定地のすぐそばにラムサール条約の湿地帯があるということが非常に特徴的な点かなというふうに思っております。これは同じ図をちょっと角度を変えて映したものですが、既に現状のバース、港がありまして、これに加えて沖合いのほうに新コンテナターミナルを建設するという図になっております。

現状、干潟がどうなっているのかということで、これまでどういうふうに建設されてきたのかといったことと、それから現状、砂漠が本当にすぐそばまで迫ってきておりまして、一部退化というか堆積化が見られているというような状況もあります。周辺の状況としましては、鳥類、それから塩田がありまして、都市もウォルビスベイという市がありまして、水産業等も盛んに行われているということです。ラムサール条約の登録は95年にされております。これもご参考ということで、ウォルビスベイの干潟の周辺で観察された鳥類の希少種ということで、これだけの鳥類が観察されているということになっております。

以上が事業の概要ということと、それからこれからは環境社会影響評価ということで、既にナミビア側が実施しました環境E I Aにつきましてご説明させていただきたいと思っております。

ナミビア側が実施したのですが、ナミビアの関連の法律、あるいは規定や制度に基づいて実施されているということで、手順もステークホルダー会議、情報公開といった手順を踏んで実施されているということで、2010年6月7日付けで環境・観光省より承認されているということになります。

そのE I Aの中におきましてこのコンテナターミナルの拡張について、代替案というのが検討されております。まず、拡張しないという選択肢につきましては、これは現行の港の状況、あるいは今後の国内外の需要増といったところで、現行の施設ではその需要に応えられないと。もう一つは、この事業、コンテナターミナルの拡張を行わない場合は、ナミビアの経済発展、産業、雇用創出の機会を失うというふうに結論づけられております。であればこういった候補

地を選ばいいのかというところの考慮事項につきましては、以下、5つの点が並べられておりますが、干潟、湿地帯の存在については、もちろん配慮する必要があるということ、それからそれ以外には現行の港も含めた、そのアクセスのよさ、あるいは事業費、工期、かなり昨年、ことしあたりから現行施設では賄い切れないほどの貨物量になっていますので、工期はできるだけ短くしたいというような観点が入っております。ウォルビスベイ市の都市計画、これも住宅地であったり、エコツーリズムの指定地であったりということで、区域で指定がされておりますので、そういったウォルビスベイ市の開発計画、都市計画にも配慮が必要というふうにされております。

その上で、そうした考慮事項をもとにしまして、7つの案というのが検討されております。ちょっと見にくくて申しわけございませんが、今の港の近くのA、B、Cからこれは湾の反対側の砂嘴地域への新設ということで、Gというところで、7つの案が検討されており、この中ではD案が最もフィージブルであるというふうに結論づけられており、このD案というのが円借款、本事業の対象事業というふうになっております。このD案につきましては、本当にD案だけでいいのかと。本当にそれが最もよいのかということで、私どもJICAも追加的に検討しております。代替案としてA、B、Cと3つ検討をしたわけですが、結論としましては経済性、あるいは干潟、湾に対する深刻な影響が予見されないこと、工期が短いこと、船舶の安全性といった観点で原案、D案というのが最も優先度が高いというふうに結論づけられております。

最後になりますが、ナミビアEIAにおける結論ということでまとめてあります。結論としましては拡張計画、現行のD案ということになりますが、これは環境的にフィージブルであると考えられると結論づけられております。その理由として5点ほど挙げられております。経済的に正当性がある、それから国家開発課題である産業の多様化、雇用創出への貢献が高いといったようなこと、それから環境、海洋生態系変化の程度については、自然界で常に生じている変動の範囲内ということで、影響の程度は小さいと判断される。騒音というのがありますが、これも対策を講じることで近隣住民が許容できるレベルまで低減することが可能と。工事に伴う車両の増加につきましては、通行時間帯の設定あるいはルートの変更等で交通管理は可能ということで、環境的にフィージブルであると結論づけられております。

あと、これに関連する資料ということで、本日お配りはできなくて、後日、印刷物とCDROM、電子データで配付することになります。新しく調査されたもの、それから過去に調査されたものといったことで、かなり分量がありますが、皆様、大変お忙しいと思いますが、よろ

しくお願いしたいと思います。

以上です。

○田中副委員長 ありがとうございます。

今の案件いかがでしょうか。ナミビア共和国のウォルビスベイです。

ではどうぞ。

○満田委員 この案件については環境レビューに係る助言委員会への諮問ということでよろしいんですね。スケジュールなんですけど、どういったスケジュールでアプレイザルなりを進めていかれることをお考えなんですか。

○JICA 野口 説明の中にありましたけれども、まだ正式な要請が挙がっておりませんので、まずその要請が出てきて、ファクトファインディングということで、現地調査を実施したいと思います。その中で認められれば、次のステージとしてアプレイザルということになると思います。いつごろになるかといいますと、仮に要請が挙がってきた場合、3月4月にファクトファインディング、その数カ月後にアプレイザルミッションということは今想定しております。

以上です。

○満田委員 ありがとうございます。

○田中副委員長 ほかに。どうぞ。

○日比委員 この結論のところはナミビア側のE I Aの結論が幾つか書かれていて、特に自然環境の部分の影響というのは、既に自然界で生じている範囲内なので、程度は小さいという結論になって、これは具体的に、小さいとはいえどういう変動が予想されているのかというのがもしわかれば教えていただきたいのが1点と、それからもう一つご発表でありましたように、ラムサール登録地ということで、非常に特徴的な対象地になるかと思うんですけども、ひとつこれ、今後調査のときに少しご配慮をいただけたらと思うのですが、ここに例えば塩田が既にあるということ、これも大きな特徴とは思いますが、ご発表を聞いている限りでは既に自然の状態ではないので、既に影響のあるところだということに、だから大丈夫とまではおっしゃっていなかったですけども、むしろ既にそれだけ負荷が高いところであって、さらに負荷を加えるのだと。当然、どれだけの負荷があるかということにもよるんですけども。そういう自然環境配慮という観点からは、ちょっとその見方を少し変えていただくようなことも考えていただければいいのではないかなというふうに思います。

以上です。

○田中副委員長 いかがでしょうか。

○JICA 野口 変化の割合についてご説明します。大きなものは、水の循環と言いますか、干潟に入って干潟から戻ってくる水の割合が10から15パーセントぐらい現状よりも少なくなるという結果がシミュレーションによって出ています。そこが一番大きな話だと思います。もう一つは、工事するときに、若干土砂が舞い上がる。その舞い上がった土砂が干潟の内部に入るのではないかとシミュレーションも出ていますが、それによって土砂が堆積する厚さを計算してみると0.25ミリという計算結果が出ておりますので、恐らく自然界、風などによって運ばれる土砂、これは年間2.5センチというふうに観測されていますけれども、それに比べるとかなりオーダーが小さいということが言えるかと思えます。

湾内の、途中に図がありましたが、大西洋側から入ってきて時計回りに渦があるような形で海流が湾内に流れています。その流れの位置、中心位置が若干北側にずれるという結果が出ていますが、それによって何か大きな変化はあるかということは、今の段階では見出しておりません。以上が大きな変化ということが言えるかと思えます。

ラムサール条約の話ですけれども、ご指摘のとおり十分配慮していますし、ラムサール条約を無視して完全にこの事業をやるということもナミビア側も全く思っておりません塩田そのものは既に40年以上も前からラムサール条約が登録されたのは95年ですので、それよりかなり昔に事業が開始されている状況にあります。特に鳥類、鳥関係において悪影響を及ぼさないような方策は何かということを中心に考えて、この環境影響評価、環境管理計画の中で盛り込んでおりますので、今のご指摘のとおりだと思います、その点は十分配慮して対応したいというふうに思っております。

以上です。

○石田委員 すみません、おくれてきたので、既にご説明がなされたかもしれませんが、ちょっと教えてください。ちょっと今話題になった、スライドでいうと12番、11番のところなんですけれども、11番のコンテナターミナルの建設予定地はバースというのは、12番の地図でいえば、具体的にどのあたりになるのか教えてください。

○JICA 野口 下の図でよろしいですか。このあたり、矢印のこのあたりです。

○石田委員 斜線で囲った右上角のあたりですか。

○JICA 野口 そうですね、右角のちょっと上ぐらいとなります。

○石田委員 わかりました。ありがとうございます。

○岡山委員 今のところなんですけど、この図1番のところ、雑駁なところ、新しいコンテナターミナルの黄色いところの距離を教えてください。

○JICA 野口 長さは550メートルを予定しています。ここからこの辺まで550メートルです。第一フェーズで550メートル、第二フェーズで550メートルで、この図は省略形なのでわかりにくいと思いますが、その次の第三フェーズは1,200メートルことは考えております。

○岡山委員 そうすると、その下の図2とあれなんです、海流は基本的には湾の中にはちょっと南から来たものが入り込む形、ぐるっと時計回りに回るといふふうにあって、3の地図を見ると、ウォルビスベイのほうに向かって一本川があるようにも見えるんですが、これは市街地に河口があるんでしょうか。

○JICA 野口 この川は、昔の化石川といえるもので、ちょっと専門用語として適切かどうかわからないんですけども、既に枯れてしまって、雨が降った場合のみ流れる川です。この川を起源としてここに干潟ができました。ウォルビスベイの市街には流れ込んでおりません。

○岡山委員 というと、かつてはその三角州として多分形成されていて、ところがこの12のところで見ると、この海流によって結構削られてきたものがこの部分にデットポイントのようにたまっているというようなイメージなんですか。

○JICA 野口 正確に申し上げますと、もともとはここはフラットでした。ベンゲラ海流が南側から北に向かって流れています。砂が運ばれて砂嘴ができます。川の河口に三角形見えますが、ここが川の河口であったものですが、そこはもう砂で埋まってしまい、一方で砂嘴ができることによって海流から派生したものは時計回りのこういう流れが形成されたという理解をしています。

○田中副委員長 どうぞ。

○佐藤委員 1点あります。先ほどのご指摘の中で、このターミナルが建設されると、10パーセント程度の湿地の流量の減があるということをご指摘なされたと思いますけれども、これはフェーズ1の中でのシミュレーションということですよ。フェーズ3までの1,200メートル、長くした段階でのこの湿地の中での流量減のシミュレーションというのはいかがでしょうか。

○JICA 野口 正確な説明をしていなくて申しわけございません。フェーズ3までを考えた数字で、ご説明しています。従いまして、フェーズ1の場合は、もう少し影響が小さくなります。フェーズ3の形のをシミュレーションした結果が、先ほども申し上げた10パーセント、15パーセントという変化をもたらすとご理解ください。

○佐藤委員 ありがとうございます。

○福田委員 何か毎回毎回、JICAのプロセスに関する質問をして恐縮なんです、いい加減、JICAの方に嫌われそうなんです。要請前にここに環境レビュー方針について助言が

回ってくるというのは、これはこれでちょっと初めてのケースで、ちょっとその点だけ確認したいんですが、2点ありまして、1点は環境ガイドライン上の情報公開というのはまだ行われていないと。その点については、正式な要請があってから行われるという理解でよろしいのかどうかというのが1点です。

2点目として、スケジュール上は要請があってから、諮問というか助言委員会にかけてもそれはそれで通常の手続としては十分あり得るのかなと思うんですが、この要請のなされていない段階でこの環境レビュー方針についての助言を求めるといふことの意味について、教えてください。端的に申し上げればこれは要請がなされなければ、ここで助言した内容は意味がないということになってしまうかと思っておりますので、その点についてちょっと説明していただければと思います。

○JICA 野口 1つ目のご質問ですけれども、JICAの環境ガイドラインに基づく公開についてまだ全く何もされておりません。これは要請があってから行う予定です。今の段階で要請はございませんが、要請がなかったらどうするんだというご質問ですが、仮に要請が無かったとしても、ここでの助言の内容は、結果は向こう側にお伝えすることにはなると思っています。しかし、それらが反映されるかどうか全くわかりません。また、なぜ、今の要請前の段階で皆さんにご協力いただくかといいますと、ご説明させていただきましたが、需要に応えられない状況が近づいており、なるべく早く工事を開始したいということになっております。業者選定も内々に進んでいまして、それに基づいて仮に要請があったらもうすぐ動かなくてはならない状況に実はJICAのほうがあります。一方で120日の環境影響評価結果公開の話等、環境のレビューに関する手続などがございますので、同時並行的に進めさせていただいているというのが本件になります。

ご質問の回答になっておりますでしょうか。

○福田委員 質問の回答としては了解しました。ただ、ちょっと2点ほど難しい点があるのかなという感じがしております。1点は通常であれば公開されている、原則としてこの段階では公開されている資料があり、それに基づいて我々としては議論し、助言させていただくということになるわけですが、今回の場合はJICAとしては公開していないというステータスのものをいただいて議論するという形になりますので、その点についての情報公開に関する整理というのが必要になってくるのではないかなというふうに思います。

もう一点は、そもそも我々の仕組みとして、要するに要請が来ていない。助言はすると。しかし、それは要請が来なかったら余り意味がないものになるということ、そもそもこの手続

でやるということが委員の負担という意味でもそうですし、この委員会に対して与えられたその責務とは何なのかということとの絡みでも、私としては疑義があるというふうには言わざるを得ないというふうに感じております。ちょっと詰めた議論ではないですし、今のところの雑駁な感想ということなんですが、何かこの手続としては違和感が残るなというふうには私は感じております。

○田中副委員長 審査部としていかがでしょうか。

○JICA河添課長 ご意見、承りましたけれども、環境社会配慮文書については今お話しさせていただいたとおり、一通りのものはそろっているため、助言委員会において協議できるような状況にあるため、説明させていただいているわけです。この点についてご了承いただければと思います。この先に案件をもし進めていく場合には、この環境社会配慮助言委員会のプロセスをスキップするつもりはありませんので予めお知らせします。今の段階で助言委員会への説明を行い、正式な要請があった際に速やかに相手国のニーズに応えることができ、また、我々の手続にもかなうような進め方ができるというふうには考えているのですが、いかがでしょうか。

○田中副委員長 少なくともガイドラインの上で、何か抵触するようなことはないんですか。大丈夫ですか。

○JICA河添課長 ガイドライン上の進め方として問題はないと思います。一方で、福田委員のほうからご指摘ありました情報公開ですね。要請を受けていないものについて情報公開を行うかどうかというところについては、一応整理は必要だとは思っております。ただ、もちろん要請を受けてから情報公開はルールどおりに行うことは、あらかじめ織り込んでございます。

○田中副委員長 満田さんどうぞ。

○満田委員 2つありまして、要請がなされていないということは何か事情があつてのことなのかどうかということが一点です。つまり、要請がおくれているのか、それとも単なる手続的な問題なのか。

もう一点というのは、この最後のほうの関連資料というところにJICA調査として事業F/S調査とされているんですが、これはプレパラートリサーベイ、協力準備調査としてされているのでしょうか。これは公開されているのでしょうか。

以上です。

○JICA 野口 要請がおくれている理由は、実施機関がまだ正式に決定していないということでございます。先方実施機関からは、内々に私たちの円借款事業は、融資機関の候補として一応トップグループに入っており、最大の候補であるという情報は得ていますが、これについて

は最終決定がなされていないという状況でございます。もともと昨年10月ぐらいに決まるというものが、港湾公社自体の組織替、これは内部の人事の異動のことになりますが、その決定を待っているうちにクリスマス休暇に入ってしまったという事情がございます。もう私たちも当然懸念している事項で、今、回答をプッシュしている状況でございます。

なお、JICAの実施した調査については、協力準備調査として実施いたしました。当所管のホームページにも公開されているものですので、皆さんも入手されることは可能でございます。

以上です。

○田中副委員長 では、この案件についてはちょっと質疑はこのぐらいにいたしまして、ワーキングの設置のほうにちょっと皆さんのご日程を合わせていきたいと思っております。

日程としては2月18日金曜日に予定をしております。

○JICA河野課長 すみません。ご説明したいのですが、先ほどお配りしました1枚のペーパーに、ベトナムの道路案件がありまして、これも同じくできましたら2月18日にワーキンググループをお願いしたいと思っております。委員の方々のご都合によりますが、可能でしたらその2つのワーキンググループを同日に行えないかというものでございます。この案件、急遽、日本政府から3月に審査を行ってほしいという要請がございまして、それは今日決まったものですから、こういった形はイレギュラーではあるのですが、全体会合の概要説明は2月を予定していますけれども、2月18日にワーキンググループをさせていただくということで、きょうの時点で一応メンバーの方を選定いただけるとありがたいと思っております。

○田中副委員長 なるほど。そうすると2月18日に2件の案件があつて、通しでももちろんご参加をいただくことも可能だし、あるいは前段、後段に分けてということですか。そういうご趣旨でよろしいですか。

○JICA河野課長 2つに分けてしまつて、両方とも2時からスタートで、2グループという形になります。

○田中副委員長 なるほど。ほんの数名でやるということになるかもしれませんね。

試しにでは皆さんのご都合をともかく聞いてみるということでしょうか。

2月18日、ご都合のつく先生、いかがでしょうか。挙手をしていただいて。5名ぐらいいらっしゃいますか。平山先生、武貞さん、岡本さん、石田さん、それから松下さん。松行さんが手が挙がっている。

○松行委員 挙げていないです。

○田中副委員長 挙げていない。ということですかね。原嶋さんもそうですね。今、5名の方が18日にご都合つくということです。それを分けるということですかね。

○JICA河野課長 もし、午前中と午後の入りくりができるのであれば、1日通してとは申しませんが、もし午前中にご都合がよろしいという方がいらっしゃいましたらお願いできればと思います。

○田中副委員長 通しというか2件一緒にといいいますか、時間をずらしてやってもどうかというご提案ですね、今ね。午前、午後に、あるいは午後の前半と午後の後半でやるかということだと思いますが。そういうことは、今の委員の皆さんいかがでしょう。

不可の方、いらっしゃいませんですか。大丈夫ですか。ある程度長期の時間というか、数時間ぐらい確保はできませんかというお話です。大丈夫そうでしょうか。もっとも、その前段としてかなり分厚い資料を目通しをしなければいけないというのは非常にこれは。

○JICA河野課長 それでしたら、ベトナムのほうを2月16日水曜日はいかがでしょうか。

○田中副委員長 では、いずれにしても2月18日はナミビアのウォルビスベイのこの案件をとにかく行くと。担当委員としては、今、原嶋、武貞、岡山、石田、松下のこの5名の先生を中心に、あとご都合のつく先生方にはぜひご参加をいただくということで、とりあえず内定をしたいということですね。よろしいでしょうかね。

その上で、今ご提案があった、まだご説明いただいているんですが、ベトナムのこれは高速道路の建設事業が入ってくると。これを18日ではなくて、16日水曜日にしたいと。しかし、案件説明は2月の上旬に行うわけですね。全体会で。

○JICA河野課長 そうですね。2月7日を予定してしまして、資料の配付自体はそれ以前にお出しいたしますし、あと概要説明の資料自体もあわせてお送りしたいと思っております。

○田中副委員長 ということで、2月16日水曜日のご日程が合う先生方いかがでしょうか。水曜日。3人いらっしゃいますね。平山先生、手が挙がりそう。そうでもないですか。

○平山委員 2月7日が私だめなので。

○田中副委員長 佐藤さん、福田さん、満田さんかな。3人ですね。3人ですがどうでしょうか。もう少し少ないと、少し論点が十分出ないかもしれませんね。もう少し工夫してみますか。2月16日というのを。

○JICA河野課長 2月17日。

○田中副委員長 17日ですか。もう一候補ですがどうでしょうか。17日のご日程、ちょっと挙手をお願いしますでしょうか。満田さんのみですね。

○JICA河野課長 であれば、2月15日火曜日。

○田中副委員長 2月15日の火曜日。お一人、佐藤さん。そうすると、一番多くても2月16日ということになります。それからあるいは2月、先ほどの18日にダブルでやるかという。このいずれかの選択肢になります。

○武貞委員 大したことではないんですけども、18日に手を挙げていましたが、もしあれでしたら16日に移るとかというのもありかなとは思いますが。

○田中副委員長 なるほど。そうすると、18が5が4になって、16が3が4になるという。なるほど。

○武貞委員 大差はないかもしれませんが。

○田中副委員長 いやいや、でも有力かもしれません。では、16日にこのベトナムの案件をして、18日にナミビアの案件をするということで、今、コアのメンバーのワーキングはとりあえず仮設置をさせていただいて、そこでさらにご日程が合う先生には入っていただくということでいいきましょうか。

○満田委員 ちょっと1点だけよろしいですか。

たしかこの助言委員会の設置規則か何かに、臨時委員みたいなものを求めることもできるということになっていたはずなんです。前から気になっていたんですが、非常に重要なインパクトをもたらす案件がかかるのに、非常に短いスケジュールでばたばたと審議していると。とりわけ生態系に関して、今回ナミビアのこの案件はやはり湿地帯への影響というのが大きな論点になるのではないかと感じておまして、これもそのガイドラインの整合性をどういうふうに見るかということにも係る割と重要なポイントだと思いますので、できればなんですが、時間的にも厳しいかもしれないのですが、湿地関係のご専門家の方、恐らく日比さんなんか詳しいのではないかと、どういう方がいらっしゃるかと存じなのではないかと思うんですが、一人お呼びするというのも一つの案かなと思っています。ちょっとこれについてはちょっとこの場でというのは無理なのかもしれないんですが、ご検討いただけないかなと思いました。

○田中副委員長 わかりました。そういう例は過去にもありました。臨時委員に入っていただくのは。その場合、助言委員会で何か承認をするとか、そういうことは必要なんですが。そんな手続は必要ないんですけど。

○JICA河添課長 一度皆様にこういう委員の方が入りますということでご了承をいただく手続は入るとは思いますけれども、こういうふうに出たところでもやり方はあるとは思いますが。あるいはオブザーバーで入っていただいて、ご発言いただくとかいうこともできるとは

思います。ただ、そのときのオブザーバーの扱いだと謝金とか、守秘義務等のルールは少し変わってはきます。

○田中副委員長 ご発言やそれから内容について、ある程度責任を持っていただくためには、委員のほうがいいようには思うんですね。臨時委員のほうがですね。かつ、場合によっては細かく見ていただくということもあるでしょうから。

そうすると、今、満田委員からご提案があったその臨時委員をぜひ補強して、特にスケジュールが立て込んでいる中で、いろいろな案件がふくそうしてきていますので、ぜひそういう形で審議体制を充実するというのはよろしいのではないのでしょうか。ぜひ、その方向を追求して、事務局のほうで例えばこの委員が過去参加いただいているとか、要するに臨時的にまさに入っ  
ていただくということをお願いできますでしょうか。当たっていただく。

○JICA河添課長 そうですね。こちらのほうで。

○田中副委員長 2月の全体会までにちょっと間に合わなければというか、本当は2月の全体会に皆さんにちょっとお示しをしてこんな方にお入りいただくことになると、いかがですかということで、ちょっと投げかけていただくとよろしいかなと思います。

○JICA河添課長 この場でそのようなご意向を伺いましたので、では少し調整してみます。

○田中副委員長 ありがとうございます。よろしゅうございますか。その点。

ありがとうございます。それでは、案件説明の3番目は、先ほど言ったようにちょっと事務方のといたしますか、担当課のほうに間に合いませんので後に回しまして、3番目のこのアフガニスタンの道路拡張計画の扱いということで、皆さんにご相談をさせていただきたいということのようです。

○JICA河添課長 念のため、きょう皆様にガイドラインを手元にお配りしておるんですけども、これの4ページのところをご確認いただければと思います。アジェンダの中で、緊急時の措置の説明ですが、今回は以前審査会でも何件かこのような説明を行っており、緊急を要する場合、つまり、自然災害の復旧とか、紛争後の復旧、あと平和構築を早急に行っていくような案件について、環境社会配慮手続を実施する時間がないことが明らかな場合、JICAは早期の段階においてカテゴリー分類あるいは緊急の判断等を実施する手続を助言委員会に報告、その結果を公開する。必要な場合は助言を求めるという規定がございます。

きょうご説明させていただくのは、この緊急時の措置を適用する案件になります。ここではこの案件は緊急時の措置として手続を行いますということをご説明させていただく場になります。ですので、担当部のほうからはその案件の概要を説明させていただき、ワーキンググルー

プの割当てというのはまた別の機会に行います。この案件が緊急時の措置に当たりますということで、ご説明させていただく次第です。では、すみません。

○田中副委員長 ごめんなさい。今、河添さんがご説明いただいた緊急時の措置に当たるという判断の主体はJICAの側が行ったという含意で今ご説明いただいたわけですね。

○JICA河添課長 はい。

○田中副委員長 ということですので、果たして助言委員会としてはこれが緊急時の措置に当たるというJICA側の判断であるんだけど、そのところも含めて内容についてこれからご説明いただくと、そういう理解でよろしいですか。

○JICA河添課長 カテゴリーAに相当する案件であります。ですので、少し通常とは違う手続になりますので、この場であらかじめ助言委員会でお話しした上で、その後、助言委員会ワーキンググループで説明させていただきます。

○田中副委員長 そうですか。

○JICA河添課長 ですので、少し通常とは違うところをご説明させていただきます。

○田中副委員長 わかりました。それでは、よろしく願いいたします。

○JICA 荒 経済基盤開発部の荒と申します。よろしく願いいたします。

委員の方々に、同じくアフガニスタンのデサブ南地区の面的開発の件でいろいろお世話になっておりますが、また別案件ということで引き続きよろしく願いいたします。

それでは、早速ですが、アフガニスタン国、カブール・チャリカル道路拡幅計画について説明をさせていただきます。こちらの案件なんですけれども、まずアフガニスタン国政府から無償資金協力の要請で挙がってきているものです。これは要請自体は非常に大きな60キロ程度の全区間を拡幅してほしいという要請になっておりますが、事業費あるいは事業スケジュールといったことも勘案して、現在のところ約12キロメートルほどの道路の拡幅事業を行うというものになります。こちらの図のほうに下のほうにカブール市街地と記してありますが、ここから北方にずっとこれは伸びていく街道でございます。カブールの近郊しか記していないんですが、これはずっと北のほうまで続いておりまして、マザリシャリフという北部の主要都市を通過してウズベキスタンまでつながる一応国際回廊をなしている道路という位置づけであります。

こういったチャリカル道路と略称で呼ばせていただいているんですけれども、チャリカル道路の現在2車線のを4車線に拡幅したいというのが今回の要請の内容でありまして、その中で今現在のところ、カブール市側から北側12キロメートルほど、この部分を拡幅していくということを今考えているところであります。実際、無償資金協力で協力する内容としては、こ

のアスファルト舗装及び道路排水設備、橋梁構造物、こういった河川等を横断する部分のそういった橋梁等を整備していくことになるというふうに考えております。

これは現況図なんですけれども、こういった形で今2車線の道路、郊外部ですので、左側を見ていただくとわかりますように、大体農地が広がっているという形であります。交通容量がかなりありまして、現在この2車線であるがためにこういう追い越し等が盛んに行われていると。先ほど申しましたように、国際回廊といいますか、本当にアフガニスタン国におけるカブールと北部の地域をつなぐ重要な街道でありますので、この右の真ん中あたりにありますようなトラック等もたくさん通っていると、こういう道路でございます。これはもう少し北側に移った部分、先日、デサブ南地区のところでも若干お話しさせていただきましたけれども、こういった土漠といいますか、こういった地帯を通っていく道路でございます。この写真を見ていただくとわかりますように、ある程度拡幅用地というのは確保されております。すべてではないんですけれども、この拡幅をするために、すべての用地が確保されているとは言えないんですが、ROWという形でアスファルト舗装をされている横に若干の用地は既に確保がされているというところでございます。

一方、ではすべてがこういった場所なのかというと、必ずしもそうではなくて、このような移転が必要な露店ですとか、建物等も若干あります。具体的には住居、これは車に乗りながらカウントしたものですけれども、大体住宅が9軒ほど、こういったテンポラリー、露店といったほうがいいと思うんですけれども、露店が大体20軒から30軒ほどあるというのがこのカブール市から大体15キロメートルほどの間の状況でございます。

このほかにも建物以外にもこの農地、アフガニスタン国、こういう農地を塀で囲んでおる事例が多くて、こういう塀が数カ所あるというのが現況でございます。

次に、環境社会配慮上の取扱いというところで、緊急時の措置の適用というところで、一応ガイドラインに記させていただいている緊急時の措置を再度記させていただいております。この内容については先ほど河添のほうから説明がありましたので、割愛をさせていただきます。

一応ここの中では、先ほど河添からありましたように、JICAは早期の段階においてカテゴリー分類、緊急の判断と実施する手続を助言委員会に報告し、その結果を公開する。必要な場合は助言を求めるというふうに記されております。

では、このカブール首都圏開発事業と、いきなりちょっと一つ上の事業の話になったんですけれども、私どもカブール・チャリカル道路拡幅計画というのが先日お話、説明等をさせていただいておりますデサブ南地区と同様に、カブール首都圏開発関連事業の一つというふうに位

置づけております。このカブール首都圏開発関連事業というものの全体について、私どものほうでは今緊急性のある案件と位置づけておりまして、私どものほうのファスト・トラック制度という制度を適用をさせていただいております。このファスト・トラック制度とはどういう制度かといいますと、従来の実施体制、プロセスに基づく対応では、平和構築支援や大規模自然災害への支援を、迅速かつ機動的に実施することが困難な局面が生じていたことから、迅速な事業実施を行うために定められた制度でございます。

では、なぜこのカブール首都圏開発関連事業にこのファスト・トラック制度を適用したのかというところなんですけれども、皆様もご承知のとおり、アフガニスタン、2001年以降、タリバン政権の崩壊以降、多岐にわたる分野で国際社会の支援を受けながら国づくりに取り組んできています。実際まだ国の再建途中という段階だというのが率直なところでございます。そういった中で、この復旧・復興の戦略の重要なポイントとして、カブールを中心とした都市人口の急増、都市インフラの未整備、こういった問題の解決を緊急課題として位置づけております。これに対して我が国もアフガニスタン支援を外交及び開発援助における重要課題として位置づけているという現状があります。また、そういった都市問題の解決ということとあわせて、雇用の創出や民間セクターの活性化といったことが、このカブール首都圏開発関連事業には期待されております。こういった開発事業、復興支援というのを適切かつ迅速に行っていくことが、いまだ不安定な状況にあるアフガニスタンの安定のためにも重要であると、このように考えまして、ファスト・トラック制度を適用しております。

では、カブール・チャリカル道路拡幅事業、この道路自体の緊急性というのは一体どういうものなのかというところなんですけれども、1つは地域の安定ということが挙げられます。先ほどから申しますように、このいまだ不安定な社会情勢なアフガニスタンにおいて、首都カブールと北部地域を結ぶカブール・チャリカル道路というのは、非常に重要な道路という形で位置づけられております。また、社会経済の復旧・復興の基礎というところで、こちらの道路は先ほど申しましたように、郊外、北部を結ぶところなんですけれども、非常に大きな交通量がありまして、こういった社会経済の復旧・復興の基礎として、十分な交通容量を確保していくことが必要だと、このように認識しているところであります。

今、実際にちょっと戻るんですけれども、このアフガニスタンの地図で申しますと、こちらのチャリカル道路等に現地調査等を行う際に、実際には日本人及びJICAの関係者が行く際には、テロですとかIEDのリスクがまだ高いということもあって、常に武装警護をつけていくと。また車からも降りるのもなかなか、降りたらすぐ乗ってくださいというような状況で調

査をせざるを得ないぐらい、まだ不安定な状況にあるというところでございます。

では、このカブール・チャリカル道路拡幅事業での環境社会配慮というところなんですけれども、これは通常のAカテゴリーのプロセスというところで、これはガイドラインに基づいて若干簡略化して記させていただいております。合意文書の前に、①、無償の場合にはE/Nというふうな形で表現させていただいておりますけれども、合意文書の締結までにスコーピングあるいは環境社会配慮の実際の調査を行って、その状況をしっかりと公開していくということが、通常のプロセスでございます。それに基づいて、E/N等を行って、その後、環境レビュー等を実施し、環境レビュー結果の公開をしていくと。それに基づきまして入札等を行っていくというのが通常の流れというふうになっております。

これに対して、緊急時の措置というところで、先ほど河添からありましたように、環境社会配慮を全くしないというわけではなくて、手続を緊急時の措置ということに合った形に修正をさせていただいて進めていきたいというふうに考えております。

まず、スコーピング案の情報公開、スコーピング案の確定といったところですね。これを行った上でE/Nに行きます。通常の場合、合意文書の締結前にこの環境社会配慮関連の一連の活動を行うことになるわけですが、この案件の場合には緊急性ということを勘案して、この2から7にかけての活動を、特に2から5、通常ですと合意文書の前に行うものをE/N後に実施していきたいというふうに考えております。すみません、この中で訂正させていただきたいんですけれども、⑤のところに環境アセスメント報告書は合意文書締結の120日前に公開というふうにあります。これは通常のパターンでありますので、こういった合意文書締結後のこの時点の話になりますので、ここの括弧書きの部分は割愛させていただきます。この部分は割愛する形で、こういう情報公開の期間等を割愛しながら進めていきたいというのが今回の趣旨でございます。

その他というところなんですけれども、先ほど無償資金協力の要請自体は、この12キロだけではなくて、もっと大きい道路、実を言いますとこの黒い線で上がってきている道路と、この赤い字で記している道路、この2つが要請されてきております。こちらについては、今予備的な調査を実施しているところでありまして、ですので、今は特に先ほどの交通容量等の部分から勘案して、この北側部分の緊急性が高いというふうに判断をしております。その他の区間、実際にどれだけがどの部分が無償資金協力の協力の対象になるのかというところの見極めもまだ十分なされていない段階でありまして、それをするというのも必要なんですけれども、この今現在、予備的な調査を実施しているものについては、適宜、こういう予備的調査結果を踏ま

えて、このE I Aの実施手続ですとか、そういったところについても検討していきたいと考えているところでございます。

一つ、補足させていただきますと、例のデサブ南地区の面的開発をAカテゴリーという形で進めていて、なぜこれがでは緊急時なんだという話があるかもしれません。前回のデサブ南地区については、あれも特殊なパターンという形で、技術協力プロジェクトという形の位置づけのものでありました。ただ、技術協力プロジェクトの成果として、環境への影響が高いことが懸念されると。またその技術協力プロジェクト、キャパシティ・ディベロップメントの一環として環境社会配慮面での対応ということも十分していかないといけないという背景から、Aカテゴリーにさせていただきます。それに対して、こちらにつきましてはいわゆる資金協力だということで、その性格が若干異なるのではないかというふうに考えている次第であります。

以上、私のほうの説明を終わらせていただきます。

○田中副委員長 ありがとうございます。

いかがでしょうか。では、福田委員。

○福田委員 すみません。ちょっと手続的なところで、疑問が山ほど出てしまっていて、何点質問したらいいのかわからないんですけれども。まず、3番というふうに書いてある通常のプロセスと、それから今回のプロセス案というのを拝見して、何点かちょっと質問させてください。

まず、J I C Aでいうところの合意文書というのはE / Nではなくて、グラントアグリーメントのことだろうというふうに思うんですが、そして上の図では環境レビューの実施の前にE / N、グラントアグリーメントが結ばれるかのような記述がしてあって、これは恐らく6番と7番の間に入るもの間違いではないかとは思いますが。

下の今回提案されているプロセスについて、何点か伺いたいと思います。まず、1点目として現段階は今どこにあるのかというところは、ちょっと今の説明ではわからなかったのを教えていただきたいというふうに思います。

それから2番目として、どの段階での助言委員会からの助言を求めるということを想定していらっしゃるのかということも、教えていただければと思います。

3点目として、これは若干、環境社会配慮から外れるかもしれないんですが、詳細設計は一体どこで行うだろうと。もし、詳細設計をE / N、G / Aの後で行うとなると、一体どういふふうな積算に基づいて無償の額というのを決めるだろうというところが気になったので、

それを教えていただければというふうに思います。

だんだん細かいところから重要なところになっていくんですけども、4番目として、この環境レビューをG/Aの後に実施して、環境レビュー上、この事業は行うことができないということが判明したときに、JICAとしてはどのような措置をとるのか、あるいはその段階で何らかの措置がとれるようなE/N、G/Aになっているのかということをお伺いしたいと思います。

5点目として、上の表と下の表を比べると、結局何が違うかという、手続の流れとして違うのは、E/NとG/Aのタイミングが違うだけに見えるんですね。要するに1から7までの手続というのはすべて同じで、E/Nと赤字で書かれているものの場所が違うだけということになりますので、手続の流れとしては合意文書の締結時期が異なると。ということは、短縮可能なのはどこかという、120日ルールですよ。合意文書の120日前に環境社会配慮関連文書を交換しなくてはいけないというところが短縮可能であると。それが今回の緊急時というときの短縮可能な範囲であるという理解でよろしいのかどうかということが6点……何点質問したのかだんだん忘れてしまいましたが。5点目の質問です。もし、120日短縮するということができるというのが、今回の緊急性ということの根拠ということになると、ちょっと前のページの(3)というスライドを見ると、この地域の安定とか、あるいは経済の復興の基礎となるという今回のこのプロジェクトの重要性として説明されているところと、それが4カ月が待てないという緊急性とが、私にとってよくつながらないんですね。緊急性というのはまさに4カ月おくれではもう手遅れになってしまうというようなものを、ここのガイドラインの中では緊急性というふうに呼んでいるんだろうと思うんですが、なぜこのプロジェクトがこういうふうに重要な事業であるという話は、今、るるご説明いただいたので、それはそれで一つの説明としては納得いくんですが、なぜ4カ月が待てないのかということについて、もう少し説明していただければというふうに思います。

すみません、長くなりまして。以上です。

○JICA 荒 まず、現段階なんですけれども、今現段階はこの①のスコーピング案を作成する前の段階であります。今現在、調査を実施中なわけなんですけれども、調査、第1回の現地調査を実施したところであります。今はそういう状況です。

続いて助言委員会の内容というところなんですけれども……

○福田委員 すみません。今の調査というのは、今協力準備調査を実施中と。

○JICA 荒 協力準備調査に相当する調査を実施しています。

○福田委員 名前は違うんですか。

○JICA 荒 名前は違います。名前は違いますけれども、協力準備調査に相当する調査を実施しております。

補足させていただきますと、この要請自体がかなり幅広い要請が出てきていて、そういった要請全体、協力準備調査というスコープで実施するわけではないのですが、その要請全体の妥当性の検討等も、しっかりとやっていかないといけない部分があるということで、協力準備調査というものではない、違う形で今調査を実施しております。

○福田委員 というのは、その次のスライドにあるその予備的調査結果というふうに書いてある予備的調査の一部としてなされているという、そういう理解ですか。

○JICA 荒 全体が予備的調査も含んでいる調査の中でやっているということです。

続いて、助言委員会の内容ですけれども、これは今後またお話を聞かせていただければ、助言をいただきたいというふうを考えているところです。このスコーピング案等の話をまずさせていただくということと、環境レビューの部分で助言をいただくということを今のところ想定しております。これについては、ご意見をいただければと考えております。

積算方法の部分ですけれども、無償資金協力と言いましたが、これは若干細かい話になるのですが、無償資金協力の中でも平和構築支援無償というスキームの無償資金協力です。通常の無償資金協力の場合ですと、プロジェクトタイプの無償資金協力で、例えば道路10キロつくるために必要な資金を協力するという形になるんですが、この平和構築支援無償の場合には、例えば20億円であれば、20億円を資金協力しますと。これ、その20億円をこういった道路の拡幅等につくってくださいという形で進めるものであります。ですので、通常のプロジェクトタイプの無償ですと、今お話がありましたように、基本設計を実施した上で、それに基づいて積算を行っていくということが必要になります。これに対して、平和構築支援無償の場合には、表現は余り適切ではないのかもしれませんが、積算の精度を若干粗くして、道路のメートル単価ですとか、その橋梁の単価から事業費を導き、積算あるいは概算いたしまして、E/N金額を決定していくという過程になります。

環境レビューでその結果、事業中止ということもあり得るのかというところなんですけれども、これが今のところ最初の案件概要、これはもうすみません、率直な話をさせていただきますと、事業中止といったところまでは考えておりません。これの緊急時の措置を適用してこういう形で進められるのではないかという話をさせていただいた際に、まず最初に説明をさせていただきたいのが、この案件の内容ですね。案件の内容自体が既存道路の拡幅、先ほど示させ

ていただいたように、若干用地取得等を行っていくことが必要なんですけれども、ROWも確保されていると。かなりBカテゴリーに近い案件なのではないかというふうにこちらのほうでは認識しております。そういったところもあって、こういったE/N後に環境レビューを行う手続でも、事業中止という判断になる可能性は非常に少ないのではないかとこのことをこちらのほうでは考えております。

120日前を短縮というところなんですけれども、今、現在のところはこの120日前の短縮ということが今回の、今先生のおっしゃるとおりポイントになってくるかと思えます。

それ以外の部分で、緊急性の部分なんですけれども、これが非常に災害時の復興等に比べると非常にわかりにくいところがあるのかもしれませんが、この今、ご承知のとおりアフガニスタン全体で大統領選挙があり、下院選挙があり、一方でこういう場で言うのが適切かどうかというのはあるんですけれども、タリバンの勢力等が伸長していく中、社会的なこの不安定さということを考えた場合には、この4カ月間というところもその政治動向等も踏まえて考えた場合には、大きな時期になるのではないかと考えております。

以上でございます。

○田中副委員長 どうぞ。

○松行委員 すみません。この写真を幾つか出していただいているんですが、この写真の反対車線を使つての追い越しが定常的に行われるというのを見ると、拡幅しなければいけないのかなとは思いますが、その次の写真ですとか、これ以降の写真を見る限りでは、そんなに急いで拡幅する必要がないような感じもしてしまうのですが、大体、この道路というのはどれくらいの交通量が1日あるもので、その交通というのはこのチャリカル市街地の規模ですとか性格がよくわからないんですけれども、こういった性質の、例えば物流ですとか、通勤とか、こういった性質の道路なんでしょうか。

○JICA 荒 まず、交通量についてなんですけれども、2日間にわたって計測したんですけれども、12時間でカブール側で1万8,000台、バグラム道路、北部のほうに行くと若干減りまして、1万2,000台程度と、今データは出てきています。車種等について、そこまでの分析はまだ、申しわけないんですが終わっておりません。ですので、この数字からは、確かにこの写真、そう思われることが多いかなと思ったんですけれども、その交通量のデータからは拡幅の必要性は高いと判断をしております。

○田中副委員長 手続のことがかなり。

○満田委員 私も先ほどの福田委員と同じく、もちろんこの事業が重要であるということは理

解するものの、数カ月というほどの緊急なのか。当時この環境ガイドラインを議論していたときのこの緊急時の意味合いというもので私どもがイメージしていたものと大分違うなという印象を受けています。

もう一つは、要は、今、松行委員からご質問があったように、この道路の状況ですとか、あるいは環境インパクトが本当に今ご説明にあったとおり、カテゴリーBに近いものであるというものなのかどうかということも、若干かかわってくるかなと思っておりまして、現在までに得ている、私が言いたかったのは、現在までに何らかの環境関係の、あるいは周辺の土地利用状況、要はその住民移転がないといったとしても、住民移転がそれほど想定されないかもしれない、あるいは用地が確保されているということであったとしても、その環境社会影響というのはある程度ものを想定されるような気がしておりまして、もしそういうことも踏まえた上での議論が必要なのかなということを考えて次第です。

かつ、もう一つは、先ほど福田委員がご質問になった3. の手続のこの案ですね。この120日公開ルールというものがなぜ重要視されているかというのは、その間、一定の期間の間、EIAがインターネット上で公開されることによって、意思決定前にJICAがパブリックレビューを受けるというそういう重要性があるわけですね。それが飛ばされるということの意味合いは結構大きいのではないかと考えているんです。この2枚目のスライドで、120日公開ルールをここの部分ですね、⑤の部分スキップするという事は、環境社会関係のパブリックレビューというのをどういうふうにJICAは代替案でもあるのかということをちょっとお聞きしたいと思います。

○田中副委員長 今の点、いかがでしょうか。追加の。

○福田委員 今までのご説明だと、私としてはこの案件について緊急時の対応ということを採用するのは反対であるというふうに申し上げさせてください。今、満田委員のほうから今回の案件についてどこをスキップするのかということをおっしゃっていらっしやったんですが、私、もっと重要なのは、今、JICAの皆さんがやろうとしていることは、環境ガイドライン上の意思決定に関するルールのスキップなんですね。今、ガイドライン皆さんのお手元にあるので見ていただきたいんですが、ガイドラインの9ページの頭に、2-8、JICAの意思決定という項目があります。ここで何を言っているのか。JICAは環境レビューの結果を合意文書の締結の意思決定に反映すると。そして後半部分ですけども、適切な環境社会配慮がなされない場合には、JICAはこの場合は無償資金協力ですね、無償資金協力を実施しないというふうに書かれているわけです。これはまさにこの環境ガイドラインの肝

であり、コアであり、なぜJICAがこのガイドラインを持っているのかということの一番重要な意義がこの2-8-1というところにあるわけですね。

これを私たちはスキップしますというのが先ほどのご説明だったわけです。環境レビューの前に合意文書は締結してしまいます。しかも環境レビューで可能性は低いというお話がありましたが、しかし可能性としては存在する十分な環境社会配慮がなされない場合にも、この事業についてストップする仕組みをE/N、G/Aの中に盛り込むことは考えていませんというご説明でした。したがって、この意思決定とは、環境レビューで問題があっても、私たちとしては事業をやりますというJICAの方々のご説明をなさっているわけですね。この重要な環境社会配慮上の手続の迂回、無視との関係で、先ほどからご説明いただいている4カ月間、最大4カ月間ですよ、120日間の公開期間の短縮ということがメリットとして十分かという、私は到底そういうことは言えないと思います。

したがって、私は今回の件について緊急時の対応というのを適用するということには賛成できません。以上です。

○田中副委員長 ほかの委員で何か。日比委員。

○日比委員 おおむね既に委員の方々がおっしゃったことと重なる部分もあるんですけども、一つはちょっと教えていただきたいのは、このプロセスでご提案されている中で、E/Nを動かすというよりは上で言うところの2から5をE/N後にすることのメリットというのは、短縮という観点、ファストトラック、早くしなければいけないという観点から、ちょっと十分、私が何か見落としているのかもしれないんですけども理解できないので、そのご説明をいただければというところと、多分、緊急性、カブール・チャリカル道路事業の緊急性というところで、特にその不安定な社会情勢というのは、ここにいる我々には多分想像できないような状況が現地であるのではないかなというふうに思いますので、私は必ずしもこのプロセス、このプロセスの重要性はもう今福田委員がおっしゃったとおりなんですけれども、もし本当にその120日間短縮することが、非常にこの地域の安定に多大なる影響、短縮することによってよい影響をもたらすというご判断をされているのであれば、やはりここの緊急性の部分をもう少し詳細に、例えばこの首都カブールと北部地域を結ぶ道路の重要性とだけあるんですが、では既に道路がないわけではなくて、一応あるわけですよ。それは拡幅されるとどれだけ不安定な社会情勢の緩和に寄与するのかというあたりは、ちょっとまだ今のご説明では正直見えないというところもありますし、2番目のところというのは、これも当然そうと言えそうなんですけれども、何かこれもほとんど、どっちかというODA事業そのものの目的のようにも見え

なくもありませんので、もう少しこの緊急性のところのご説明を少し詳細、丁寧にしていただけると、このファストトラックにしなければならない理由というのがもう少し理解できるのではないかなというふうに思うんですけども。

○田中副委員長 どうぞ。

○松下委員 関連しまして、3カ月という期間がどういう意味を持つかということに関連して、もしすべて今想定されている状況で、順調に合意されて工事がされたとすると、実際にこの工事が完成するまでどれくらいかかるのでしょうか。見通しとしては。

○岡山委員 続けて関連なんですけれども、道路の拡幅が平和につながるということと、そのストーリーがちょっと理解できないという日比先生と同じなんですけど、あともう一つは、先ほどなぜ緊急なのかというところの説明で、大統領選と下院選挙とタリバンの伸長ということ、3点挙げられたんですが、選挙は置いておいて、タリバンの伸長なのかなというふうにちょっと印象を受けたんですね。仮に今後非常に政情不安定な状況が予想されていて、先ほど工期ともかかわると思うんですが、安全な工事を行うために一刻も急ぎたいというふうな印象を私は受けたんです。それは何かやはり工事が先ありきなのかなと、ちょっとその辺がよくわからなかったのが1点と、それともう一つ、であればそのタリバンの伸長が平和につながると思えない。この大動脈をつくるということが、多分堂々巡りになる、平和につながるということなんですけど、逆に物流大動脈をつくってしまうことで、それがそういうテロ組織に例えば寸断されたり占拠されたり、あるいはそこを逆に伸長することにつながってしまわないかということもちょっと懸念されるんですが、いかがでしょうか。

○田中副委員長 多分、いろいろ質問がふくそうして、なかなかあれなんですけど、恐らく私の見るところ2つありまして、2つに分けてご回答をいただいたほうがいいと思うんですが、技術的な工期の問題とか、判断の問題。

つまり一つは、緊急時の措置というそもそもこのJICAガイドラインが適用する緊急時とは何を指すかというその解釈をきちんとする。その上で、緊急時の措置、この1-8を適用したときに、手続を簡素にする、簡略化する。そうしたときにJICA本体で、このガイドライン本体というところの意思決定をある意味スキップすることになるわけですが、そういういわば手続をどこまで、いわばこの緊急時の措置は緩和することを認めているのか。この2つのことが何か絡まっているように思うんです。

どうもその緊急時の措置とは何かという話ですね。これは日比さんから出た話と、それからもう一つは手続を緩和することはどこまで許されるのか。そのポイントが両方の側面がある

と思いますが、ちょっとそういうところを踏まえながら、ちょっとご回答をいただければと思います。

○JICA河添課長 ガイドラインの解釈論で、そもそもこの場でご報告申し上げたのは、今までの審査会の中でも20件弱ですけれども、このような説明をさせていただいて、ここまで紛糾したケースは今回初めてです。実は、今までのケースとしては災害復興で、これは緊急性がわかりやすいでしょうね。あと、例えばサイクロンとか地震ですよ。その一方で、あと危険地域というか、イラクのバグダットの開発とか、あとパレスチナ等々、その中には今までの案件の中には地域開発計画の策定とか、どちらかという開発調査で入るケースが多かったというのがこれは事実であります。災害だけではなくて、ある意味危険地域あるいは本当に復興を急いでいる国での開発計画、調査、そういったものが議論され、今まで報告し、これはその場合では了承を得てそれを先に進めていると。そのときに省略した手続というのが事前調査ですね、計画調査型、今の開発計画調査型技術協力における事前調査のプロセス、あるいは緊急時の措置、無償の案件ですと基本設計調査以降は実施する、予備調査等々を行わないとか、そういう幾つかのプロセスはございました。

ですので、我々の考えたところでは、そのようなプロセスを一つ変えるというか、ガイドラインの中に記載されているものを、若干現状に合わせて運用を考えることは、緊急時の措置であれば可能であるということで考えてはおりました。

その一方で、ガイドラインの中に書かれているのは、このように手続、ちゃんとステップを踏むということでもありますけれども、緊急時の措置に適合するものという考え方ですけれども、ガイドラインの中に紛争後の復旧支援、あるいは自然災害の復旧ということで、アフガンの件においては、紛争後の復旧支援というところに適合するであろうということ考えている次第です。あと、JICAの中には今説明したファストトラック制度というのがあり、そのファストトラック制度というのは理事長まで意思決定を行って、迅速な案件の進捗を進めていこうというものであります。それは政府もそのJICAの意思決定を尊重し、交換公文とか、そういった外交上の手続も迅速に行っていくということも含めて対応がとられるものであって、極めて重い意思決定になるわけです。それをJICAはホームページ上にも公開しており、この案件も適用しております。この案件自体も公開はされております。ですので、そういう意味では公明正大な進め方はしてきたのではないかなというふうには思うわけです。緊急時の措置を適用するという要件についてはですね。

あと、JICAの意思決定に際して、環境社会配慮の手続をきちっと行い、それを意思決定に反

映するという事は非常に重要な話であります。これは根幹にかかわることで、私たちもちろん同意です。その一方で、復興支援案件であるということを勘案して、また、写真をあえてごらんいただいたのは、この案件自体は背景としてカテゴリーBの案件に相当するようなものですが、あえてカテゴリーAにしているのは、我々は大規模基準という環境社会配慮ガイドラインの別紙3のところですね。そこに書いてある大規模要件というの、相当程度重視しながら、公明正大な判断をしている次第です。そのようなところもご斟酌いただけますと、我々も一つこの先にアフガン側のニーズに応じていけないのかなと思うわけですが、

○田中副委員長 アラさんのほうから何か、技術的な、あるいは工期であるとか、具体的な補足がありますか。

○JICA 荒 ちょっと工期の、先ほどの質問等に関する回答としては、工期としてはこの12キロ相当のものについては、大体2013年いっぱいかかるというふうに認識しております。もう一つ、先ほどの環境レビューの部分の取扱いについて、レビューの結果をどう反映するのかというところについて、ちょっと説明が足りなかったので補足させていただきたいと思います。

根幹に当たるところ、事業の実施いかんというところの判断というところは、さすがにそれに差し戻るのは難しい部分があるんですが、先ほど申しましたように、プロジェクトタイプではなくて、設計等の部分、実際具体的にどういう幅をするのかとか、そういう設計内容等についてはその環境レビューの部分を反映させていくことはいきたいと、そのように考えているところでもありますので、ちょっとその部分は補足させていただきたいと思います。

また、地域の安定性というところと、この緊急性というところについては、非常に先ほど岡山委員のほうからもありましたように、タリバンがどうだとか、そういうことはなかなか密接に具体的にこうだからこうですと、この4カ月間行うことによって道路が交通容量がこれだけふえることによって、この4カ月間の効果がこうですというところの説明は正直難しいところがあります。これは現地での政治状況ですとか、そういったところも勘案しての判断をしているというのが率直なところでもあります。

逆にちょっとこちらのほうが、今確認をさせていただきたいのが、こちら今河添のほうからありましたように、大規模要件の部分でAカテゴリーに相当するだろうという形で、このようにお話をさせていただいております。逆に実際、まだこの設計等もまだ詳細になかなか進んでいないところでして、実際に詳細にそのスコーピング等をもう一度考えて、また協力の内容等を吟味することによって、若干まだカテゴリー等の変更ということもあり得るのではないかと

考えているところであります。ですので、もし今回こういう話とともに、一度そのスコーピング案ですとか、現地の状況等、あるいは協力の内容等を再度こちらで吟味をさせていただく機会をいただけないかと、このように考えているところであります。

○田中副委員長 いかがでしょうか。

○福田委員 ちょっと法律家なのでうるさくなるんですが、まず緊急時の措置の要件は何かというところを確認しておきたいんですけども、ガイドライン4ページの一番下の1-8ですが、紛争後の復旧支援などでというのは、あくまで例示に過ぎないわけですね。この文言上は、何が要件かというところ、緊急性が高く、ガイドラインに従った環境社会配慮の手続を実施する時間がないことが明らかな場合かどうかというのが要件なんです。先ほどの河添さんのご説明は、要するに紛争後の復旧支援であるということにとどまっていて、なぜ緊急性が高く、このガイドラインの環境社会配慮の手続をする時間がないのかということについてのご説明になっていないと思います。

スキップするのは2点あって、一つはその意思決定の範囲の部分であり、一つは120日前公開というルールであり、意思決定との関係でいえばなぜそこをそもそも実施する時間がないなんていうことがあるのかどうかということもよく私は正直言って疑問であるというふうに思いますし、それから120日前の公開というルールとの関係でも、多くの委員の皆様から疑問が出ているとおりのかなというふうに思います。

それから助言委員会、このカテゴリーAかBかというところは、余り本質的な議論ではなくて、カテゴリーAにしるBにせよ、緊急時の措置を行う場合は助言委員会に報告するという規定になっていますし、また先ほどから指摘させていただいている意思決定の反映のところの項目も、環境レビューを行う限り、カテゴリーBについても環境レビューが行われ、そしてそれは意思決定に反映させなくてはいけないということなので、AかBかというのはもちろんプロジェクトの今後では助言するのかどうかということになれば重要なことになってくるのかとは思いますが、今議論されている緊急時の措置を適用するのかどうか、あるいは助言委員会に報告されるべきなのかどうかということとの関係では、余り本質的な議論ではないのかなと思います。

以上です。

○田中副委員長 ほかのご意見、いかがでしょうか。よろしいですか。

今、助言委員会から出された意見は、この案件は緊急時の措置、つまりこの1-8を適用する案件であるかどうかということは意見があると、こういうことだと思いますね。その上で、

仮に緊急時の措置ともし扱おうとすれば、これ、誰がどこで判断するのか、これ難しいですね。

福田さん、これ法律家の目で見ると、これは誰が判断するんですか。

○福田委員 これはもうひとえにJICAの判断によることであって、別に何か助言委員会の承認、この世の中にはないんですが、いずれにしてもここで何か異議が出たから手続がとまるということではないんですね。しかし、ここに報告をしなくてはいけないということになっているわけですから、その報告に対してこういうリアクションがあったということはそれなりにJICAとしてそのリアクションに対してどう考えるのかということについても、ここでそれなりのご回答というのがなされるというのが筋なのではないかなというふうに思います。

○田中副委員長 それからもう一つ、この1-8のところ、必要な場合は助言を求めるといふ、この必要なことは判断するのもこれはJICAの側が判断するということになる。そういうことでよろしいですね。そうすると先ほど言ったように、きょうはこの緊急時の措置に、この措置をいわば発動する、適用するということについてのご報告があり、いわば助言を求めるといふためのきょうの案件説明ではないという、こういうことをクリアにしておいたほうがいいと思います。

さて、そうしますと、大方議論というか、指摘が出尽くしたように思いますので、これを含めてもう一度事務方、それから担当部課のほうで引き取っていただいて、どのようにご判断されるかということ整理をしていただくということにいたしましょうか。助言委員会としてはきょうのこの案件説明といいますか、このカブール・チャリカル道路拡幅事業と、今伺った範囲では、これに当たるという案件ではないのではないかという意見が多く出されたということをお伝えしておきたいと思います。

よろしいでしょうか、そういう整理で。よろしゅうございますか。

それでは、ちょっとここで。

どうぞ。

○JICA 荒 若干補足というか、こちらのほうとしてもこういう場で皆さんのお時間をいただいているわけですから、こういったさまざまな手続を省略とか、そういうふうな形でするのではなくて、しっかりとご助言をいただきたいという趣旨でお時間をいただいている次第であります。

一方で、先ほど申しましたように、AかBとかというのは確かに本質的な話ではありませんが、これは担当の立場として迅速に進めていくことが必要だというふうに認識しているところでもあります。そういった中で、こういったカテゴリー分類、それに応じた手続、それぞれの

手続を緊急時の措置を適用してやるのかやらないのかということも含めて、そういったところをきょうのご指摘も踏まえながら考えていきたいと思います。

どうも本当にいろいろなご意見ありがとうございました。

○田中副委員長 では、どうぞ。

○満田委員 すみません、話が収束しているところ恐縮なんですけど、ぜひ審査部に先ほど河添さんが過去にスキップしたのは開調の事前調査とか基本設計調査の予備調査と、つまり調査なんですよね、あくまで。今回、これが意思決定、福田委員のご指摘のように、意思決定前の環境レビューを飛ばすという、その環境レビューという言葉は意思決定の前に行われるから環境レビュー、あるいはその審査と呼ぶのではないかと思っているんですが、それを飛ばすことが初めて行われるかもしれないような話なんですよね。ですから、田中副委員長がおっしゃったような、緊急時のときにどこまで手続を省略できるかということに関しても、福田委員が重ね重ねおっしゃっているように、環境レビューやその意思決定の反映ということをしつ飛ばされるべきではないと、私は個人的に考えておりますので、そこら辺も踏まえて、審査部としても緊急時の措置の扱いについては一度整理されたほうがいいのではないかと考えておりますので、ぜひよろしく願いいたします。

○田中副委員長 恐らく、今の話を受けて、緊急性に応じて多分手続といいますか、本来重ねるべき一般的通常の手続を、何らかの形で省略したり簡素化する例はあります。これは緊急性に応じてということだと思っております。今回の場合、どこまで実はそれを行うべきかということが、今議論の話の大きな背景になっている。したがってその考え方もあわせて整理をしてくださいというのが満田さんのご意見かと思っております。

よろしく願いいたします。

ちょっと長くなりました。休憩をして、あと大変ですね、助言案が2つありまして、それから案件説明が1件ありますので、あと1時間はかかると思います。ちょっと休憩をさせていただきたいと思います。5分休憩で、4時20分から再開でお願いしたいと思います。よろしゅうございますか。あの時計で4時20分です。

(休 憩)

○田中副委員長 それでは再開してよろしいでしょうか。まだお戻りでない委員もいらっしゃいますが、時間も限られておりますので、再開ということでお願いしたいと思っております。

○JICA河野課長 すみません、冒頭、審査部のところだけ話したいと思っておりますけれども、この調査は昨年3月から開始しておりまして、適用ガイドラインといたしましては旧JICAの

環境社会配慮ガイドラインになります。それで調査段階では港湾セクターのマスタープランということもあり、環境社会に望ましくない影響があると判断をいたしまして、カテゴリーをBとしておりました。その後、調査は進捗しまして、候補事業が具体的になったということから、ガイドラインに基づきましてカテゴリーを見直した結果、カテゴリーAに変更することになり、今回、助言委員会に助言を求めるというものでございます。

したがって今回の助言の対象でございますけれども、マスタープランについては、既に始まっておりますので中間レポート等への助言と、候補事業が出てきましたので、そのプレF/Sのスコーピングへの助言ということでございます。

続きまして、担当課のほうからご説明させていただきます。

○JICA向上 それでは、ご説明申し上げたいと思います。本案件、正式名称、インドネシア国ジャカルタ大首都圏港湾物流改善計画策定プロジェクトということになっております。

本調査につきましては、技術協力の一環でありますマスタープランづくりということで、開発計画調査型技術協力として調査を実施しております。

まず、この調査の背景ということで、4点ばかりご説明したいと思います。まず1点目としてインドネシアは経済成長に伴いということで、ジャカルタの主要な港であるタンジュン・プリオク港、このコンテナ量が非常に増大している。2001年と2008年、ここに記載してありますが、これが今後も増加を予想されているということが1点、そしてまた港湾の物理的容量の逼迫ということで、タンジュン・プリオク港の既存港湾施設が非常に狭くなっているということと、施設容量が限界に来ていると。あわせて、物流が活性化したことによって、交通渋滞も深刻化しているということで、鉄道、道路等の港湾アクセス機能がだんだん不十分になってきているということ、そして4点目として背後圏の企業集積、ジャカルタ首都圏の背後に、日系企業を含め工業団地等が集積しているということが背景にあります。

ここは簡単に図表で示したものでございますけれども、ジャカルタ首都圏の港湾のコンテナ需要予測ということで、今、2010年というところのあたりになりますが、これが今後ふえていきますと、2020年には700万TEUということですが、また、それ以降も増大が予想されているという中で、2019年ごろには新ターミナルが必要ではないかというような方向性になっていると。

そんな中で今回マスタープランということで、すみません、こちらはジャカルタ首都圏の工業団地です。この丸く真ん中に書いてあるメジャーコンサンクションエリアと書いてあるところは、ジャカルタ首都圏のメインの部分であり、この右のほうに赤くついているところが、これが多くの工業団地の集積地である。それでタンジュン・プリオク港というのは、ここの青い

字の左から2番目ですね。こちらのあたりが今主要な港として使われているという状況にあります。

それで今回の調査の概要なんですけれども、目的としましてはインドネシア・ジャカルタ大首都圏における2020年以降を目標年次とする長期のマスタープランの策定を行うことを目的とすると。また、短期的な開発計画として、北カリバルのフェーズ1のプレF/Sレベルの検討を追加したということが記載されてありましたが、先ほど審査部のほうからもご説明ありましたように、途中段階でプレF/Sのレベルの検討を追加しております。

それで調査内容としましては、新規のコンテナターミナルの予定地の開発候補地の調査・検討、港湾開発計画の策定、港湾アクセスのための道路・鉄道の調査・検討、官民連携を含めた事業化に係る調査・検討ということで、この調査は2010年昨年10月から、ことしの一応5月までを予定しております。現状の進捗状況ですが、有力箇所の概略案が決定したところであり、今後はその検討の深度化、そして北カリバルのプレF/Sレベルの検討を実施する予定になっております。下のところに、なおということで、本プロジェクトについては2004年のガイドラインの対象としております。

調査範囲、これは写真、図その他で示したものですが、下の図のジャカルタ首都圏と書いてあるところのタンジュン・プリオク港が中心にあつて、この赤丸のところのほかの候補地点になります。それで、上のほうの写真を見ていただくとわかるように、膨大な数の船が沖待ちの状態にあり、また右の写真のように、コンテナターミナルも非常に混雑している状況にあります。

続いて開発候補箇所の絞込みということで、インドネシアでは2009年から法律に港湾等の開発にSEA、ストラテジック・エンガラメント・アセスメントが義務づけられておりますと。SEAのプロセスにのっとり、下記に書いてある英文ですけれども、この項目により優先整備候補箇所を選定しております。その候補箇所としては、北カリバル、チラマヤ、それともう一カ所ですね。3カ所になります。それで開発候補地の絞込みでここは選定基準例ということで、一番左上はレギュレーテッド・フォレストと書いてありますけれども、こういった視点で開発候補地の選定をしておりますということです。現状、その結果生まれてきたオプションとして、オプション1、2、3ということで、一つは北カリバルをフェーズ1、2、3ということで、右のほうにちょっと青く絵で描いてありますけれども、青い部分の増設をフェーズ1から3でやろうというのが1つ目、青い部分を含め開発していこうと。

オプション2としましては、北カリバルのフェーズ1の部分及びチラマヤ、この2カ所の開

発をしていこうと。チラマヤについては数ページ前の地図を見ていただくと、大分右のほうになりますけれども、ジャカルタ首都圏のこの地図のこの部分、こことここ、ここのフェーズ1を行い、ここをやっ払いこうという形のものになっています。

3番目については、北カリバルのフェーズ1から3及びこのタンゲラングというやつ、ここまでをやろうという3つのオプションが生まれています。そんな中で開発候補地の検討を行い、この真ん中の北カリバルのフェーズ1及びチラマヤというのが一番総合的に妥当ではないかと我々調査のプロセスの中で今判断しようとしつつあります。

それで、北カリバルのフェーズ1の検討案としては、ここに3つの候補、こういった形状のものを代替案として検討し、最終的に詰めていく状況にあります。そんな中では、今の3つの中では一番左のオルタナティブ1というところですね。この案について、今後検討を進めるべきではないかという方向性になっています。

それで依頼内容としましては、先ほどお話がありましたとおり、今回についてはマスタープランの途中から北カリバルのフェーズ1を早急に着手すべきということで、これのプレF/Sレベルを調査のスコープの中に入れてことにより、そこにかかわる環境のスコピング案について助言をいただきたいということと、ワーキンググループとしての会合としては2月14日を希望しております。なお、この調査につきましては、現状、昨年4月5月からもう始まっておりまして、当初予定ではことしの4月5月に終わる予定になっておりますが、今後いただく助言にあわせて、その契約期間等については検討していくことを考えております。

あわせて、住民移転その他の関係ですけれども、北カリバル地区には家の数として50程度ですね。チラマヤのほうで150から200の間というような形になっております。

簡単ですけれども、説明は以上でございます。

○田中副委員長 それでは、内容について。

○石田委員 まず、地理的な大きさとか形をちょっと質問させていただきたいんですが、3ページ目の図を見ると、ジャカルタ首都圏というのが紫色の帯状で非常に色濃く塗られているんですけども、これは首都圏なんですか。調査範囲現地状況というところの下の海岸線を切り取った図ですよ。タンジュン・プリオクが真ん中であって、左はスンダ海峡から右はチアサンまで、これは全部首都圏というふうに認識していいんでしょうか。まずそれが1回目の質問です。

○JICA向上 いや、この調査での首都圏の考え方というのは、この西ジャワ州、それからバンテン、それからジャカルタのこの範囲を含む地域ということで、この地域は首都圏ということ

になります。

○石田委員 すみません、だから今見せていただいている下の図が、首都圏というふうにお呼びになっておられるんですね。

○JICA向上 はい。

○石田委員 わかりました。では随分広大ですね。

○JICA向上 非常に広大だと思います。150キロ以上あります。港湾はこれぐらいの背後圏が対象になるので、便宜的に首都圏と呼んでいます。

○石田委員 それから次にめくっていただいて、今お話しいただいたノースカリバルというところの図がオルタナティブ1、2、3だとかオプション1、2、3で見えるんですけども、このノースカリバルへの読み方がちょっとわからないんですが、色がついていない例えばオプション2のノースカリバルフェーズ1、チラマヤで、ノースカリバルフェーズ1のところでは色がついてなくて、画面の設計図みたいなところは既存の港で、青とか黄色を足していくという考えなんですか。

○JICA向上 既存のところはおっしゃるとおりで黒くて、青は水域です。航路とか泊地とかで、実際、埋立のところは黄色の部分です。

○石田委員 黄色を埋め立てると。これはタンジュン・プリオク港そのものですか。ノースカリバルというのは。

○JICA向上 タンジュン・プリオク港そのものです。

○石田委員 そのものですか。わかりました。ではタンジュン・プリオク港の一部にこのように構造物を入れると。

○JICA向上 そうですね。沖合いですね。水色のところが水域、航路、泊地、船が待ったりするところなんですね。今非常に既存市街地が狭隘ですので、一応沖合いのほうに、形状はこれからですけども、計画をするという。

○石田委員 それとまたもう一点確認させていただきたいんですけども、ノースカリバルという湾になっているところを見ると、これは多分O E C F時代に昔やられたムアラバルだとかも入っているんだと思うですよ。きっとそうですね。ムアラバル、あれは漁港ですけども、ムアラバル漁港も含まれていると思うんです。そうすると、このノースカリバルというのはジャカルタのコター体の海岸地帯を指すというイメージに私はとらえるんですね。そうなるところでいう港湾計画の中には、例えばムアラバルのすぐ近く、スندگانラパという木材の積み出し港があるんです。それは国内の荷物ですけども、そういったものとの兼ね合いだとか、あ

とはそのスダクラパから西側には小さな漁港が幾つもあるんですね。非常に零細な貧困層がやっている小規模漁港が。そういったものとの兼ね合いなんていうものはこの計画の中に入ってくるのでしょうか。それはもう全く考えないでつくられていると。

○JICA向上 今回の調査は商港対象ですので、商港はもうジャカルタのこのタンジュン・プリオク港しかないんですね。ここしか大型の船が入るところはないんです。マイナス14メートルの航路を持っていますので、そうした航路に併設したターミナルということで、ここ以外にはなかなか遠浅の海岸ですから考えにくいということで、基本的にはここの拡張を一つの候補地として考えている。

○石田委員 喫水のことなど考えるとタンジュン・プリオクになるんでしょうけれども、つくる側の視点ではなくて、私のお聞きしたかったのは、この港湾計画を策定される際には、いわゆる水産業を営んでいる人たちだとかへの考慮みたいなものはいただくような文書の中に出てくるのでしょうか。

○JICA向上 もちろん、漁民たちへのインタビューとかそういうものも。

○石田委員 わかりました。ありがとうございます。

○田中副委員長 どうぞ。

○日比委員 ご説明ありがとうございます。幾つかスワリフィケーションで質問させていただきたいんですけれども、開発候補地の検討のところ、このノースカリバルとチラマヤが総合的に妥当と判断されているんですけれども、自然環境のところ、このCoral reef should be protectedというノートが入っていて、その前の前の図に自然環境関係のデータマップが出ているんですけれども、このコーラルリーフというのは、これを見た場合のどこを指すのかなとちょっと思って。Mangrove and Sea grassと表題されて、これはコーラルリーフも入ると思うんですけれども、図のノースカリバルの沖合いに少しコーラルがあるように見えるんですけれども、この開発候補地の検討のところでは、ほかのチラマヤ以外のノースカリバルが含まれる計画はコーラルリーフのことが書かれていないので、ちょっとそこをどう読めばいいのかという質問が一つです。

それからもう一つ、この後段でノースカリバル地帯のフェーズ1のオプションを検討されているんですけれども、この中ではこのテーブルに出てくる限り、自然環境に関する検討がないようなのですが、そこのご説明をいただければと思います。

○JICA向上 今言われているのはこのページでよろしいですね。

○日比委員 1点目の質問はこのページの多分左下が、Mangrove and Sea grassというのがコ

ーラルもデータとしては入っていると思うんですけども、その2スライド後の候補地の検討のところ、Coral reef should be protectedというのが、この選ばれた案の中でノートされているんですが、それがどれに当たるのかというのが1つ目の質問です。

○JICA向上 このコーラルリーフというのはプロスリブとあって、ジャカルタから行きますと大体100キロ以上離れたところにあって、ちょっとこの縮尺がはっきり見えないんですけども、今候補地は海岸線に赤で書いたところなんですけれども、そこにはほとんどコーラル、若干あるところもあるんですけども、基本的にはないところが一応候補地の幾つかです。ということで、対象としてはこの次の比較表の中で9つある中から3つを選んだというのが前のスライドですけども、その段階ではコーラルについては確認できる場所はないという状況です。ただ、全体、ジャカルタの100キロぐらいの範囲で見ると、先ほどの図面のようにプロスリブとあって小さな島がいっぱいあるところが黄色のところであるんですけども、そこにはコーラルリーフが存在するという事です。だから、ちょっと大きな図で見たやつがその前のコーラルリーフを書いてある図なんです。

この左下の黄色く書いたところというのは、相当沖合いというか、全然違うところで、そことは全く関係ないところに。

○日比委員 わかりました。では、この検討の表の中で、Coral reef should be protectedと真ん中のオプションだけに書かれているというのは、何を指しているのかというのが。

○JICA向上 すみません。これはちょっとこのウォーターエリアの基準なんだけれども、この左の図面の中に、チラマヤのほうでちょっと確認できないんですけども、チラマヤの案のところの東のほうに2キロぐらい行ったところに、コーラルリーフがちょっとあってというところで、そこが少し引っかかるというか、検討の考慮する必要があるというところで記載しているのであって、ノースカリバルのほうではないと。

○日比委員 わかりました。あともう一つが、このノースカリバルのほうのフェーズ1のオルタナティブ検討のところは、自然環境関係はどういう検討をなされているのかという質問です。

○JICA向上 ノースカリバルはこれから急遽事業化に向けた検討をしなければならないということで、これからノースカリバルのところをスコーピングを含めてこれからやっていくという。これがプレF/Sとして新たに去年年末ぐらいにスコープして入ってきましたので、そこについてはこれから。

○日比委員 そこは理解しました。であればこれは有力としてしまうにはちょっと早計ではないかなと思います。

○JICA向上 場所はノースカリバルなんですけれども、ノースカリバルの中でもどこに置いたらいいかという、その中でいろいろな検討がこれからされると思います。

○日比委員 それは自然環境面も検討した上で。

○JICA向上 それは一応、してある。

○日比委員 オルタナティブを決めるべきではない。まだ有力ということで、決めたということではないという理解をするんですけれども。

○JICA向上 絞込み1というところ。

○日比委員 いや、そうではなくて、このノースカリバルの中で、オルタナティブが3つありますよね。微妙に場所がずれていますけれども。その中でオルタナティブ1を今有力とされているわけなんですけれども、その次の次のこの3つのオルタナティブの検討がこの次のスライドにされて、オルタナティブ1を有力とされているわけなんですけれども、自然環境面の検討はまだされていないという時点で、先ほどおっしゃいました。これから調査をすると。

○JICA向上 引き続き、概略の検討はこの結果にありますように、戦略アセスということで、幾つかやっているものがありますので。

○日比委員 やっているのであれば、少なくともこの表の中にはないので、このオルタナティブ3つを検討した際に、どういう自然環境面の影響が検討、概略であれ検討されているのかというのがちょっと見えないというのが質問の趣旨だったんですけれども。

○JICA向上 自然環境という面であればですが、基本的にウォータークオリティーとか、そういうインパクト自体というのは、例えば上から5行目ですか、Impact on water qualityとか。

○日比委員 ここに書かれているものはわかりますけれども、いわゆる自然環境、そのウォータークオリティーだけではないですよ、自然環境というものは。

○JICA向上 ここはオルタナティブ1、2、3のところは、ほとんど同一区域ということで、そこに何らか、既存の港湾の先で非常にちょっと水質的にはよくないということなんですけれども、特記すべき自然環境というのは基本的には同じだということで、このオルタナティブ1、2、3の比較表の中には入っていないと、こういう理解をしています。

○日比委員 わかりました。

○田中副委員長 それでは、どうぞ。

○岡山委員 多分なんですけど、今、これとはまた別の案件で、チリウン川の河川管理の多分調査があると思うんですが、多分このバンテンのあたりはチリウン川の河口ですよ。違いましたっけ。

○JICA向上 バンテンのほうはボジョネガラという半島のところが一つ候補地として挙げられている以外は……

○岡山委員 タンジュン・プリオクのちょうど真ん中に出てくるところなんですけど、川はちょうど河口があったあたりではないかなと記憶しているんですけど。

○JICA向上 マルンダのほうです。

○岡山委員 マルンダですかね。

○JICA向上 マルンダのほう、ムアラゲンボンとかあの辺は少し大きいというか、河口があります。

○岡山委員 そことは外れているんですか、場所的には。

○JICA向上 そこは結局最初のスクリーニングの中でも外されて。

○岡山委員 そうですか。ちょっとだけ気になったのが、2月を大体中心にして雨期になると、下のデポックのほうから、流域から集めた水害廃棄物が物すごい勢いで今流れ出るんですけども、チリウン川が今それを中流の橋がせきとめていて、大体日量600トンぐらいたまるのをそこでとっているんですよ。それが今、ちょっと橋のつけかえをして、上げているものだから、去年確認した段階では、それがもし橋が上がってしまうと、一気に港湾に流れ出る可能性があるなというふうに感じていたのです。そういう状況になったときにこの港湾にもし、ほとんど竹なんですけれども、全部流出する可能性があるということを織り込んでおられるのかどうかというのもちょっと気になったものですから。

○JICA向上 ちょっと位置関係は確認させてください。今、候補として選んでいるところには、引っかかっているのではないかというふうに思うんですけども、そこは確認します。

○田中副委員長 ほかにはいかがでしょうか。よろしいですかね。

○石田委員 国際コンテナで扱われているコンテナの中身というのはどんなものか、代表的なものを教えてください。

○JICA向上 非常にたくさんあるんですけども、自動車部品から、あといろいろな電子カメラとか電子器具、日本のほとんどの製造業がここに展開していて、その輸出品というのがかなりの部分を占めます。

あとは輸入としては、当然ジャカルタ首都圏というか、ここはあとスマランまで行くまで全然港湾がないので、西ジャワ州、それからバンテン州を含めた広域に生活物資ですね、その辺がいろいろな雑貨やら食料品というのがコンテナの中身として、入ってくるものとしてはあります。出ていくほうは軽工業品というか製造業でつくったいろいろな関係のもの、自動車部品

とかそういうのが入っています。

○石田委員 ありがとうございます。

○田中副委員長 よろしいですか。私も一つだけお尋ねしたいんですが、このノースカリバルのフェーズ1、フェーズ2、フェーズ3というのがありますね。開発候補地の案の。これの要するに色は先ほどのようにこの茶色のところが埋立地で、この埋立地をフェーズ1、フェーズ2、フェーズ3で埋め立てていくというのがこの考え、つまり開発候補地なんですね。

○JICA向上 そうです。オプション1というのは最初のフェーズ1から3まで、ここの地区で全部的展開しますよと。それでオプション2というのは、最初はこの北カリバルというところでやるんですが、非常に自動車交通も集中しておりまして、やっぱり分散をすべきだといういろいろな意見等もありまして、別のチラマヤという一番候補地を示した図の中でいくとカラワンの先のほうなんですけれども、右のほうですね。一番右のほうなんですけれども、そこに一部展開するというのがオプション2で、その次が、そうではなくてタンゲランのほうで展開する。最初はどうしてもやっぱりタンジュン・プリオク港の中のフェーズ1で展開せざるを得ないんですが、チラマヤにその次のフェーズをいく案と、タンゲランというこっちのバンテン州のほうのタンゲラン地区に展開する。それをオプションの3として、シナリオとして設定している。

○石田委員 一点だけ。すみません、今のお話を聞いていて思い出したんですが、あのあたり、いつ行っても道路幅が狭くて、タンジュン・プリオク、要するにノースカリバルの一番海岸沿いを走るのは結構大変で、たしかすごく混むところなんですよね。ご存じのように。今回の計画では拡張計画は含まれない。そうするとあそこは倉庫もあるし民家もあるので、かなりの移転になるのではないのでしょうか。

○JICA向上 基本的に流れて、非常に混雑している区間が、それでいきますと東の工業地帯から入ってくるコンテナ、トレーラーというのは、物すごい数の量なんですね。やっぱりこれが非常にボトルネックになっていますので、当然、今高速道路のいろいろな整備をやっているんですけれども、それがちゃんとできたというのを前提にした上で、このタンジュン・プリオクの今の既存の港の中で拡張するのはどこまでできるのかというそういうチェックをしています。その結果、フェーズ1で最初はやっぱりやらざるを得ないんですけれども、それ以上既存の港で拡張してきますと、背後のその交通混雑で非常に極めて深刻な状況を引き起こすということで、その辺をチェックしながら、ではもう少し背後の工業団地に近いチラマヤはどうかとか、あるいはタンゲラン地区にも工業団地はありますので、その貨物はタンゲラン地区でやったらどうかと、こういうような設定、背後の交通混雑等をチェックしながら、シナリオを考えて

いるということなんですけれども。

○石田委員 はい、ありがとうございます。

○田中副委員長 よろしいですか。それでは、これから先はまたワーキングの中でご検討をいただくということで、お願いをしたいと思います。

ワーキングは2月14日ということでご希望されておりました、2月14日です。先ほどと同じように、ご参加可能な委員の方に挙手をお願いをして、どのぐらい可能かというのを確認したいと思います。いかがでしょうか。2月14日月曜日です。高橋さん大丈夫ですか。お一人しかいらっしゃらない。2月14日、いかがでしょうか。

お一人だけですかね。どうでしょうか。先ほど15、16あたりは聞いたんですよね。

○JICA河野課長 すみません、担当課のアベイラビリティを確認しましたがけれども、2月7日の週で7日、8日は予定が入っていますので、9日、10日とかというのはいかがでしょうか。

○田中副委員長 どうかということで、まず9日はいかがでしょうか。ご都合、先ほどそれは聞いたんですよね。10日もたしか聞いたんですか。10日いかがでしょうか。10日、3人いらっしゃる。2月10日の午後のご予定ですが、3人いらっしゃいます。松行さんと石田さん。3人ですがね。いかがでしょうか。

○JICA河野課長 それではきょうお休みの方も含めて調整させていただくということで、基本的には10日の3名の方でお願いしたいと思いますけれども。

○田中副委員長 2月10日。しょうがないですけども、入れましょうか。午後です。では、4人いらっしゃいました。原嶋、武貞、石田、松行ということで4名いらっしゃいました。それでは、そういうことであとまたご都合つく先生方。

○原嶋委員 2時3時ですよね。2時以降ですよね。2時だと、多分ちょっと間に合わないかもしれません。

○田中副委員長 ありがとうございます。

それでは、よろしいでしょうか。この案件についての説明、そしてワーキングの設置はこれで確認とさせていただきます。

それでは、助言案審議のほうにまいりたいと思います。あと2件残っております、できれば5時半ぐらいをめどに、あと30分以内に終わりたいと思いますが、よろしくご協力のほどお願いいたします。

さて、それでは、ウガンダからですかね。こちらはちょっと大変だな。長い。順番どおりいきましょうか。それでは、ウガンダのほうから、まずもうこれは概要説明はいいですかね。簡

単な概要説明はなしにして、助言案のご説明をそれぞれの座長からご紹介をいただいた後、意見交換ということで、主査ですか、どうぞお願いいたします。

○満田委員 それでは、ウガンダの水力開発マスタープランの策定プロジェクトのドラフトファイナルレポートに係る助言案と書かれた資料、A4横置きの2ページずつコピーされているものなのですが、これに即してご説明いたします。

検討の経緯なんです、ここに書かれてありますとおり、12月24日にワーキンググループを行いました。その後、各委員から出されたその助言案をもとに、メール上でほぼ調整のやりとりがありまして、この助言案をまとめさせていただいたところです。2ページ以降の助言の内容についてご説明します。この助言の対象なんです、まず1つ目は開発調査の内容となっておりますウガンダの水力発電マスタープラン及びその結果選定されました有力候補案件であるアヤゴ水力発電事業のプレ・フィージビリティ調査に関するもの、2番目といたしましてこのアヤゴについて、今後フィージビリティ調査が実施されていくことが想定されているわけなんです、それに関するフィージビリティ調査の内容に関するものの2つに分かれております。

なお、このフィージビリティ調査に関しては、JICAによる支援に関する要請がなされている段階であるんですが、これに関してまだJICAは意思決定をもちろん行ったわけではなくて、その前の段階というご理解でお願いいたします。

まず、1番目のマスタープラン及びプレ・フィージビリティ調査についてなんです、議論の中のかなりの部分が代替案に関するものが多かったように感じております。まず、水力開発、代替電源といたしまして、結果として水力というものが有力であるということが選ばれているわけなんです、これについては環境社会配慮上のリスク、あるいは不確実性、あるいは立地上の限界というものについて、慎重に考慮が必要であり、また気候変動リスクというものを考慮する必要があるというような助言、それからもう一つ議論になったのは、あくまでこの代替案の検討というのが相対評価である。これにつきましては、結果として出てきた有力案件というのが、国立公園に立地しているということもありまして、相対評価ということはそのどれか一つを選ばなければならない、そういった代替案比較である。つまり言いたいことは、絶対評価ではないので、今一番優先なのは選ばれているわけなんです、それが必ずしもアクセプタブルなものかどうかというのはまた話が違いますよと。そういったような議論がワーキンググループでは行われました。

とりわけ生態系への影響というものが強く議論の対象になりました。また、重みづけ根拠で

すとか、影響の度合いの分析結果などについて、明確にすることというような助言が出されています。

続いて、開発有望地点の選択なんですけど、これにつきましても相対評価というものの限界というものを十分に考慮する必要がある。それについてはきちんと報告書に記載する必要があるという意見、またアヤゴについてメジャープロブレムズと評価されている項目が多くあるわけなんですけど、これが相対評価を丸めたような表として記載されていると見えづらくなってしまふということから、これらについては明記することなどの意見が出ております。

また、国立公園内で新たな用地取得がないとされているわけなんですけど、このことに関して疑義が呈されております。すなわち、国立公園であるから社会的な影響が少ないというのはいかなるものかというような疑問の声もあったんですけど、用地取得という項目に関しては……国有地の代替がえなんかについても、考慮しなければならないというような助言です。

それから住民への影響などについても意見が出ておまして、国内避難民、その他の周辺住民に関する記述というものが重要だと。それから送電線あるいは電力へのアクセスなどについて、あるいはその緩和策の検討、教育、状況の変化への対応などについての助言が求められております。

ちょっと詳しくは割愛させていただきます。後ほど各委員のほうで適宜補足していただければと思います。

6 ページ目にまいりまして、2. のフィージビリティ調査についてでございます。これについてはまずフィージビリティ調査の前に、調査の内容以前の問題として、そのガイドラインの整合性について指摘が出ました。これはこの対象地域、優先事業として選ばれたアヤゴが国立公園の中にあるということから、JICAの環境ガイドラインとの整合性について抵触するおそれがある。そのガイドラインの内容については6 ページの上のほうに引用しておりますが、ほぼ地域の外で実施されねばならないとしているわけです。これに抵触するという指摘が出されました。この助言といたしましては、フィージビリティ調査にJICAがもし支援を行うのであれば、このガイドラインとの整合性についてきちんと説明することという内容の助言となっております。

それからまた過去の類似事業からの教訓の反映、といいますのはこれはブジャガリ水力発電事業という事業名が出てきておりますが、アヤゴの上流側で今ケイソウ中の事業がございます。これは世界銀行ですとか、ヨーロッパ投資銀行、あるいはアフリカ開発銀行が融資をしている事業なんですけど、今世界銀行のインスペクションパネルにかかっているところであるというこ

とから、これについてどのような議論になっていくのかということは、F/Sの実施決定前に確認すべきという助言の内容です。

それからまた、スコーピングあるいは代替案の検討、河川維持流量などについても、ごらんとおりの助言が出されております。その河川維持流量についても、先ほどの気候変動リスクもあることから、水資源に重大な変化が生じる恐れがある。ですから、これに対して柔軟に対応できる今立案プロセスを考慮するなどを検討することという内容になっております。

それからまたアクセス道路、廃棄物、それから生態系調査の内容についても助言が出ております。生態系調査につきましては、ここに書いてあるとおりの十分な調査期間を確保した上で、生物多様性及び生態系サービスに与える具体的な影響と対策について調査に含めるべきという助言の内容です。

それからまた国立公園及び周辺住民に対する助言、それからステークホルダー協議、そして組織強化と連携についてのここに書かれているような助言が出されております。

すみません、ちょっと時間の関係で端折り過ぎているかもしれませんが、ワーキンググループの委員の方に補足していただければと思います。

○田中副委員長 ありがとうございます。

ワーキングのメンバーの皆さんのほうからいかがでしょうか。年末年始で大変短期間の中で主査にまとめていただいたように思いますが、どうぞ。

○満田委員 本来であれば、ワーキンググループでご紹介するような話だったとは思いますが、つい最近ウガンダにあるNGOとやりとりをしております、この案件についての意見というものをいただいたので、よろしければあわせて簡単にご紹介させていただきたいと思えます。

意見をいただいたのは、ナパというFriends of the earthのグループのNGOです。このNGOの方に簡単な情報を提供した上で意見を……ちなみにこのNGOの方は、JICAの開調内で行われたコンサルテーションにも参加されていた方なんです、すなわち、ウガンダの法律というのは、保護地域の中での鉱物採掘事業や、その他の開発事業というものを禁止しているのではないかと。それから指定解除というものの手続がなされなければ、アヤゴというものがあり得るのだろうかというような質問を受けた次第です。つまり、どうして優先事業に選ばれたんだろうというようなむしろ質問を受けている次第です。

それからもう一つは、このNGOの方も、ブジャガリ水力に関しては大きな関心を持っているわけなんです、このブジャガリ水力に関してはポイントが幾つかありまして、まず河川の

流量が減っている中、計画容量を維持できるのか。何か同一河川にある既存のダムにおいて計画容量に明らかに達していないようなダムもある。それからやはり保護地への影響、あるいはその河川を利用している人への影響などは問題となっていると。イタリアでもこのブジャガリダムに関しては、関与している企業を訴えるというようなことも検討されていると。ぜひ、この点については、JICAに十分慎重にこうした経験を検討するようにとお伝えいただきたいというような内容でした。

彼らが挙げているその既存のダムというのは、キガという名前で、彼らいわく、同一河川の近いところにあるダムだということで、彼らの関心としては環境社会影響に加えて、このブジャガリというものがウガンダ国民の税金を納めている人たちへの将来的な負担になるのではないかというような心配もあわせて表明されておりまして、彼ら的にはブジャガリの二の舞になるということ強く懸念しているということでした。

以上です。

○田中副委員長 情報提供ありがとうございました。

さて、助言案としていかがでしょうか。

○岡山委員 3ページ一番上の4番なんですけれども、移転ということに関して、ごめんなさい。これはいろいろあった指標の中の移転に関する評価のところですので、例えば移転に関する評価について、原子力発電所はということで続けさせていただければというふうに思います。よろしくをお願いします。

○田中副委員長 私からもちょっとこの構成メンバーのところ、当初予定されていた平山委員と武貞委員が当日は欠席されているんですが、これはワーキングメンバーとしてやっぱり残しておいたほうがいいのか、当日の審議には実質的に参加されていませんので、あるいはコメントも特に出されていませんでしたかね。であれば、これはワーキングメンバーから外してもいいのかなとも思うんですが、いかがでしょうか。

○JICA河添課長 そのようであれば。

○田中副委員長 もしご本人がよろしければ、そういうことでさせていただきたいと思います。ほかにいかがでしょうか。

○福田委員 1点だけちょっと内容的な部分なんですけど、優先プロジェクトは国立公園の中にあるという内容が出ていて、何かその件についてはもう何か昨年一バトルやったのもういいかなと思っているんですけど、この点については、今回のプレF/Sの中では検討されていないのでしょうか。F/Sをこれとり上げるのに国立公園であることについてここで注意

喚起をされているというのは、ちょっと何か次にF/Sに進むのに何か不安を感じるのですが、  
どういう感じでとり上げられてきたのかなということをお教えいただければと思います。

○満田委員 これはもちろん私自身に対するご質問でしょうか。国立公園であることの検討と  
いう意味でしょうか。

○福田委員 要するに国立公園であるのに開発可能なのかどうかという点について。要するに  
今ガイドライン上は原則だめというふうに書いてあるわけですが、その点についてこれが選ば  
れた理由というのが、どの程度積極的に説明されているのかなと、そういう趣旨です。

○満田委員 実質的には私が記憶している範囲では、開発調査自体の、そしてプレF/S自体  
のガイドラインとの整合性については、特段クラリフィケーションもお答えもなかったと記憶  
しております。ただし、もちろんその国立公園であることの影響自体は議論になっていました  
が、ガイドラインとの整合性については、特段のやりとりはなかったと記憶しています。

ちょっとほかの委員もし違っていたら補っていただければと思います。

○田中副委員長 今のことでいえば、6ページのフィージビリティ・スタディーのところ  
では、ガイドラインとの整合性ということ、ここでご意見をまとめてあるんですね。今、福田委  
員は前のプレ・フィージビリティですか、プレ・スタディーの段階でどうかということ  
ですね。

○福田委員 何とはなしに、何でもこういうふうな案件選定をしているのかということに問題  
は立ち返らなくてはいけないかと思うんですが、要するにマスタープランを選ぶと。少なく  
とも日本政府の協力準備調査として、次にF/Sをやるということを見据えてやっていくとい  
うからには、そのマスタープラン、さらにはその中で選定された優先プロジェクトのプレF/S  
の中で、次F/Sとしてとり上げることができる事業なのかどうかということは、当然検討さ  
れてしかるべきなんだろうと思うんです。

それで、F/Sはそれなりのお金がまたそのために使われて、億単位の多分なるのかなと思  
うと、ちょっとそのガイドラインの結構基本的な部分で引っかかる可能性があるものとい  
うのは、この段階で残っているということに、私としては非常に違和感を感じるというところ  
です。助言としては、もうこの段階まで来てしまっていますのでこういう形にならざるを得  
ないのかなと思いますが、その点は今後のマスタープランのやり方という意味でもそうですし、  
次にF/Sに進むのか進まないのかという点においても、JICAのほうで十分考えていただ  
く必要があるのかなと思います。

○満田委員 実はこれは私も頭に引っかかっていたんですが、開発調査自体に関しても、ガイ

ドラインは適用されておりまして、ガイドラインの範囲というのは開発調査及びその後の実際の環境レビュー及びその後の事業自体に広くかかわっているものなので、開発調査にもそのガイドラインは係るわけですよ。この案件については、開発調査は私の記憶では改定前の旧ガイドラインが適用されていたと記憶していますが、その旧ガイドラインでも国立公園というか、保護区内でのプロジェクトはだめだということは書いてあったはずなんです。ですから、非常に厳密に言えば、開発調査の結果、選ばれた優先案件のプレF/Sが開調内で行われたとすれば、そのときガイドライン上の検討があつてしかるべきだったと思うことは思うんです。ですから、もし今からの追加というものが許されるとすれば、注意喚起として、要は開調の結果選ばれたF/SなりプレF/Sなりのガイドライン上の整合性について、検討するべきであったというような内容の助言をつけ加えたほうがいいのかと、私は今福田委員に問われて思った次第です。

○田中副委員長 記憶では前の段階で、2月ごろでしたか、この案件は。2月ぐらいでしたかね。そのときの助言案というか、当時は助言ではなかったかな、指摘事項と答申と何か対応案というのが、たしか資料が出ていましたね。手元に持ってきていませんが。そしてきょうは含まれていなかったでしたか。

○JICA河添課長 ある意味、マスタープランの中の技術的なお話ですので、ガイドラインとの整合性等については触れられていないということです。

○田中副委員長 つまり、手順としてはそういう調査の過程を経て、アヤゴという場所が一番有力になったと。そこが実はこの国立公園内であると。したがってということで、この6ページの24番の指摘が浮上してきたわけですね、今回。今、満田さんがおっしゃるのは、何か前置きを書いたほうがいいのかということですか。

○満田委員 案といたしましては、事実関係といたしまして、開発調査自体には旧ガイドラインが適用されているわけなんです、それでも全く同じ規定が含まれているはずなんです。ということは、開発調査も協力事業というふうにJICAの中では位置づけておりますので、プレF/Sとしてアヤゴが選定される過程において、ガイドラインとの整合性を恐らく検討するべきであったと思うんです。それが結果がどうあれ。要は最初のマスタープラン自体は広く複数の事業についての大体の比較を行っていたので、ガイドラインの整合性は問題にならなかったわけなんです、プレF/Sとして選定された時点で、当時のガイドラインとの整合性については、確認するべきだったのではないかと思われるので、その旨、記したほうがいいのかという、そういう意見なんです。

○田中副委員長 いかがでしょう。

○日比委員 記憶をたどりながらなんですけれども、去年の2月でしたかの段階では、恐らくガイドラインとの整合という言い方をしていたかどうかは別にして、やっぱり国立公園内が候補地として挙がっていることの問題点というのは、当時は答申案というんですか、中にはたしか含めたように記憶しておりますけれども。それがどうそれに対応されたかというところまで、すみません、ちょっと記憶が今ないんですけれども。

○田中副委員長 それはすぐ何か映し出せないの。当時の答申案とか対応とかいうのは、たしか12月24日のワーキングのときには出ていたと思うんですが、違いましたか。

○JICA河添課長 すみません。手元には今ないです。ただ、その一方で、今、日比さんのほうからいただいた国立公園内での事業について、この件については十分留意を行うことというのは、答申案の中には入っていたと私も理解しています。

○原嶋委員 ちょっと確認ですけれども、今、別紙の規定については以前のもので全く同じなんですか。それをまず一つ確認したいんですけれども、それが一つと、あと2点目は今福田先生のご指摘が、遡及する云々ということは、そういうこともあると思いますけれども、とにかく問題があるということなので、どういう判断をするのかということについて、どう考えるかということについて、明らかにしたほうがいいのではないかということなので、満田先生がおっしゃったように過去云々というよりは、今どう判断するかということのほうが極めて重要ではないかと自分も思うんですけれども、その2点ですね。全く規定は同じなんですか。それはちょっと私も手元にないので。全く同じ。

○満田委員 自然環境に関する規定は全く同じです。

○JICA河添課長 その意味では、自然生態系に、生態系は初めて入ってきたんですね。ただ、以前においても影響を及ぼしやすいセクターの中にも、例えば森林伐採等、あるいは国立公園、国指定の保護対象地域及びそれに準じる地域ということで、影響を受けやすい地域の例示は書いてある。

○満田委員 そこではなくて、別紙でしたっけ。

○JICA河添課長 別紙2のところではないですか。

○満田委員 別紙の、多分法令との整合性というようなタイトルがついているところです。

○田中副委員長 きょうの配付した冊子でいけば、19ページの法令基準計画等々の整合とか何かここではないでしょうか。

○JICA河添課長 旧のガイドラインだと別紙の1というところに、政府が法令等により自然保

護や文化遺産保護のために特に指定した地域の外で実施しなければならないということは書いてあります。

去年来からずっと議論してきておりますけれども、このマスタープランの中で実際にアヤゴという地点が提案されており、この場所は国立公園の中であることは確かです。その一方で、その国立公園内における規則についても、検討する余地があると思います。例えば、これも国における法律等で決められているものもあるとは思いますが、これはワーキンググループの中では議論されていますが、ウガンダのNGOの方がおっしゃっている国立公園においては指定解除が必要ではないかというご意見である一方、ワーキンググループの中でJICAが調査報告としてお話ししたのは、ウガンダの国立公園指定というのは、観光資源としての保護の側面があって、動植物保護について明示されていないというのの報告を受けております。それを盾に我々は開発しようというわけではありませんけれども、そういう状況にあるということは、事実関係として調べて、ワーキンググループにご報告は申し上げたと思います。

その国立公園でプロジェクトを提言したというところなのですからけれども、これは純粋にウガンダという国の中で、どの地点で電源開発を行うのが技術的あるいは経済的に可能なのか等々、それはもちろん自然環境面も含めて検討するわけですからけれども、マスタープランで実際協議して、その中で絞り込みを行っていった結果、国立公園内以外に候補地が有り得ない、そういうプロセスを踏んでのことではありますので、そこの先を進めるかどうかについての判断はウガンダ国政府に委ねるべきではないかと思う次第です。この点は、助言の中に盛り込まれていると思います。

ただ、その提言自体について、要するに我々のフィージビリティ・スタディーがどのように今後使われていくかということも一つありますけれども、マスタープランの提言の中で、自然生態系が豊かな場所で事業を実施することの是非についてはウガンダ国政府に正しい判断を行う様に提言すると共に、JICAの意思決定として、実現可能性調査を行うのが妥当かどうかの判断を行う必要が確かにあると思います。あと、今回のマスタープラン調査のまとめ方としても、国立公園内しかありませんね、どうしますかと、ウガンダ側への提言することは意味があると思う次第です。

○原嶋委員 もう一度確認ですけれども、今、満田先生がおっしゃったように、ウガンダの方の情報提供によれば、法令により自然保護のために指定した地域だという理解なんですよ。ここにいるのはほとんど日本人で、イメージとしては自然国立公園法でしたっけ、日本人の国立公園ではこうだというイメージを皆さんで議論していて、もう一つ実態としてそれに該当す

るのかということは、確認をしていただくということが一番とにかく重要なのではないでしょうか。

○JICA河添課長 ここでは議論しても仕方がないかもしれません。

○満田委員 今、2つの問題が論じられていると思うんです。ガイドラインに即してその整合性がどうなのかという話と、実態上、そのウガンダ国内のその国立公園の規定で、この事業はどのように扱われるのかという、2つ多分ポイントはあって、もちろん若干は関係していますが、ガイドラインはやはりガイドラインでありまして、それはウガンダの国立保護公園法などを超えたような規定であっても、それは遵守すべき話だと思います。

とはいうものの、実態の確認も必要だと思っております、私がワーキンググループでウガンダの国立公園法に該当するような法律で、その開発行為はどういう扱いになっているかということをお聞きしたときには、それに対しては、これから確認しますというようなお答えしかいただいておりませんで、それに付随して、とはいうものの観光資源を大切にするような、そういう側面が強いようですというようなお答えだったというのが正確なところだと思います。ですから、私としてはウガンダの国立公園法の中での禁止行為というのは、もちろん確認するべきでしょうし、本来であれば、プレF/S段階で確認するべきであったと思っておりますが、その話とガイドラインの整合性の話は、切り分けて論じたほうが良いように思います。

以上です。

○高橋委員 今、満田さんもおっしゃったようなところに尽きると思いますけれども、まず国立公園につきましては、観光目的だけで自然保護の観点は一切ないということは、私も法律を見たわけではありませんから、断言はできませんけれども、それはあり得ないと思います。

私は質問の中で、スコーピング案のところで国立公園について何か整合性をとるようにというのは、以前ですよ、私は参加しておりませんでしたけれども、そういう意見があってそれに対する回答があって、管理体制と整合性をとる必要があるのではないかというような質問をしました。そういう一連の中では、実態として管理上の計画はその観光的なそういう計画しかなくて、自然保護上の管理計画がまだできていないというご説明があったというふうに私は記憶しています。それで、国立公園は国立公園でそういうことで確認をしていただければと思います。

一方、このガイドラインとの関係につきましては、この6ページのいわば24番ですよ。これの位置づけが、ガイドラインの整合性という位置づけが、フィージビリティ調査のところに出てくるのか、あるいはその前の部分といいたいまいしょうか、マスタープランとか、プレF/S

のところに置くべきなのか、多分その違いだろうと思うんです。私自身も当初の意見とか助言案のとき、こういうふうに2つに分かれるという認識はなくて、両方一緒にしていろいろな意見を出したりしたこともあります。これは私ではなくて、ほかの委員のご指摘ですけれども。

この24番でも、今後F/SをJICA事業としてやる場合には問題がありますよということですから、これはF/Sをやるという前提ではないわけですね。やるかどうかという判断のときに、きちんとこういうガイドラインとの整合性を考えなさいということですから、それは場合によってはこのマスタープランなり、そちらのほうの意見といたしましょうか、助言ということにもなるのではないかというふうに思っている次第です。

以上です。

○田中副委員長 24番の今の扱い方とか考え方、整理していただいたんですが。

○満田委員 とはいうものの、正確に言えば、これはフィージビリティ調査をJICAとして支援する前、あるいは段階に際しての助言なんですね。F/Sの内容ではないことはご指摘のとおりなんです。かといって、開発調査の内容にかかわるものでも、厳密に言えない。とはいうものの、私が先ほど申し上げたように、開発調査のプレF/S段階におけるガイドラインの整合性との確認ということをもし入れるのであれば、それは前段階に厳密に言えば係る。つまり開発調査部分に係るという位置づけになると思います。

つまり、本当に厳密にこれを項目立てをするならば、本当は1、2、3とありまして、開発調査、つまりマスタープラン及びプレF/S、2がフィージビリティ調査へのJICAの支援について、3がフィージビリティ調査について。というのは、要はフィージビリティ調査の内容に係る助言というのは、これはJICAがその支援をしない場合でも、こういうことについては生きてくることもあり得る。もちろんそのレバレッジは低くなると思うんですが、F/Sをやる際にはこういうことに気をつけてくださいねという助言ですので、JICAの支援を所与としないものなのではないかと私は自分では整理しているんです。つまり、JICAが支援しなくても、F/Sというのは実施されることがありますので、そこら辺はすごく厳密に言い出すと、ちょっと違うレベルの話をしているのではないかとと思うんですが。

ちょっと後半に私が言ったことは無視して下さって結構ですので、厳密に言えば、1、2、3というそういうことなのではないかという意見です。

○田中副委員長 さて、どうしましょかね。先ほど前段の、前段のというのはことしの2月ぐらいの3月の段階の、その答申と指摘とそれに対する対応案というのはどうなっています

か。お手元にございませんか、その資料。

○JICA河添課長 答申は今手元にはあるのですが、どうでしょうか。

○田中副委員長 でもそれは重要な資料ですよ。今の話にかかわって。

○JICA河添課長 今のお話にはかかわりますが。ただ、この場でコピーを取りに行くのも時間がかかると思いますが。

○田中副委員長 ちょっとご紹介ができれば、どういうことが議論されてどういう答申がなされていて、それを受けて今回またこういうことをするんだという経緯がわかると思いましたが紹介したんですが。

○JICA河添課長 A4で2ページぐらいなのですが。

○福田委員 すみません、これ私も実は手元にあるんです。関係あるのは要するに15番の一番最後のところですよ。

○田中副委員長 福田さん、読んでください。

○福田委員 このスコーピング案答申というやつですよ。

○JICA河添課長 はい、そうです。

○福田委員 これはステージ3の環境評価では、マーチソンホールズ国立公園におけるゾーニングと管理方針について再確認することが望ましいと、そういう助言ですね。答申ですね。

○JICA河添課長 そうですね。15番はそのように書いてありますね。

○田中副委員長 一応、議論はあったように記憶が何となく薄っすら覚えてはいます。

○原嶋委員 していないことはないと思います。問題はだから結局それに該当すると、その段階で判断できるとはとても言えないと思いますし、それを確認してほしいということは確かに申し上げたところだと思います。

○田中副委員長 たしかそのように思ったんですね。

○原嶋委員 ですから、いずれにしてもここで言うところの、法令等により自然保護や文化遺産保護のために特に指定した地域ということで、断定できるのかどうかということについては、その段階では少なくとも断定は、そのメンバーではしていないと思いますけれども、する必要はあるし、調べる必要があるということの指摘をしたと。

○田中副委員長 そういうことですね。

○原嶋委員 それを調べていただいているかどうかは、ちょっと私、今回参加していないのでちょっと存じ上げておりません。

○田中副委員長 そういう経緯で今回、このフィージビリティというか、この調査で場所が

アヤゴということで決まってきたので、いよいよきちんとガイドラインとの整合については十分説明してくださいねと、こういうことにさらに進んだわけですね。

○原嶋委員 いずれにしても建設的に申し上げれば、それを確認していただくということはこれから必要なんだと思うんですよね。国立公園の中でもしかしたら全く規制のかかっていない部分もゼロではないかもしれませんが、日本でも全然何もできないわけではないでしょうし。ちょっと大きなものなのでなかなか難しいと思いますけれども。それをもうとにかく確認していただいて、それに該当するかしないかということは、もう十分注視していただくということは必要でしょうね。

○田中副委員長 そうしますと、きょうの24番の6ページのところに、以上の点からということと、ここが指摘事項、要望事項になるわけですね。助言事項。本事業のフィージビリティ調査にJICAとして支援することに関しては、ガイドライン等の整合性について検討を行い、納得の行くような説明を行うと、こういうことに今とどめているわけですが、これよりもさらに進んだというか、加えるような助言案にするのか、あるいはここでおさめるのかということかもしれません。何か加筆といいますか、加えることを行うかどうか。突き詰めてはそういうことかなということかと思えますけれども。

○原嶋委員 先ほど情報提供あったお話が仮に本当であれば、それはそれに該当するおそれは非常に高いですけれども。でもそれを今確認はできる方いらっしゃるんですか。ちょっと私は確認できないです。多分、その真偽について今断定的な確認できることは難しいのではないのでしょうか。

○JICA 和田 事業担当部の者ですが、若干補足でご説明させていただいてよろしいでしょうか。

産業開発部電力課の和田と申します。今日はどうもありがとうございます。マーチソンフォールズ国立公園内ということで、この地区の開発について日本の法規制とウガンダ側の未成熟な法令等を踏まえて、現時点でその中での開発については明確に判断ができるようなぐらいクリアな法令がないというようなところであって、調査団としてもこのあたりが歯がゆいなと思いつつ、マスタープランで個別の地点を開発する計画を考える上で、ウガンダ政府としても、いきなりアヤゴが一番いいのかとか、マーチソンフォールズが一番いいのかとかという比較の材料が今までなかったもので、そこをクリアにしたいということが本協力の背景にあります。

開発の規模だとか、例えばアヤゴが今の開発ですと、ブジャガリの様子も見ながらというか、経験も踏まえているところもあると思うのですが、日本の調査団としてはダムでせきとめる案

ではなく流れ込み式で、それなりの方法について環境影響の少ないものを検討してはどうかというようなどころまでの検討に終わっているところは事実でございます。委員の方がおっしゃられたところも議論がしてあったと思いますし、現地でステークホルダー協議をNGOにもオープンで実施してきておまして、ウガンダ政府のエネルギー担当省のホームページに、ステークホルダー協議の資料も全部今もオープンで載っている状態でございます。

ということで、細心の注意を払いながら、環境重視ケース、経済重視ケースなどで比較してみても、今のところアヤゴが一番Aが多かったというようなどころです。ただ、ご指摘あったとおり、これが本当に開発すべきところなのかどうかというのは、EIAも必要性があるというようなどころで助言いただいておりますが、調査団もそういった認識でございますので、そこを踏まえてF/Sに行くのかと考えています。それからF/S前の事前調査でそのあたりをクリアにしていく必要があると考えております。

補足まででした。ありがとうございます。

○田中副委員長 満田さん、何か。どうぞ。

○満田委員 私が現地のNGOのコメントを紹介したときに、法律についてはこうなのではないですか、だから不明ですというコメントを紹介したことがこんなに重くとられるというのは、むしろ私としてはブジャガリの経験というものを強調したつもりだったんです。これはあくまでやっぱり確かな情報に基づいて確認すべきことだと思われまして。ですから、この情報のみをもってどうだと言うつもりは私にはございません。とはいうものの、依然としてガイドラインとの整合性というのは、それとは別に検討を論じられるべきだと思っているということの補足、さらなる強調ということで、お願いいたします。

○田中副委員長 ですから、私どもの問いはむしろ、この6ページのきょうの助言案に何か先ほどつけ加えるという案もあるのではないかということをおっしゃったものだから、何かこれでいいのではないかという案もありということですね。そこででは、日比さんにまた。

○日比委員 今の議長の間いかけに関して言えば、やはりこの、以上の点からというところが肝になるのかなと。私はここに書かれているままでいいのではないかなというふうに考えます。ただ、ここに書かれていることをどう解釈するかというところで、あくまでこのガイドラインとの整合性の慎重な検討というのは、国立公園が本当に保護に値するところかどうかというこの検討ではないというふうに思うんです。国立公園は、実際保護に値するかどうかは置いておいて、国立公園というのはタッチしないというのがこのガイドラインに書かれていることだと私は解釈しますので、ここが国立公園に当たるのか当たらないのかということの検討を

求めているのが、この以上の点からということなのかなというふうに私は理解して、このままでいいのではないかというふうに思います。

○田中副委員長 どうぞ。

○満田委員 余り、プレF/Sといますか、開発調査の後半部分でのガイドラインの整合性についてここに追加するということは、議論をするのには時間を要しますので、口頭で問題提起するだけでとどめさせていただきますが、厳密に言えば、開発調査というもののガイドラインの範囲内でありまして、よく開発調査の中でマスタープランのみならず、F/S、プレF/Sが実施されることもあるわけなんです、その選定過程におけるガイドラインの整合性というのは、今後とも審査部のほうで留意して見守っていただきたいということをお願いしたいと思います。

以上です。

○田中副委員長 では口頭喚起で、口頭コメントで審査部のほうにお伝えし、助言委員会としても共有するというので、主査としておさめたいというふうにご判断ですかね。

ほかのところでもし、全体あと見ていただいても随分これを議論いたしました。

それでは、文言等の修正、最後は微調整があるかと思いますが、おおむねこれで委員会としては助言案として了承といたしますか、まとめたということによろしゅうございますでしょうか。

ありがとうございました。それでは満田主査、大変お疲れさまでございました。よろしく願いいたします。

それでは、もう一つの案件、バングラデシュのダッカの案件ですか。これは原嶋委員のほうからですね。

○原嶋委員 お手元の資料、バングラデシュ国ダッカ都市交通網整備事業準備調査をごらんいただきたいと思います。この案件については以前にスコーピングの段階で答申をさせていただいて、それを反映していただいてレポートがつくられてまいりました。

今回はそういう段階でございまして、それに基づいて助言案をまとめさせていただきました。日時はお手元の資料のとおり、12月27日、出席は私のほか、石田先生、田中先生、早瀬先生、松下先生、村山先生でございます。配付された資料もお手元の資料に記載のとおりでございます。中心はドラフトファイナルレポートの環境社会配慮部分、それに加えてE I Aの報告書案、RAPの報告書案が主な対象でございます。

既にスコーピングの段階で、いろいろご意見を出ささせていただいておりますので、今回は特に住民移転について、非常に大きな関心が向けられております。全体を通して順番にまいりま

すけれども、大体案についての幾つかのご意見のほか、スコーピング案についても従来のものに加えて、大気と地盤沈下、そしてアクシデントですか、これについて若干見直す必要があるのではないかというご指摘がございました。あと、TORについても幾つかご指摘がありまして、ほとんどが住民移転にかかわるものでございます。住民移転につきましては、現在の段階ではたしか240世帯ぐらいの規模が想定されているそうでございまして、この次の段階で詳細設計が行われて、それをできるだけ最小化をして、次は円借款の段階に入って、環境レビューということで、その段階で改めてこの委員会で議論するという機会が設けられる予定だということでございます。

特に、住民移転については、相手国とJICAの住民移転に対する考え方とか、具体的な施策がかなり差があるということで、そのギャップをどのように埋めていくかということが非常に中心的な問題でございました。特に非正規住民の取扱いとか補償水準の問題などについて、多く時間が割かれて議論されております。あと、その補償の方式ですね。金銭によるものなのか、あるいは代替地の提供によるものか、そういったところが中心の論点となりまして、特に9番以降、そういったものを各委員の先生方のご指摘を踏まえて、まとめさせていただいております。

あと、既にステークホルダーミーティングが行われておりますので、そういったところから出た意見の中で、特に今後注目ないし対応を配慮すべきことについてのご指摘もありまして、全体としては住民移転にかかわるところが非常に多くのところを占めているということで、全体のご報告を終わらせていただきます。

この案件につきましては、先ほど申し上げましたとおり、この後、円借款ということでアプレザルに向けて環境レビューということが想定されておりますので、それについてはまた先方から報告書が出されて、この助言委員会で確認ということですか、作業をするということが予定されておりますので、またその際に皆様のご意見をちょうだいするということになるということで、一応簡単にご報告させていただきます。

○田中副委員長 ありがとうございます。

ワーキングの先生方で何か補足のことがありましたらいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、全体、皆さんから何か追加あるいは疑問、確認ありましたらお願いしたいと思います。

○原嶋委員 すごく些細なことですけども、7番の3)のMRTはちょっとフルネームに変

えておいてください。些細なことですけれども。

○田中副委員長 わかりました。少し表現の整理ということですかね。この案件もたしか12月27日に審議をして、暮れに審議して、1週間でまとめていただいて、大変主査の原嶋先生には本当に精力的にとりまとめをしていただいたと思います。

よろしゅうございますか。おおむねこれでよろしいということであれば、確認をして助言として確定させたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、ありがとうございました。

さて、一応きょうの予定されている議題はすべてこれで終わりによろしいですか、事務局、大丈夫ですかね。

そうしますと、あと今後のスケジュール等の確認をしていただいて、大変スケジュールが押しておりますけれども、事務局からアナウンスをお願いしたいと思います。

○JICA河野課長 今後のスケジュールの確認でございますけれども、別表のとおりでございますが、変更になりましたのは上からいきますと、2月9日のスーダンが2月8日になりました。2月14日のジャカルタにつきましては、2月10日に変更になっております。2つ飛びまして、ベトナムの高速道路につきましては、2月16日ということでございます。ベトナムのPPPですね、その2つ下でございますけれども、これについては2月28日というところで、ベトナムの両案件につきましては、2月7日の全体会で概要説明をさせていただくということでございます。簡単ではございますが。

あともう一点、お伺いしたいのですけれども、来年度のスケジュールの設定なんですが、委員の方々のご都合をご確認させていただければというところで、特に来年度の授業等のスケジュールがいつごろ決まるのかというのをお聞きしたいと思うんですが、いつごろお聞きしたらよろしいのでしょうか。

○田中副委員長 もう来年の授業日は大体決まっているのではないのでしょうか。授業担当は。したがって、またアンケートしていただければ大体わかると思います。

○JICA河野課長 わかりました。そうしましたらまたアンケート用紙をお配りさせていただきますので、それにご回答をいただければと思っております。

○田中副委員長 よろしいでしょうか。大変、案件もきょうは多くて、あるいは司会の不手際もあったかもしれませんが、一応今5時50分ですけれども、予定の時間を50分ほどオーバーして終了ということになりました。

皆さんから特になければこれで本年第1回目の全体委員会を終了させていただきます。よろ

しゅうございますか。

それでは、どうもありがとうございました。

午後 5時50閉会