

環境社会配慮助言委員会

第9回 全体会合

日時 平成23年2月7日（月）14：30～17：24

場所 JICA本部 229テレビ会議室

（独）国際協力機構

午後 2時30分開会

○JICA河添課長 では、2時半になりましたので、第9回の全体会合ということで進めてまいれたらと思いますが、よろしいですかね。

平山先生は、また後ほどいらっしゃるかと思いますけれども、ご欠席のご連絡はいただいておりますので。ですので、ここから議長のほうにマイクを預け、進行をお願いしたいと思います。

○田中副委員長 それでは皆さん、こんにちは。

きょう、村山委員長が欠席ということで、私が代理で進行させていただきたいと思います。どうぞ、よろしくお願いいたします。

きょうもお手元に見ていただきますとわかりますように、大変案件、概要説明であるとか、それから助言案の確定の関係、何件か討議課題がございますので、できるだけ時間内に終わらせるように努力をしてみたいと思います。

それでは、早速ですが、案件概要説明のほう、6件ございますので、順番にご紹介をしていただいて、内容についての確認、それからあとワーキンググループの設置についてのお諮りをしていきたいと思います。

それでは、第1番目の案件からお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

○JICA小田島参事役 それでは、第1点目ということで、ベトナムの高速道路案件、ベンルックーロンタイン間の案件についてご説明したいと思います。東南アジア六課でベトナムを担当しております小田島と申します。よろしくお願いいたします。

お手元に配られていますベトナムの南北高速道路、これをごらんいただいて、この同じ資料がパワーポイントで表に出しておりますので、ごらんいただければと思います。

まず、ベトナムの特徴ということで、ご案内のことだと思いますけれども、ドイモイ以降、移行経済と市場経済化される中で、ASEANの大国であり、日本との戦略パートナーシップが強化されつつある国というところです。

ベトナムの開発の課題等について、ここのちょうど資料の半ばより下に掲げさせていただいております。ちょうどこの半ばから下の左側に開発の課題とありますけれども、成長の促進、それから格差の是正、生活面・社会面での向上、それから環境保全、制度整備、ガバナンスの強化というところが、ベトナムのほうで考えております開発課題と。それに対応する形で、日本の援助政策も4つの柱というところで、その右側になりますけれども、(1)から(4)までそれぞれに即応する形で支援をしてきているというところです。

今回の高速道路案件と、これは経済インフラでございまして、（１）の経済成長促進・国際競争力強化に資する案件ということで、位置づけられてきているものでございます。

事業の背景、これはちょっと簡単に申し上げますと、ベトナムの道路の整備状況を数字で若干ご参考まであらわしているところです。

フィリピン、タイ等と比べまして、ちょうどこの表の半ば、ナショナル・ロード・ネットワーク・デンシティというところですけども、タイとかフィリピンと比べましても、ベトナムというのは、かなり数値が低くございまして、高速道路の整備がおくれているという状況でございまして。高速道路、運輸交通機能の未発達による問題というものが顕在化しておりまして、経済発展の妨げ、あるいは大都市部における交通渋滞、交通事故、排ガスの問題ということを引き起こしているという状況にございます。

本事業ということでございますけれども、後ほど地図が出てきますけれども、こちらはちょうどベトナムの南部ホーチミン、旧サイゴンでございまして、そちらにおける高速道路事業ということで、南部の円滑な物流の確保ということをねらった案件でございまして。この建設によって、ホーチミン市南部の諸都市からの物資を、ホーチミン市街を経由せずに、ちょうど港まで送っていくルートを確認するというのがございます。

あと、ホーチミン市内の渋滞解消ということですけども、ホーチミンの東西には、それぞれ工業団地が集積しておりますけれども、今の状況ですと、ホーチミンの市内を通るということがありましたので、今回道路をつくることで、ホーチミン市内の交通渋滞解消というものをねらっております。

あと、メコン地域の接続性の確保ということでございますけれども、ホーチミンからカンボジア・プノンペンへと道路が延びておりまして、今回の整備の背景にもメコンへの一体性というのを確保していくねらいもあります。

事業の場所でございますけれども、この左側の地図のちょうど真ん中にホーチミンシティというのがございますけれども、この青い線の輪のようになっていますけれども、そのやや下のほうに、赤く「ベンルック」と「ロンタイン」と吹き出しが出ています。この区間が、今回整備する場所でございます。

ホーチミンシティのちょうど真ん中にございまして、そこをバイパスをするというんでしょうか、ちょうどロンアンというのが、地図上でいいますと左側にありますけれども、この辺に工業団地も集積しておりまして、このベンルック、ロンタイン、赤い場所を通りまして、ロンタインの先に港がございまして、そこへ荷物を出していくという形を想定しております。

事業サイトでございます。今回の場合は、ADBとの協調融資でセクション分けをしているものでございます。真ん中の濃い青のところは円借款の対象でございまして、その両端はADBが整備するということなのです。

事業概要、この下に述べさせていただきますけれども、全体が57キロ、これに対して料金所等々のあるいは構造物をつくっていくと。あと、コンサルサービスでございまして、通常の施工管理とあわせて環境のモニタリング、それから住民移転のモニタリング等もサービスでやるというふうになっております。

円借の区間ということですが、ちょうどこちらにございます2つの長大橋を含む11キロの区間に対して整備をして、ITS等の導入も行うということでございます。

環境カテゴリーでございまして、カテゴリー分類としましては、ガイドライン上Aということで、大規模の住民移転が想定されております。全体57キロのうち、円借分としては長大橋の、先ほどあった11キロの区間ということなのです。

環境配慮等の文書の状況でございまして、EIA報告書は、実施機関でベトナムの高速道路公団VECによって作成されて、上部機関であるベトナムの天然資源環境省により、承認を受けておるものでございます。

それから住民移転計画については、作成されているという状況でございます。

工程でございまして、ちょうどADBのバーチャートの左側に2010年というのがございますけれども、そこが一番上の黒い三角でございまして、ADB理事会承認というのがございまして、昨年暮れにADBの承認がおりております。全体の区間についての詳細設計、ADBの資金での実施が開始されているという状況です。

下のボックスですが、オレンジのボックスについては、円借の部分について、その期間を記載させていただいております。

その審査を今後行っていくという状況でございまして、環境レビューの方針について、助言の対象とし、ワーキンググループについては2月16日を予定しております。

以上でございます。

○田中副委員長　ありがとうございました。

内容について、少しいかがでしょうか。確認であるとか、ご質問。

はい、どうぞ。

○石田委員　私、担当はしないんですけれども、お聞きしたいのはADB等との協調融資の場合、JICAが今回担当される区間と、それからADBの区間は物理的に分かれています、

環境社会配慮ガイドラインは、それぞれ双方の実施機関というか、融資機関の基準をそれぞれの区間で別々に当てはめるというふうに理解していいのでしょうか。

○JICA小田島参事役 全体について、ADBのほうがガイドラインの適合というのを確認しております。ADBの事業として、昨年末に役員会にかかったのは、全体として、ADBのガイドラインが適合しているかどうかということを確認して行われています。

基本的に、ADBのガイドラインとJICAのガイドラインというのが、大きなそごというのがないというふうに理解しておりまして、今回ガイドラインとしてチェックをするというところは、JICAとしては、まずJICAの部分をやるということですが、それぞれの機関が、それぞれやるという。ADBが全体をやって、JICAとしては、JICAの部分にフォーカスをしながらやるという形を想定しております。

○石田委員 そうすると、この委員会の――すみません、僕ワーキンググループに出るわけじゃなくて、あんまりしつこくはしたくないんですが、ワーキンググループの中ではADBのことも踏まえつつ、ADBのガイドラインとJICAのガイドラインを両方適用した形でどうかということ議論するということになるのでしょうか。

○JICA河野課長 基本的には、このワーキンググループでは、JICAのガイドラインが適用されているかどうかということを確認いただくということだと思います。

ですから、助言の対象も基本的にはJICAの対象区間を対象に助言いただくということでございます。

○田中副委員長 はい、どうぞ。

○高橋委員 大規模な住民移転が想定されるということですが、今、おわりの範囲で、およそどれぐらいの住民が対象になるのか。そして、例えば、建物がやや仮設的なといえようか、バラック的な建物なのか、かなり高級の建物、構造物が続いているようなところなのか、もしおわかりでしたら教えていただけますか。

○JICA小田島参事役 まず規模でございますけれども、全体の影響を受けるという世帯数でございますけれども、2,558世帯。これはADBの区間全体を含めてですね。人数としては、1万1,000人強と。うちJICAの対象区間、この57キロのうちの11キロでございますけれども、それについては、世帯数としては397、人数的には1,700人強というレベルです。

実際に、住民移転が発生するということでございますけれども、事業全体としては417世帯、JICAの事業の区間におきましては、ほぼ35世帯というところで見えています。

今回、どんなレベル感かといいますと、実際南部のデルタ地帯を通りますので、基本的には

湿地帯というところでございまして、構造物として、いわゆる一般の住宅もあれば、農作地もあれ、あるいはちょっとした寺社、お寺とか、そういうものもちょこちょこはございます。

ですから、全体のレベル感としては、そういう、先ほど今申し上げた数字、それから構造物としては、いろんなものが生活関係、あるいは宗教関係等々あるというような状況でございます。

○田中副委員長 よろしいですか。

ほかにいかがでしょうか。

○佐藤委員 ちょっと1件だけ。

○田中副委員長 はい、どうぞ。

○佐藤委員 すみません。デルタ地帯ということだったのですけれども、そこら辺の自然環境の状況というのは、どういう形か教えていただけますでしょうか。

○JICA小田島参事役 ちょうどメコンデルタの南部になりまして、そこにはマングローブ林というのがございまして、そのマングローブ林の中で、一部、その保護区になっている島の周辺部を通るという形になっております。

通常、いわゆるコアになって保護をする部分、それから緩衝地帯、それから移行部分といわれるところは、3地帯に通常分かれると思いますけれども、その中の移行地帯というところで、通常の経済活動は想定されると。

いわゆるマングローブを保護するために、ピュアに保護をしなければいかんというところ、それからその周辺部の緩衝地帯というところについては、かなり経済活動というのは制限されていると承知していますけれども、その外側にあたる移行地帯に位置しているというところが一つ審査を行う上でポイントになるのか。そこについては十分チェックしてくる必要があろうというふうに我々は考えております。

○佐藤委員 ありがとうございます。

○田中副委員長 よろしいですか。そうしますと、一応ワーキングは2月16日に予定されておりました、現時点で5名の方の委員が割り当てられています。この議事次第の裏側にございますが、一応その予定でよろしゅうございますでしょうか。

追加でご参加、あるいはご出席いただける委員がいましたら、ぜひお願いしたいと思います。

きょう、満田さんと武貞さんは欠席されていますので、確認をしなくてはいけないのかな。

○JICA河添課長 あとでまた確認させていただきます。

○田中副委員長 よろしゅうございますでしょうか。それでは、1件目のこの案件概要説明、

このベトナムの高速道路建設については、ここまでということにしたいと思います。よろしゅうございますか。

それでは、2件目の同じくベトナムですが、環境配慮型工業団地ということで、次の案件のほうに移らせていただきます。

ありがとうございました。

○JICA山田課長 民間連携室の係推進課長をしております山田と申します。以前、PPPのインフラに関するフィージビリティスタディの制度を新しく設けましたということで、制度の概略について、全体会合の場で一度ご説明を差し上げたことがございます。

その制度に乗りまして、初めて今回お諮りさせていただく案件が、このベトナムの環境配慮型工業団地ユーティリティ運営事業ということになります。このほかにも、幾つか、今後お諮りさせていただく案件が出てまいります、今回まさに初めてということでございます。

めくっていただきまして、本調査の背景ですけれども、ベトナム政府が既に首相決定によりまして、「市街地にある公害型産業の工場は、郊外に移転しなければならない」というふうに規定をしまして、2009年に公害型産業を具体的に17種類、染色であるとか、メッキであるとか、皮なめしといった、環境に対する影響が大きい、いわゆる公害型産業というものを指定をしてございます。

これを受けまして、ドンナイ省では、2008年に工業廃水を垂れ流した台湾企業が摘発されて、総額7,500万ドルの賠償金を求められるというような事件が起きておりまして、こういった環境への被害というのが、どんどん広がっているということを受けまして、天然資源環境省が調査を行っております。その結果、ベトナム国内のほとんどの工業団地において、廃水処理装置が完備されていないということで、環境基準を大幅に超える汚水が垂れ流されている現状というのがわかってまいりました。

ホーチミン市に隣接するロンアン省というのが、今回のこのプロジェクトの提案の対象地となっておるわけですが、このロンアン省というのが、日本企業が運営・管理をする工業団地であって、日本製の廃水処理装置の設置、それから日本の環境基準での運用というのが満たされるのであれば、公害型産業と指定された工場であっても、自分のところで受け入れていいと。受け入れるための工業団地の造成を、申し上げた3つの条件を整える形でつくっていくことに関して、意欲を持っているということがわかってまいりました。

次のページにございますのが、具体的な調査の対象の地域でございますが、南部に位置をしておりますロンアン省、ドンナイ省というのが、2つの対象地ということになってございます。

今回、調査の概要としましては、まず目的としましては、今申し上げたような背景を受けまして、環境対応型の工業団地をつくっていききたいと、あるいは既にある工業団地を、そういった環境対応型に高規格化していききたいということでございまして、既存もしくは開発が進んでいる工業団地に、新規に廃水処理施設を併設し、これを運営すると。そのことによって、工場廃水処理問題の改善、及び工業立国に必要なすそ野産業の育成を図ると、もって同地域の経済成長促進に寄与したいということでございます。

具体的に、今回調査をします内容につきましては、次の調査の概要のところに書いてございますが、3カ所ほどの工業団地を対象にしまして、まず1つ目としまして、工業団地の集中廃水処理施設のフィージビリティスタディを行う。一次的な処理については、これは各工場で行っていただくわけですが、その後に出てきた二次処理を行う、まとめて行う施設をつくりたいということでございます。

2番目としましては、工業用水の供給施設、それから通信、電力といった附帯施設に関する需要も、あわせて調査をしたいということになってございます。こちらカテゴリー分類としましては、Aということで区分をさせていただいております。理由は、そこに書いてあるとおりですが、本事業の廃水処理施設では、工業団地への進出が考えられるメッキ工場等からの廃水処理において、重金属処理を含む可能性があるということ。それから、2つ目としましては、施設用地は、造成済みの工業団地内の区画内であって、こちらは、住民移転は発生しないということではありますが、1点目の理由を重く見まして、カテゴリーAということで区分しております。

こちらが、実は調査では、幾つかの土地が対象として候補に挙がっているわけですが、その幾つかのうちのスナップショットを載せてございます。いずれもロンアン省のほうの工業団地、既にあるものについてでございます。

調査の工程ですけれども、こちらは既に昨年の12月から調査を開始しておりまして、この後、最終報告書が出てくるのが、おおむねことしの4月、5月ぐらい、こういったスケジュールを目指しまして、今鋭意現地で調査を進めておるところでございます。

この助言委員会に関しましては、本日の案件概要の説明、それから月末に、28日に予定をさせていただいておりますが、ワーキンググループでの会合を持って、スコーピング案について協議をいただいた後、ファイナルドラフトが出てくる4月の段階で、もう一度ご助言をいただきたいということでございます。

以上です。

○田中副委員長 よろしいですか。いかがでしょう。この案件の内容についての確認ですが。

○柳委員 よろしいですか。

○田中副委員長 はい、どうぞ。

○柳委員 この集中廃水処理施設というのは、これは工業団地なので、各工場からどういう形で廃水を集めるんですか。

日本の場合だと下水道があるわけですがけれども、各工場が場外施設を設けて、そこから二次処理のものを下水道に流すというのは、日本でも部分的にはやっているんですが、そういう意味で、産業下水道的な発想で、僕は極めて望ましいと思っているんですが。

こういうのも日本でも逆にやるべきだと、個人的にはずっと主張しているんですが、そういう意味で、これは工業団地なので、そんなに距離はないと思うんですが、施設構造的にどういう形で持ってくるんでしょうかね。

○JICA山田課長 ちょっと構造的なものですとか、技術的なことについては、今の段階では詳細はわかっておりませんが、それも含めて、調査の中で確認をしたいということでございます。

現段階で申し上げられることとしましては、工業団地の敷地内に、新たな集中廃水処理施設を置くということでございまして、そういったバウンダリーを超えた大幅な下水道のつなぎ込みとかというのが、現段階では想定されているわけではないということでございます。

○柳委員 これは処理されてから公共用水域に流されるということになるんですよね。

○JICA山田課長 そうですね、はい。

○田中副委員長 どうぞ。

○松下委員 この事業は、有償PPPということですが、事業の具体的な主体はどのような形になるんでしょうか。

○JICA山田課長 事業主体は、これは基本的に民間をベースとします事業体を新たに作りまして、処理を行うということでございます。

今回は、工業団地の造成の部分を実行ということではありませんで、工業団地の実施主体とは別に、処理を引き受ける部分だけの事業体を、新たに設置をするということを考えておるようです。

○田中副委員長 よろしいですか。

はい、どうぞ。

○福田委員 ちょっと、今、パワーポイントに表示していただいている調査工程を拝見してい

るんですが、調査はかなり始まって、もう半ばぐらいまで来ていて、現段階でここでご説明いただいて、こちらから助言をさせていただくということになると、なかなか助言した内容を調査の中で十分反映するのも困難なのかなというようなスケジュールに見えなくもないのですが、その辺のどれだけ反映できるかという見通しと、ちょっとこれだけ調査の開始時期との関係で、ここの委員会での助言を求めるという作業がずれ込んだという理由を教えていただければと思います。

○JICA山田課長　今回、ご助言いただく内容の調査への反映について、これは言うまでもなく、当初からご提案者さんには、そういうことでプロセスを踏みますということを理解いただいた上で、調査を開始してもらっていますし、その辺は心配ないのかなと思っています。

ずれ込んだ理由ですけれども、すみません、日程的な調整ですみません。民間連携室で特に調整をしていたというわけではありませんので、ちょっとこの辺は、我々のほうからの回答は責任を持ってできないと思いますけれども。

○JICA江上　審査部の江上と申します。

今のご質問の点ですけれども、実際調査は12月に始まって、やっとスコーピングが今まとまりつつあるところですので、時期的に遅いわけではございません。それから全体工程がコンパクトになっているのは、この調査がP P Pということで、本調査のみで完結することは必ずしも考えていないということです。E I Aは場合によっては、次の相手国政府とかJ I C Aの調査でやらないケースも含めて、今後のスケジュールを検討していくという形になります。ですから、このようなスケジュールになっております。

○田中副委員長　はい、どうぞ。

○福田委員　今の最後のお話なんですけれども、そうすると今後の環境社会配慮に関する調査はどうしていくのかということも含めて、最終報告書に提案が盛り込まれるという、そういう理解でよろしいんですかね。

○JICA江上　はい。そのとおりです。

○田中副委員長　よろしいでしょうか。いかがでしょうか。

はい、どうぞ。

○柳委員　1点確認、よろしいですか。本調査の背景に書いてある、ロンアン省の3つの条件と書いてありますね。その中で、ちょっと気になるのは、「日本の環境基準での運用」と書いてあるのですが、環境基準というのは、行政上の目標基準ですので、具体的にこういった廃水施設ですと、大気圏に飛ぶのであれば排出基準ですし、それから水に出るのであれば廃水基準

ということで、環境基準と大体10倍の値が違うんですね。

だから、環境基準のもとでの運用ということ自体も、用語が不適切なんじゃないかなというように思いますけれども、この点はちゃんと確認されておかないと、10倍も値が違うので、日本でもこんなことは求めていないわけですね。だからちょっとここの用語は、ちょっと確認されたらいいと思いますけれども。

○JICA山田課長 ありがとうございます。これは、今回この案件を選んでいくにあたって、公募のプロセスをとっているわけですが、公募の時点でいただいたプロポーザルに記載のあった内容を、そのまま転記をさせていただいておって、これはロンアン省側がこういことを言っていて、要するに日本の民間企業がこういった事業の提案をするということを、ウェルカムだというふうに言っているという証左の一つとして、こういう記述をしているということとして、必ずしも我々として、これをそのまま受け入れているというわけではございませんけれども、いずれにしてもご指摘の点は踏まえて、調査団にはよく伝えていきたいと思えます。

○田中副委員長 確かに、柳委員のおっしゃられたのはもっともな話で、環境基準というと、日本でいう場合には環境上の条件というか、基準なんですね。恐らく事業活動であれば排出基準とか、廃水基準とか、そういうことなんだろうなというふうに思いますが。

ほかには、いかがでしょうか。

はい、どうぞ。

○二宮委員 すみません。この環境的な状況とか、地理的な状況が、ちょっといま一つこの資料の段階では明らかではないんですけれども、実際に検討するときには、この処理された汚水が、最終的にはどういうところに排出されていくとか、周辺に例えば河川があるとか、湿地があるとか、そのような具体の情報はいいただいた上で検討ができるという理解でよろしいでしょうか。

○JICA山田課長 そういうことを予定しております。

○田中副委員長 よろしいでしょうか。ちょっと私からも2点伺いたいのですが、この対象地域や今のスライドではベトナムのロンアン省とドンナイ省とあるんですが、実際のこの内容の対象工業団地はロンアン省の工業団地なんですね。

つまりスライドを、別のところでは2カ所の省の話があり、後ろのほうのスライドの何枚目かにいくと、対象工業団地という図があって、これはロンアン省の工業団地になっています。ですから、場所はそもそもどこですかという話があります。

それからもう一つは、あくまでこれは廃水処理設備の設置を、いわば工業団地の中に行う。その廃水処理設備設置事業と、及びその運営ですかね、運営管理。こういう事業を、いわばこの案件での対象調査の対象になっている、そういう理解でよろしいのか。その2点ですけれども。

○JICA山田課長 2点目については、そのとおりでございます。

1点目につきましては、これは一応2省を対象にしております、現時点で幾つかの、それぞれの省における既存の工業団地、それから開発計画中の工業団地の名前もプロポーザル上には上がっております、2つの省でそれぞれ現状の調査と、それから今後のそういった環境対応型の工業団地に対する需要といったところを、調べていきたいということでございます。

○田中副委員長 わかりました。

はい。

○谷本委員 1つすみません。こういう事業の場合のステークホルダーというのは、どういう方が入るんですか。

○JICA山田課長 一番大きいのは、やはりこういった工業団地に入居される方たち、しかも今は一番冒頭に申しましたように、政府のこういう号令がかかる前、今でもそうなんですけれども、市街地で事業活動を行っていて、汚染を垂れ流しにしているような企業で、新たな政府のかけ声によって、移転を余儀なくされる企業というのがございまして、これを受け入れるための工業団地ということですので、まずはそういった移転に応じなければいけない企業さんですね。今後、工業団地に入居してくれる企業と、これが一番大きなステークホルダーになろうかなと思います。

あとは、パッシブな意味でいろんな影響を受けている、ある意味、今の事業活動によって、負の環境影響をこうむっている人たちというのも、一つのステークホルダーになると思いますし、それから今回のこういった事業の背景になっておる、政府令を出しているようなところの環境規制当局者といったところも、こういった事業はそもそも成立するかどうかという規制の担当というところでは、非常に大きなステークホルダーになってこようかなと思います。

○谷本委員 いやいや、二宮さんもおっしゃったように、やっぱり廃水が流されるということからすれば、当然川であつたり、湿地であつたり、その先の海に行くんでしょうけれども、そういう人たちも巻き込まれますよね。

やはり、それが二宮さんの一番やっぱり関心事はそこだと思いますし、私もそういうふうに思っています。

○田中副委員長 よろしいでしょうか。

ありがとうございました。一応それでは、また具体的な内容の検討については、ワーキンググループのほうでということで、これは2月28日ですかね。今月末のワーキンググループが予定されております。メンバーも一応内定というか、固まっております、二宮委員もご参加可能ですか。

○二宮委員 はい。すみません。前回私、全体会合にちょっと欠席してしまったので、入っていませんでした。

○田中副委員長 ありがとうございます。二宮委員もご参加可能ということで。

また、どうぞご参加可能な方は、ちょっと申し出いただければ、資料等の送付がなされるかと思いますが。よろしいでしょうか。

それでは、2月28日にまたワーキングで検討ということにさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

それでは続きまして、3件目の案件概要説明ということで、フィリピンのマニラ首都圏の南北連結高速道路ですか。先ほど似たような感じがして。

それでは、よろしくお願ひしたいと思います。また、同じあれですか。そうですか、わかりました。

○JICA山田課長 こちらもP P P F / Sの制度を活用した調査でございまして、この制度の2件目ということになります。引き続き、ご説明をさせていただきたいと思います。

この調査の背景ですけれども、アジアの危機を乗り越えまして、順調に成長を続けてきた東南アジア諸国でございしますが、フィリピンはその潜在能力に比して、若干ほかの国に比べると、海外直接投資の伸び悩みというのが指摘されております。

本邦企業を初めとして、内外進出企業の集積が進むマニラ首都圏においても、インフラの整備のおくれというのが、そういった海外投資を阻害している要因ではないかということが言われております。

マニラの首都圏の道路のネットワークを見ますと、マニラの首都圏から北方に延びる道路につきましては、クラークまで北ルソン高速道路というのが建設をされております。南のほうもバタンガスまで、こちら南ルソン高速道路というものとスカイウェイというもので、既にネットワークが構成をされているということになっております。

ただ、この北と南のルソン高速道路、及びスカイウェイで構成されるネットワークなんですが、肝心の中心部分、マニラの中心市街地で十数キロの区間、こちらが未結節というふうにな

っておりまして、これがゆえにマニラの首都圏南北の物流を阻害しているということでございます。

こちらが、非常に人口の密集する地域に位置をしているということで、したがって、そういうところを通らなければいけないことで、交通量も町なかで非常に大きくなっておりまして、産業用物流と相まって、マニラの中心部の大渋滞を引き起こしているということで、経済的な損失のみならず環境にも大きな負荷を与えているということでございます。

今、申し上げたようなのが、この地図でおわかりいただけると思うのですが、真ん中あたりの約13.4キロの未結節地点を結ぼうというのが、今回の事業の提案の内容でございます。

そうということで、この調査においては、13.4キロの区間の道路整備に関する事業性、事業実現可能性を分析するというところでございまして、調査の内容としましては、社会的な条件の調査、環境・自然条件調査、需要予測、それから設計、構造検討、それから運営・維持管理面での検討であるとか、環境影響評価、事業費、料金収入の算出、経済・財務分析といったことを行ってまいります。

こちらはカテゴリー分類ですけれども、Aということで、ガイドラインに掲げる道路、橋梁セクター、及び影響を及ぼしやすい特性に該当するというところで送っております。ちなみに、これは経済産業省の調査制度で、いわゆるプレF／Sを実施しておりまして、こちらで既に、あらかたの調査を終えております。その中で、約400世帯の住民移転が見込まれるということが確認をされております。

ごらんいただいているのが、今のこの事業が対象とする地域の写真の一部でございます。

左上の写真のとおり、国鉄のPNRというのがあるのですが、こちらのPNRの路線の上を通るような、高架形式での道路を予定しておりますけれども、線路の上を通る部分に関しては、家屋の移転というのが、おおむね完了しているというふうに聞いております。

ただ、右上の写真のように、一部まだ家屋が残っている部分もございますし、インターチェンジやランプというものも新たに設置をする予定でございますので、そういったところで土地の収用というのが必要になってくるということでございます。

調査の工程につきましては、こちらにも既に昨年の12月から調査を始めておりまして、調査の終了はことしの5月あたりをおおむね予定してございます。

環境助言の面では、委員会にお願いしたいことは、本日の案件概要説明に続きまして、3月7日に予定をさせていただいておりますが、ワーキンググループ会合、それから5月に出てくるドラフトのファイナルレポートの段階でのご助言をお願いしたいということでございます。

以上です。

○田中副委員長 ありがとうございます。

内容についていかがでしょうか。

それでは、松下さん。

○松下委員 調査対象路線の地図、場所ですね、図2-1のどこが対象区域か、ちょっと特定していただけますか。

○田中副委員長 色がわかりにくいのかな。

○JICA山田課長 そうですね。

○松下委員 点線の部分でしょうか。

○JICA山田課長 ちょっと画面上でお示しを示すとしても、ここからここまでが対象の13.4キロです。

○田中副委員長 地図上では赤い色になっているところですかね。

○JICA山田課長 そうですね。ちょっとわかりにくいのですが。

○田中副委員長 前後がダイダイ色なので、ちょっとわかりにくいのかもしれないですね。色を変えれば。

○JICA山田課長 すみません。

○田中副委員長 赤い着色されたところの区間でしょうか。

よろしいですか。

○石田委員 全く同じ質問でした。ありがとうございます。

○田中副委員長 ほかにいかがでしょうか。

○石田委員 すみません。じゃ、次もう一つ、フィリピンのマニラ首都圏グレイダーマニラがあると思うんですが、これにはカビテは入っていないんですか。カビテ州。この地図は、これは、マカティまで。マカティから……。ということですね。本当にマニラの真ん中。

○JICA山田課長 そうですね。本当に真ん中の部分だけです。

○石田委員 マニラシティの真ん中ですね。はい、ありがとうございます。

○谷本委員 1ついいですか。PNRの敷地を通ると、これはすべてPNRの敷地を通るんですか。

○JICA山田課長 すべてではありませんけれども、なるべくその上を通りたいということでございます。

○谷本委員 PNRの敷地の話。この写真の右の上のごとくというか、もっとこれよりもすば

らしいというか、すごい状況がよくテレビで放映されますけれども、そこが処理をされて、この上の左のような状況になっているという理解でよろしいですか。

○JICA山田課長 そうですね。そういうことで。

○谷本委員 では、右側は、これはどのあたりですか。

○JICA山田課長 ちょっと具体的な場所については、すみません。今……。

○谷本委員 これも立ち退かしをしますか。これは、このままですか。

○JICA山田課長 ここも移転が必要になってくる部分ですね。

○田中副委員長 1つお尋ねしますが、これは先ほどの形式でP P Pということですから、民間企業、あるいは企業連合のようなものが主体になるわけですね。そうすると、この場合は、今回はいわば調査というんですか、ある種のフィージビリティスタディですが、この後の事業の実施まで、その民間企業体が一応請け負うと、そういうこと的前提で組み立てられている、そういう理解でよろしいでしょうか。

○JICA山田課長 さようです。基本的には、今回、この調査主体、あるいは調査をご提案になった企業連合体と、それは日本側だけで構成されているメンバーでございしますが、これが現地側でその事業を推進している現地の企業と、ジョイントベンチャーの形で、新たな高速道路の事業体を構成することを考えているということでございます。

○田中副委員長 そうすると、こちらのフィリピンの例えば高速道路事業団とか、そういういわば公的な部分があると思うのですが、そういうところは基本的にはかかわらないんですか。

あるいは、そこが発注者になって、事業者がこちらになると、そういう理解なんでしょうか、

○JICA山田課長 そうですね。公共事業に関する官庁の側は、事業を民間でそういった高速道路事業を行ってよろしいという事業権、いわゆる事業権を付与する主体として、現地側の実際の事業主体というのは、これは民間の企業と。日本側で、今回この調査をやられる、あるいはその後の調査の後の事業を推進したいと言っていらっしゃる企業連合は、これは民間ということとです。

○田中副委員長 わかりました。

福田さん。

○福田委員 経産省の資金で行われたプレイフェイスというのは、現在公開されているのでしょうか。

○JICA山田課長 概要版のみ公開をされております。

○福田委員 ということは、経産省のプレイフェイスに含まれている情報というのは、いずれ

にしろ再度、この J I C A の調査の中で調査し直すということになるという理解でよろしいんですか。

○JICA山田課長 そうですね。線形につきましても、幾つかのオルタナティブというのが検討された上で、一つの案というのが推奨されておると。それを先ほどごらんいただいた線形でございますけれども、あれを中心に妥当性の確認を行っていくというのが、この調査の内容になります。

○田中副委員長 よろしいですか。

はい、どうぞ。

○原嶋委員 この道路は最終的には私有地、私有道路になっていたんですか。

○JICA山田課長 その辺の所有形態につきましても、いろんな B O T 方式がいいのか、それとも別の形態がいいのかというのも、経済分析の中で、この調査の中で行うということでございます。

○谷本委員 もう一つ、すみません。いいですか。

この事業で想定される P N R の役割は、どういうことですか。どうなりますか。

○JICA山田課長 P N R と、向こう側で民間部分の事業を推進しようとしている民間の事業体がございしますが、こちらでアグリーメントを結んで、土地の収用ですとか、それから家屋の移転、それから実際こういった線路の上を通していいということに関して、アグリーメントを結んでいるということでございます。

○谷本委員 さらに、土地収用の、そうすると例えば、こういう住宅地を収用する。そういう場合の主体は、地方の自治体と考えていけばいいんですか。

○JICA山田課長 これは中央の政府側の仕事だというふうに考えております。

○谷本委員 中央がやるかな。道路省がやるかな。

はい、結構です。

○田中副委員長 ちょっと、新しい P P P という形態で、なかなかそこいらあたりが、まだきちんと見えていないというか、整理できていないのかしら。何か、追加のコメントありますか。

○JICA武藤課長 先ほどのご質問への地域部の、フィリピンを担当をしております地域部の立場からの若干補足ですけれども、こういった高速道路のような大きい事業はもちろん、中央政府中心で推進をやっておりますが、大きな住民移転という活動の中では、地方政府の役割も位置づけられておりますので、ここら辺は細かい役割分担、それぞれいずれはなされるというふうに理解しております。

○田中副委員長 そうすると、いずれにしても次の段階でE I Aの、いわゆる、今、現時点ではフィージビリティスタディですね。次の段階でいけば、そういう手順になっていくんでしょうか。

○JICA山田課長 E I Aにつきましても、今回の調査T O Rの中に入れております。

○田中副委員長 入っている。

よろしゅうございますか。それでは、この案件も、また具体的な質疑、内容については、ワーキンググループのご検討の中でというふうにしたいと思います。

こちらは、議事次第の裏側をちょっと見ていただきたいと思います。3月7日の月曜日の午後に一応ワーキングを予定していると、こういうことになります。ちょうど1カ月先になりますけれども。あれでしょうか、現時点で、ワーキングのメンバーとして、参加可能な方は一応、少しリストをつくりたいと思いますが、いかがでしょうか。

よろしいですね、今の時点で。

それでは、どうぞ。ちょっとお手を挙げていただいて、今のところ3名でいらっしゃいますか。原嶋委員、谷本委員、それから柳委員ですね。松下委員も。

○松下委員 私は、きょう手帳を忘れましたので。ペンディングでよろしいですか。

○田中副委員長 ペンディング。はい、ペンディング。もうあと数名、五、六名いらっしゃると、多分ワーキングとしては設置可能かと思うのですが。ほかの委員でいかがでしょう。

まあ、あれですかね、きょうご欠席の委員もいますので一応確認をしていただいて、仮置きで、とにかくこの日にやるということを前提に、前へ進めましょうか。

よろしいですか。事務局のほうで、少し調整をしていただいて。日比さんも大丈夫ですか。それではいけそうですね。

それでは、3月7日のワーキングの設置ということでお願いしたいと思います。2時からということになりますね。

それでは、どうもありがとうございました。

3番目の案件概要については、以上にさせていただきます。

それでは、続きまして4番目のフィリピンメガマニラ圏のやはり高速道路ということで、今度は、また説明者がかわるわけですね。はい、わかりました。

よろしくをお願いします。

○JICA山本 経済基盤開発部の山本です。フィリピンのメガマニラ圏高速道路建設事業協力準備調査ということで、案件概要の説明をさせていただきます。

現在、この調査、まだ契約には至っておりませんので、ちょっと工程のところで詳細申し上げることができなくて申しわけないのですが、本日は概要ということでお話をさせていただきます。

背景につきましては、冒頭一、二行書いてありますとおり、マニラ首都圏に、フィリピンにおいてはマニラ首都圏に非常に人口、あとはさまざまな産業が集中しておりまして、かなり重大な交通渋滞が発生しております。こういった中、フィリピン政府におきましても、インフラ整備の計画上、この首都圏における交通渋滞の緩和を非常に重要なものとしてとらえておりまして、JICAにおきましても、幾つかのマスタープランの策定等を通じて、首都圏のインフラ整備、道路部門ですね、これについて支援をしていこうというような方針になっております。

本件の対象路線につきましては、3つございまして、CLLEX、中部ルソン接続高速道路。これはマニラの北部のルソンの高速道路になります。それとカビテ・ラグナ高速道路、通称CALAXでございますけれども、これはカビテからラグナに向けての高速道路ということになります。あとNAIAX。これはニノイ・アキノ高速道路接続道路ということで、これはまさにマニラの中心部ということで、それぞれ3つの高速道路の調査、F/S度調査を予定しております。

最初にまずCALAXなんですけれども、資料中のこの少し大き目の地図で、このラグナの部分ですね。この区間をJICAが担当するということで、これにつきましては、高速道路に沿って工業団地と位置しておりまして、それぞれの貨物車及び出勤であるとか、そういったところでマニラに向かって、あるいはマニラのほうからも交通によって、大分渋滞をしておりまして、現在整備されている道路からの交通の転換等を目指して、交通渋滞の緩和、あるいは都市環境の改善を目的とした高速道路でございます。

続きまして、CLLEX、Central Luzon Expresswayなんですけれども、JICAが担当しました、このターラックという町がありまして、こちらにカバナツアンという町があるんですけれども、2つの大きな町をつなぐというものと、現在、こちらの高速道路と、こちらの高速道路があるんですけれども、ここまでですね。この区間が接続されていないということで、ある程度交通の断絶があるということと、あとそれぞれの高速道路、既存の高速道路ですね、渋滞の緩和を目的にしております。

また、それぞれ空港、あと港湾と接続する部分においても、それぞれの今断絶している部分ですね、経済発展を阻害している部分もあるということで建設が予定されております。

続きましてNAIAX。ナイア国際空港接続道路なんですけれども、大きいほうの地図、赤

丸で囲んでいますけれども、まさにマニラの中心部ということで、渋滞においてもかなり激しいものがありまして、それが拡大すると、今回がこのぐるっと空港を囲んだ部分になるんですけれども、既存の道路の上を通る部分もありまして、そういったちょっと工事上の問題もあるんですけれども、この道路の完成によって、2つの幹線道路の接続と、あとは空港を使う車と、下を使う車の分離ということで、市内に大きな交通改善のインパクトを与えるであろうと期待されている道路でございます。

この3路線を対象といたしまして、概略設計や経済評価等を実施する調査になっております。カテゴリーにつきましては、Aとなります。

工程なんですけれども、現在予定ということで、現在契約の手続、交渉等をしておるんですけれども、目標としましては、3月から現地調査に入るということで助言対象となりますスコーピング案の作成と、あとワーキングの開催時期については、今のところ未定ということにさせていただきます。

実施課からは以上になります。

○田中副委員長 いかがでしょうか。内容についての確認。

はい、どうぞ。

○石田委員 調査対象路線1なんですけれども、この小さいほうの図で見ると、緑の一部分をJICAが担当されるということですよ。残りの部分は、すみません、聞き漏らしたかもしれません。どこか。

○JICA山本 世界銀行が融資を担当するというので、これも既に進められております。

○石田委員 はい、わかりました。

○田中副委員長 はい、どうぞ。

○原嶋委員 3つがすべて出ている地図ってどれなんですか。

○JICA山本 すみません。ちょっと用意しておりませんで……。

申しわけありません、ちょっと。

○原嶋委員 単純な質問なんですけれども、関連はあるんでしょうけれども、それぞれ離れている3つを1つにする理由は何でしょうか。

○JICA山本 それぞれ計画が同じその時期に入ってきておりまして、あとは実施機関も同じですし、それぞれ分ける理由も特にはないのかなということで、1つにまとめております。

○田中副委員長 はい、どうぞ。

○JICA武藤課長 地域部のほうから、若干だけ補足させております。

こちらの道路3案件、いずれも何らかの形の民間の活力を導入した形でやりたいということで、その最初のパッケージといいますか、フィリピン政府の優先度に応じて、まずはその3つをそういった観点で案件形成していきましょうということで、通常の一つ一つ積み上げていくタイプとは少し、そういう意味でグルーピングが違うというわけではないんですけれども、3つ一緒に次も検討していきましょうということになっております。

○原嶋委員 素朴な質問ですけれども、確かにその趣旨はよくわかるんですけれども、一方では環境社会配慮という観点からいって、そういうものを一緒にしておくということが適切かどうかということについては、審査部さんのほうでは何かご判断をされていないんですか。

例えば、具体的に言うといろんな手続がこれから始まりますよね。どのぐらい深刻かどうかは別としましても、いろいろステークホルダーミーティングをすとか、いろんなことが行われていくわけですよね。そういうところで、民間活力の活用という意味では、一つのパッケージということの効率性とか、効果性というのは、これはわかると思うんですけれども、一方で環境社会配慮という手続をするときには、極端なことを言えば分けなければいけないのではないかと、そういう議論というのではないんですか。

○JICA河野課長 特に環境社会配慮とのリンケージはないと思ってしまして、あくまで今回選定されたのは、フィリピン政府の中で、優先度の高い案件を3件上げてきたものです。さらに、民間の活力を使ったようなことも検討するというので、最初のパッケージとして上がってきたものです。

ですから、個別の案件の環境社会配慮につきましては、いずれにしましても、各案件ごとにきちんと住民移転、社会配慮、環境影響もやっていくということかと思います。

○田中副委員長 はい、どうぞ。

○二宮委員 対象路線3のところについてなんですが、この赤いラインですよ。ちょっと延長距離にしては少し曲がりくねっていて、高速道路として余り効果がないのではないかなというように直感的に思うのですが、これは路線はもう確定しているんですか。もしくは、この議論の中で、路線についても変更とか、検討のし直しとかいうことも含めて、議論をすることができるのでしょうか。

○JICA山本 おっしゃるとおりですね、実はぐるっと空港があるので、そこを囲むようにつくられているという部分はあるんですけれども、現在、下道はあるんですけれども、高速道路の整備としては、下がかなり混雑しているというのと、高速道路もありますので、高速道路としての便益は高く出るのではないかなということで、そういう結果も出ています。

線形につきましては、ちょっと通常、ここの部分ですね。一般道と重なっているところ、その隣に小さい川があつて、そこに動かしたほうが、ここの空港の離発着に係る部分で、航空管制の高さ制限がありまして、そこもちょっと検討の範囲に入っているのですが、そこをうまくクリアできるのではないかということで、調査団のほうからの提案は、現在交渉相手としては提案があるので、若干の変更は生じるのかなという。

○二宮委員 代替案も含めて検討することができるということですか。

○JICA山本 そうですね。

○二宮委員 わかりました。

○石田委員 すみません。また細かいことなんですけれども、今の調査対象路線3の、カビテ州の経済区は迅速な製品輸送が可能になると。カビテ州はどんな生産物を輸送しようというふうにもくろんでいるというか、現状ではどんなものが主なサンプルなんでしょうか。製品輸送ですね。国際空港やマニラ港を通じた製品輸送とは、中身は何なんでしょうか。

○JICA武藤課長 それでは、地域部のほうからお伝えいたします。

カビテ州の経済区のほうには、たくさんの日系企業が進出されていて、その中でも特にウエートが今現在高くなっておりますのは、電子部品機器というものでございます。

それらは、かなり空港を使われるという特性がありまして、特に空港へのアクセスという面では、進出した日系企業さんからご要望が高くなっております。

○石田委員 すみません。しつこいのは、僕もカビテは何度か行ったことあるので、カビテ州のどのあたりになるんですか、日系企業が進出されているのは。そっちのほうは行ったことがないので、わからないので教えてください。

○JICA武藤課長 カビテ州の日系企業という意味では、このスライドにはございませんで。

○石田委員 シランなんかよりもっと南ですか。

○JICA武藤課長 スライドとしては、CALAXのスライド。そうですね。ここの左のほうの地図の赤のラインの両側ですとか、あとはブルーのライン、下のほう、バタンガス港までっておりますけれども、その両側とかに、それぞれ一つ一つ立地されています。

○石田委員 ありがとうございます。

○田中副委員長 若干私からもちょっと一、二、お尋ねしますが、これは調査対象路線1、2、3ですね。それぞれこの用地といいますか、この予定地の道路は、どのような形、もう収用されているんですか。それとも……

○JICA山本 まだ。

○田中副委員長 これからでしょうか。

○JICA山本 はい。

○田中副委員長 そうすると、かなり事業計画としては長期になりますよね。相当に長期になりますね。

それで、先ほど民活というと、民間活力ということの可能性をということでしたけれども、具体的には何か事業体を募って、何かコンソーシアムを募ってもやるということだと思んですが、そういう経済性の分析も、今回のこの調査の中に出すということになりますか。

○JICA山本 はい。民活の形については、今の、まだ調査をしていないので、最終的なものはわからないのですが、これまでのところ、1番のCALAXについては、O&Mのリース。区間を貸し出して、事業権と一緒に貸し出して、リース料を取りながらオペレーションをしてもらう。

Central Luzon、こちらのほうも同じ形になるのではないかとということです。

NAIAXに関しては、交通量も多いですし、建設からオペレーションまで含めて、BOT、あるいはBTOなりが検討の対象になるのではないかとという想定があります。

○田中副委員長 よろしゅうございますか。

実は、この案件はワーキングの設置が具体的にまだ決まっていないんですね。それで、これは事務局としては、審査部のほうでは要望のこの日にちがあるんですか、この日程表の中で。この日に入りたいとかいうのはあるんでしょうか。

○JICA河野課長 まだ契約を結んでおりませんので、具体的なスコーピングの時期がわからないものですから、改めてメールでご連絡を差し上げるか、もしくはもっとずれ込むようであれば、3月の全体会合のときに調整させていただくという形にさせていただければと思っています。

○田中副委員長 そうすると、日程表の中に3月の下旬までの日程表が出ておりますが、一応ここにはまだ上がってこない可能性がある。3月中にどうしてもやるということになれば、この後、状況を見ながらメンバー調整をさせていただくと、そういうことですかね。

そうしましたら、ここのことについては、この案件についてはワーキングの設置は、ひとまず先送りにして、また具体的な日程が固まった段階でメンバーを調整するというふうにしたいということでございます。

それでは、ひとまずこの案件ありがとうございました。移らせていただきたいと思います。

それでは、今一応4番目の案件まで来ました。まだあります。あと2件ありますので、2件

いったら休憩にしたいと思いますが、それでは5番目ですね。インドネシアのジャカルタ空港整備でしょうか。

それでは、内容の説明をお願いしたいと思います。

○JICA宮本 では、経済基盤開発部の宮本と申します。

本件、インドネシア国ジャカルタ大都市圏空港整備計画調査、開発計画調査型技術協力マスタープランの案件概要の説明のほうをさせていただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

では、まず本調査の背景から説明させていただきますが、お配りした資料、3枚目に地図が掲載してございますので、そちらのほうも確認いただきながらお聞きいただければと思います。

今回調査の対象地域といたしましては、インドネシア・ジャカルタ大都市圏ということで、ジャカルタ市を含むJABODETABEKと呼ばれる地域で、人口が約2,660万人、2010年のデータでございますが、及びその周辺の地域ということになっておりまして、この地図で申しますと、真ん中の濃い黄色の部分がジャカルタ市になりますが、その周辺の半径50キロぐらいの圏内に入る、薄い黄色の地域がございますが、こちらのほうがJABODETABEKということで、この周辺地域が、今回の調査対象地域ということになっております。

目的でございますが、2030年を目標としたジャカルタ大都市圏における空港整備のマスタープランを策定し、さらに新空港と既存のスカルノハッタ空港の開発計画を策定するということを目的としております。

その調査を実施するとなった背景でございますが、まず現状と課題といたしまして、1つ目に挙げてございますのが、スカルノハッタ空港、地図の中でジャカルタ市の北西のところに記載がございますが、スカルノハッタ空港の年間旅客取り扱い数が3,714万人、2009年の数字で、これが世界の22位という水準に達しておりまして、シンガポールの3,720万人、それから成田空港の3,200万人を上回る水準にある、非常に混雑した空港となっております。それが1点目です。

2点目として、ローコストキャリア、LCCと呼ばれる格安航空会社の参入によりまして、国内線の需要量が急増しておりまして、ピーク時間の運行遅延のほうが多発しているという状況にあります。というのが2点目。

3点目といたしまして、現在が3,714万人でございますが、今後10年間で6,000万人程度まで需要がふえるというふうに予測されておりまして、既存のスカルノハッタ空港を拡張しても、この需要に対応することは非常に困難ということで、新空港の建設が必要になるというふうに

考えられておりますが、この新空港の計画や整備には少なくとも10年程度の時間がかかるということで、今回のマスタープラン調査につながっているということになります。

調査の概要でございますが、まず実施方針といたしまして、本調査のフェーズⅠとⅡということで、段階的に分けて実施するということを考えておりまして、調査結果が確実にインドネシア国政府の施策に結びつくように、フェーズⅠ終了の段階で調査結果を国家計画、あるいはセクター別計画等に組み込む予定ということになっております。

具体的な調査内容といたしまして、フェーズⅠの段階では、ジャカルタ大都市圏の空港整備に係る課題分析ということで、現状のほうを調査し、それからジャカルタ大都市圏の空港システム計画の策定ということで、新空港候補地の検討を含めまして、複数空港によるジャカルタ大都市圏の空港システムの整備戦略を検討するということまでがフェーズⅠの調査内容ということになっております。

それから、フェーズⅡの段階では、新空港及び既存スカルノハッタ空港の整備計画、マスタープランを策定するということで、既存のスカルノハッタ空港の整備計画も含めまして、新空港の整備計画の策定、及び空港の整備のためのアクションプランというところを策定するというのが、フェーズⅡの調査の内容ということになっております。

カテゴリー分類といたしましては、旧ガイドラインの適用案件となっております、その中でAカテゴリーというふうに分類しております。

その主な理由として、新空港整備には大規模な用地取得が見込まれておりまして、その周辺を含めた広大な地域において、住民移転を含む環境・社会の重大な影響が想定されるということ、カテゴリー分類の理由として上げております。

こちらの写真が、現在のスカルノハッタ空港の状況になっております。現在の空港が、滑走路が南北に2本、写真の上が北側になりますが、南北に2本の滑走路、それからターミナルが1から3までございまして、ターミナル1が主に国内線で、年間900万人の旅客が取り扱える設計になっております。

ターミナル2が、国際線で、これも同じく900万人、年間ということになっております。

ターミナル3が、主に国内線を扱っておりまして400万人。現在2,400万人程度の年間旅客数を扱えるという状況でございます。

このスカルノハッタ空港につきましては、同じ場所に、ターミナル3があるところの場所に拡張するということと、そのターミナル3がある地域の下ですね。現在、ゴルフ場とあと空港関連施設がございまして、そちらのほうにターミナル4の計画を策定するということになって

おります。

それから、インドネシア政府として3本目の滑走路を建設するという計画を持っておりまして、それが現在ある北側滑走路のさらに北側が予定候補地となっております。こちらの場合は、現在の空港敷地を拡張する必要がありますので、大規模な住民移転が発生するというふうに見込まれておりますので、調査の中では、第三滑走路、インドネシア政府が建設する場合の環境影響評価も調査するということになっております。

こちらが候補地の一つであるカラワン地区の状況でございますが、ジャカルタから東に約50キロぐらい移動したところにあります。現状は水田地帯ですね。かんがい施設の整った水田地帯が広がっている地域ということでございます。

このAと書いている候補地がでございます。ここをピンポイントで指しているわけではなくて、大体この辺の地域で最適地を検討するというものでございます。

これが、また別の候補地であるコポ地区でございます。これもジャカルタから、これは西に50キロぐらい移動したところにある地域でございます。こちらは丘陵地帯が広がっておりまして、写真にあるような形の畑が広がっている地域と。

これは、2つの候補地で、この2つだけが候補地であるということでございせんが、代表的な候補地として挙げさせていただいております。

調査の工程でございますが、本調査、昨年の11月から第一次の現地調査が始まっておりまして、現在第1フェーズの真ん中にあるという状況でございます。3月にはプログレスレポートを出す予定で、ことしの6月にインテリムレポート、それから第1フェーズ終了後は、しばらく時間をあけまして、今のところ9月ごろに第2フェーズをスタートして、12月末にドラフトファイナルレポートを作成というようなスケジュールで調査を進めておるところでございます。

今回、助言委員会の中で、助言をいただきたい内容といたしましては、今後水理を含む環境の調査をやってまいります。そのスコーピング案に対して、今後具体的に調査を進めていく上で、調査の進め方についてご助言をいただきたいというふうに考えております。ワーキンググループ会合としましては、3月23日を希望しているといえますか、予定しているところでございます。

説明のほうは、以上で終わらせていただきます。

○田中副委員長 はい、ありがとうございました。

内容について、いかがでしょうか。

はい、それではどうぞ。

○石田委員 すみません。需要予測が6,000万ということは、今現在3,000万なので、今後3,000万の増加を見込んで、つまり今のスカルノハッタと同規模程度の空港を増設というような単純な理解でいいのでしょうか。

それともう一つは、緑の空港、例えばハリム、これは空軍でしたか。これは緑のやつは使えないんですか。ハリムだとか、回りにある幾つか緑がありますが、そのほうがより近いから、何で使わないのかなと思ったんですけども。

○JICA宮本 まず需要についてなんですけれども、現在3,720万人と申しましたが、2010年は速報値で4,000万を超えているというような数字ですので、単純にスカルノハッタと同じ規模を2つという形ではなくて、需要に合わせて段階的な整備を考えていくということにはなっております。

それから、既存のハリム、それから幾つかほかにもチュルク、それからポンドックチャベという空港がございますけれども、こちらも利用ができるかどうかということについては調査します。その中で、どういった使い方ができるかという全体としての空港システムの検討というかたちで進めていく予定です。

○石田委員 ということは、緑は別に空軍が使っているわけじゃない。

○JICA宮本 現在管理は空軍で、民間も使っています。民間のチャーター機とかですね。例えば、ライオン航空という大きな航空会社がありますけれども、そこがチャーター機で使ったりとか、そういうことはございます。

○石田委員 選択肢としては、まだ残っているわけでしょうか。

○JICA宮本 選択肢としては残っています。

○石田委員 はい、ありがとうございます。

○田中副委員長 ほかに。

はい、どうぞ。

○石田委員 すみません。実は、近々ジャカルタの港湾整備の新バースなりの建設というのは、審議ではないです、討議するんですが、その際に報告書で強調されていたのは、水田のところを横切る道路をつくったりするということは、インドネシア国全体の食料自給、スハルト政策の時代から言われている食料自給、インドネシアの悲願でしたから、今それを到達しているわけですね。それにディスオベイするという非常にきつい、厳しい言い方が書かれてあったんですね。

これは、いろいろなところに新空港候補地を、例えば、2,000万収容するのに新空港をつく

ると、道路をつくらざるを得なくて、例えば、カラワンだと、確実に水田なんかを横切る道路ができそうな気がする。水田の中、水田をかなりつぶすような気がするんですよ。

その場合、ディスオベイとの関係は、米作との食料自給との関係というのは、どういうふうに考えればいいんでしょうか。だから、そういうところに、どんとでかいのをつくるということを提案されているということは、まだよく理解できないんですよ。

○JICA宮本 特にカラワン地域は、先ほど申された状況と同じような状況にあると思いますが、その辺は、調査の中で確認していきたいと、ご指摘を踏まえてですね。

まだ、そこは具体的に制約条件になるというような話を、先方政府からも直接は聞いていないという状況ですので、ご指摘を踏まえて確認をしていく。調査の中で確認していきたいというふうに思います。

○石田委員 ところが、既にもうこの段階でこの2つは、かなり候補としては上がってきているわけですね。候補としては適切な地域だろうということは、調査するということが自体は。

○JICA宮本 コボとカラワンの2カ所については、可能性のある地域として上がってきているということです。

○石田委員 はい、ありがとうございます。

○高橋委員 このジャカルタの空港のいわばシステムといいましょうか、全体の計画も検討されるということのようですけれども、例えば、日本でいえば成田と羽田のような、そういう関係をフェーズⅠでは検討されるのかどうか。その場合、例えば、現在4,000万というような旅客があるということですが、ドメスティック国内線と国際線の、それぞれの割合とか、そういったものというのは、今どの程度なのかおわかりでしたら教えていただきたいんです。

それによって、かつての日本のように、成田は国際線、羽田は国内線とか、そんな分け方みたいになるのが想定されているのかどうか。成田、羽田よりも、もっとそれぞれの空港の予定地は近いんですか。距離的には近いんですかね。何か、その辺のもし、今おわかりのことがあれば教えていただきたいと思います。

○JICA宮本 まず旅客の国内線、国際線の分担なんですが、国内線が8割、国際線が2割という状況でございます。それで、その中で、各空港にどのような形で機能を分担させるかというのが、今後調査の中で検討していく課題というふうに考えております。

要は、成田と羽田と全く同じような形になるのか、インドネシアには、また別の形態がいいのかというのは、調査の中で検討していくと。

○高橋委員 要するに、そういうシステムも含めて検討。それが一つの調査の目的にもなると

ということですか。

○JICA宮本 はい。おっしゃるとおりでございます。

○田中副委員長 その検討の中で、恐らく道路を、やっぱり今の話のように、道路が結構大事になってくると思うのですが、そういう道路計画も、この検討の中で、調査の中で、検討対象になっているのでしょうか。これは、多分フェーズⅠの話だと思いますが。

○JICA宮本 空港のアクセス道路を、アクセスも含めて調査対象というふうになっております。道路だけでなく、鉄道も含めてアクセスということです。

○田中副委員長 そうすると、このスケジュールの確認ですが、第1弾、今回検討対象なのはフェーズⅠで、全体的な整備戦略となっていますが、こういう整備戦略をフェーズⅠで検討して、その後フェーズⅡで具体的な計画ですか、それぞれの整備計画の内容を検討する。そういう2段階ということでしょうか。そういう理解でよろしいですか。

○JICA宮本 はい。そうですね。第1フェーズでは、全体的な計画の中で、特に新空港の候補地というところまで絞り込んで、第2フェーズでは、空港の整備計画、アクションプラン等をつくっていくと。マスタープランレベルでつくっていくということでございます。

○松下委員 よろしゅうございますか。

○田中副委員長 はい、どうぞ。

○松下委員 フェーズⅡでは、新空港と既存空港の連結は考えていますか。ネットワークでとか、アクセスで連結するということは考えているんですか。

○JICA宮本 アクセスでつなぐという意味で。

○松下委員 はい。

○JICA宮本 乗り継ぎの客が、どのような形で想定され、計画されるかというところにもよってくると思いますけれども、そういった旅客に対してのサービスという意味で、こういった形で連結するかということも調査の検討対象に入ってくると思います。

○田中副委員長 もう一つ、JICAのガイドラインが旧ガイドラインを適用するということになっていますが、この経緯は、どんなところからなるのでしょうか。

○JICA河野課長 要請があったのは2009年度であり、昨年7月までに要請されたもので、旧ガイドラインの適用ということになります。

○田中副委員長 なるほど。昨年7月までの要請だったということですか。そういうタイムスケジュールだったと。はい、わかりました。

それでは、よろしゅうございますか。

また、これもかなり内容について、いろいろなご質疑あるかと思いますが、一応スケジュール表では、3月23日ですね。この全体スケジュールで見ますとですね。ここにワーキング設置で検討するということにしたいということで提案がありますが、よろしゅうございますか。

3月23日というのは水曜日ですので、従来月曜日、金曜日というパターンとちょっと外れるんですが。よろしゅうございますか。

そうしましたら、ちょっと日程の合わせられるような委員の先生、いかがでしょう。ちょっと挙手をしていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

はい、日比委員、谷本委員、それから石田委員、それから柳委員ですか。一応、今4名の方が日程可能ということですが、ほかの委員の先生、いかがですか。ちょっと難しいですかね。

どうでしょうか、4人ということですから、微妙なところですが、一応セットしますか。
○JICA河野課長 はい、よろしくお願いします。

○田中副委員長 それでは、今一応4名の委員のお名前が上がりましたが、これは加えて、ぜひご都合つけばご出席をいただくということで、まだ先でございますので調整をお願いしたいと思います。また、欠席の委員の先生にも、ぜひご連絡を差し上げて。

それでは、この案件は3月23日のワーキングの設置ということで、具体的内容についてのご検討をお願いする形にしたいと思います。

それでは、どうもありがとうございました。

さすがにもう、くたびれてくるんですが、最後のもう一件だけやって、休憩にしたいと思いますので、申しわけございませんが、あと20分ほどおつき合いをいただくということにしたいと思います。

それでは、案件説明の6番目ということになりますが、アフガニスタンのカブールですか。チャリカル道路ですね。これは、この前1回議論があったところのやつですね。

それでは、よろしくお願いいたします。

○JICA荒 それでは、早速ですけれども説明させていただきます。経済基盤開発部の荒と申します。よろしくお願いいたします。

まず、ちょっと前回の委員会の際に、ご出席いただいていない委員の方もいらっしゃるかと思いますので、簡単に説明をさせていただきますと、前回、先月の委員会の際に、本件について緊急性にかかる特例措置を適用させていただきたいというお話をさせていただいて、いろいろと議論がなされました。

その議論を踏まえて、まず最初にスケジュールのところから話をさせていただきたいと思い

ますけれども、率直な言い方をさせていただきますと、特例措置の適用ということはせずに、従来、通常と同様の手続、進め方、ガイドラインに沿った形で進めていきたいというふうに考えております。

今、こちらすみません、2011年から2012年という形になるんですけれども、スコーピング案の議論を助言委員会のほうでさせていただきまして、現地のほうでも、現地のアフガニスタンの基準に基づいてE I Aを実施していき、さらに今7月ごろを想定していますが、この報告書案、E I Aの結果に関する助言委員会のほうを開催させていただきまして、アフガニスタンのほうでも、その後E I Aの承認及び公開手続に入っていく。

さらには、環境レビューの結果を、1から2カ月後ぐらいに実施し、公開、所定の公開期間を過ぎた後に、G/Aというふうな形で進めていきたいというふうに考えているところであります。

まず、このような形で、今こちらのほうで考えていることをご報告させていただきます。

続きまして、先日ご出席いただいていない委員の方もいらっしゃるというふうなこともありますので、どういう案件かということについて、簡単にご説明させていただきたいと思います。

本件、チャリカル道路と呼んでいるもの、カブール市と、北にありますこのチャリカル市街地と書いてあります、大体50キロほど離れているんですけれども、この2つを結ぶ街道、これを今、2車線なんですけれども、これを4車線に拡幅する事業という形であります。

ですので、この拡幅に伴いまして、アスファルト舗装及び道路排水設備を26キロメートルほど拡幅工事を行う。さらに、この区域、農業用水ですとか河川等がありますので、こういったところについて、この橋梁ですとか、カルバート、こういったものの整備を行っていくというものでございます。

先月お話しさせていただきましたように、本件につきましては、平和構築支援無償という無償資金協力の一つのスキーム例の事業実施を予定しております。

今、26キロメートルとお話しさせていただいていますけれども、この調査を通じて、必要性が高い区間を、この26キロメートルから絞り込んでいくことになると、このように考えているところであります。

実際に、現状の写真なんですけれども、このような2車線のロードなんですけれども、反対車線を使つての追い越しが定常的に行われている状況であります。また1日当たりの交通量、2日間にわたって計測したところ、多いところでは1万8,000、北側のほうが少なくなってくるんですけれども、1万2,000ほど、12時間のデータでそれだけの交通量があるということで、

拡幅の必要性は高いというふうに考えているところであります。

これは別のところの写真でございます。この写真をお見せして、前回、余り交通量は少ないんじゃないかという話もあったんですけども、それはタイミングの問題ということで、ご了承くださいければと思います。

これは、まだ詳細なデータは今後とっていく予定ですけれども、若干こういう移転が必要な露店等もありますので、こういったところについては、ステークホルダーミーティング等を開催しながら、十分に対策等は考えていきたいというふうに考えているところであります。

また、もう一つの問題としては、これは拡幅するために必要な用地にどれだけかかるのかという話があるんですけども、この路線に沿って農地があります。アフガニスタンの場合、この農地も塀で囲むということがかなり多くありまして、塀で囲まれていて、家なのかなと思いましたが、ただの農地というようなケースもあって、沿線上に農地を囲む壁が広がっている区間も若干あります。

本当にざくっとした内容なんですけれども、前回もある程度説明させていただいているということもありまして、概要というところでご説明をさせていただきました。

以上でございますが、何かご質問等ありましたら、お願いいたします。

○田中副委員長　ありがとうございました。内容いかがでしょうか。

確かに、1月7日でしたかね。7日のちょうど1カ月前の助言委員会でも、実は、これが緊急時の案件を適用したらどうかというご提案が事務局というか、事業部のほうからございまして、それについていろいろな意見交換をさせていただいたのですが、おおむね大勢としては、通常の手続でもいいんじゃないかということだったわけです。

それを受けて、事業部のほうでは、改めて通常の手続で行うような形で、今回付議をしたいということで提案された内容であります。

いかがでしょうか。

よろしゅうございますか。いいですかね。

○柳委員　1つ質問よろしいですか。河川と用水路が横断するためのカルバート。これはボックスを、これはどういう意味ですか、があるということですか。カルバートボックスがあると。

○JICA荒　既に、これは既存の道路なので、今もう既にボックスカルバートで用水を横断するような形でありますし、橋もあるんですけども、それを拡幅しますので、特に橋の部分等は別途、拡幅用地分の橋をつくったりですとか、ボックスカルバートにしても、延長して拡幅できるようにしていかないといけないというふうに考えています。

○田中副委員長 この事業計画の中で、排水設備を同時につけるという、多分側溝か何かをつけることになるのかなというふうに想定されますが、これについて現行で、道路の冠水なんか見られるということですか。どうなんでしょう。

○JICA荒 ご承知のとおり、アフガニスタンは非常に乾燥している地域でして、そういった道路冠水という事例はないです。ちょっと、今データの確認をしていますので、正式ではないですけども、今私が確認している限りでは、そういう話は聞いておりません。

ですが、一部、今現在の基準でも、道路施設に対して排水設備はある程度設けるということになっていますので、その基準に準用したことを考えていかないといけないというふうに考えております。

ただ、すみません、今現状カブール市内の道路についての排水基準というのは、ある程度把握しているんですけども、まだこういった幹線道路の排水基準等までは調査しておりませんので、これも合わせて確認をしていきたいというふうに考えております。

○田中副委員長 よろしいでしょうか。

それでは、ありがとうございました。それでは、ワーキングの設置のほうに、ちょっと協議を移りたいと思いますが、予定としては3月8日ですね。来月になります。3月8日のワーキングを一応考えているということですね。火曜日という、またこれも少しイレギュラーな日になりますが、いかがでしょう。

ご出席の委員が、どうしても少ないようであれば、また考えなくてはいけないんですが、ぜひこの日ということで、事務局のほうの提案です。

日程で、いかがでしょうか。まず参加可能な委員の挙手をまたお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

高橋委員のみですか。ですね。少しちょっと日程が合わないとなれかな。出席可能なもう少し委員がいないと、ワーキングになりにくいですね。

○JICA河添課長 例えば、3月9日の水曜日。

○田中副委員長 翌日9日、水曜日はいかがでしょうか。水曜日ですと、いかがですか。

お一人だけですね。

その週、ずっと聞いていきますか。10日が木曜日、木曜日、10日。難しそうですね。11日、金曜日。いかがでしょうか。これも難しそうですね。はい、難しい。

じゃ、3月14日の、当初予定していたワーキングの日というのは、いかがでしょう。14日の月曜日。この日なら、多少は日程が合う方が3人。原嶋さん、二宮さん、高橋さんということ

で、松下委員も、はい。一応、4名。3月14日に持っていけば4名、今のところ可能ということです。原嶋委員、二宮委員、高橋委員、松下委員ということになります。

いかがでしょうか。

どう、3月14日でよろしいですか。

○JICA河添課長 はい。では、そのように。

○田中副委員長 少しおくれますが、いいですか。

○JICA河添課長 いらっしゃるということで。4名の先生にお願いすると。

○田中副委員長 それでは、この3月8日のを3月14日に移しまして、この日でワーキングを設置ということで開催としたいと思います。

また、したがって、ご都合つく委員の先生、またぜひご参加をお願いしますし、本日の欠席委員にもご連絡を差し上げて、委員の調整をお願いしたいと思います。

よろしゅうございますか。

ありがとうございます。

一応、6件の案件、概要説明とワーキングの設置も複数ございましたけれども、一応そのような形で設定をお願いしたいと思います。

さて、一応案件概要については以上なんですが、途中でちょっと退席される委員もいらっしゃいます。日程の調整だけさせていただきたいと思います。

1つは、次回の助言委員会が3月4日でございますして、一応時間を2時からというふうに早めさせていただいて、2時から5時ぐらいをめどにというふうにしたいということでございます。これは、当初の予定が3時ということでございましたので、1時間早めるということで、ご予約をお願いしたいと思います。これは、よろしゅうございますでしょうか。

それから、2つ目ですが、日程表の一番下に4月以降の全体委員会ですね。全体会合の日程が出てございます。

まず、4月は4月1日、金曜日、もしくは4月の月曜日、このいずれかということ。それから、第2回目が5月9日の月曜日、もしくはその週の金曜日、いずれかという感じでしょうかね。このあたりで日程を確認したいと思います。

○佐藤委員 5月9日の、金曜日で、何日ですか。すいません。

○田中副委員長 9日の月曜日か、恐らくその週の、これにはなっていませんが。金曜日となると13日ということになりますね。このいずれかあたりで調整をできればというふうに思います。

まず、4月のほうですが、1日と4日、いずれかのほうで人数の多いほうでお願いしたいということよろしゅうございますか。

そうしましたら、それぞれに都合のつく先生、お手を挙げていただきたいと思います。

まず、4月1日はいかがでしょうか。ちょっと数えてみてください。6名ですか。それから、4月4日、月曜日はいかがでしょうか。余り変わらないですね。ちょっと決めにくいですかね。余り変わりません。大体、さっとわかりました。4月1日で大体6名ぐらい、4月4日も大体6名ぐらいという感じでしたね。そうですね。

それでは、申しわけありませんが、これは欠席の村山委員長にも、ちょっと確認をしていただいて、いずれかでということにしたいと思います。よろしゅうございますか。

○JICA河野課長 承知いたしました。

○田中副委員長 それから、5月になりますと、今度は大学のほうも始まってまいります。少し流動的になるかもしれませんが、まず5月9日の日程はいかがでしょうか。合う先生。お二人、3人、4名。4名ですね。それから、5月13日の金曜日のほうで合う先生、いかがでしょうか。こちらのほうが5人で若干多いくらいですか。これも微妙ですね。

ということで、しょうがないので、またこれも欠席委員にもご確認をいただいて、調整ということにいたしましょうか。

○JICA河野課長 そのようにいたします。

○田中副委員長 なかなか日程が決まらないということで。

では、いずれにしても、4月の第1週、また5月の連休明けの第1週、このあたりで全体委員会を開催するということをお願いしたいと思います。

それでは、ここで休憩ということで、少しさせていただきますと思います。10分ほどお休みさせていただきます、4時半から再開ということで、今度は助言案の審議のほうに移りたいと思います。

それでは、ひとまずここで休憩と。ありがとうございました。

(休憩)

○田中副委員長 それでは再開いたしましょうか。

それでは、後半のほうは、助言案の確定ということで、助言案の審議をお願いしたいと思います。

最初にヨルダンの溪谷道路でございます。これは、ご担当が二宮委員ですね。

それでは、どうぞ主査のほうから内容のご紹介をお願いしたいと思います。

○二宮委員 全部言わなくてもいい。

○JICA河添課長 そうですね。簡単に案件のご紹介だけしておきましょう。ごく簡単に。

○田中副委員長 それは最終ですね。

○JICA河添課長 答申のほうは要点で結構でございますので、よろしくお願いします。

案件の内容ですけれども、全体ヨルダン溪谷道路開発計画調査ということで、開発計画調査型技術協力、これの協議ということでございました。

適用のガイドラインについては、旧ガイドライン、2004年4月ということになります。ですので、今回は審査会にかわり報告を受けるような形となります。

これはスコーピング案の協議ですので、この開発調査を進めていく上で、スコーピングの内容の協議を行ったというものでございます。

案件の内容ですけれども、約100キロにわたっての道路改修事業ということで、カテゴリーA、これは住民移転というよりは、この大規模な事業という意味でのカテゴリーAという判断でございます。

この道路の敷設において焦点となるのが、一つ湿地ですね。ヨルダンというところは、どちらかというと、土漠の地帯ですけれども、この中にも湿地地帯が存在するというもので、このあたりが要検討事項というふうになっております。

一方で、用地取得あるいは住民移転については、道路付近の露天商等が存在するというところで、その程度でありまして、大規模な移転は想定はされないというものでございます。

では、すみません。二宮主査のほうから。

○二宮委員 では、細かいことはもう全部を言うと時間がかかってしまいますので、ポイントだけご紹介をさせていただきたいと思います。

主に、7つほどの大きなゴシックになっている項目について、ご議論をいただいて助言をいただいております。

例えば、2番目の交通量についてのところ。道路の計画ですので、交通量の予測等をどのように正確に推計していくかと。現地の法令がかなり新しかったり、ローカルコンサルタントの経験値が少なかったりするのではないかとということに対する懸念が示されたりというようなこと。

それからスコーピングについてという項目が一番多かったのですが、やはり評価の細かな点について、さまざまな議論がありまして、例えば、5番のところの雨水対策の部分、この評価をどういうふうにするかであるとか、あるいは、7番のところの地球温暖化と大気汚染のこ

ろの評価の違いについて、どうであるかというような議論がありました。

それから、今河添さんのほうからご紹介がありました湿地・生態系のところについては、渡り鳥のルートになっているということで、細かな調査をしてもらいたいという旨、ご専門の担当委員のほうからご指摘をいただいております。

それから、ステークホルダー協議について、かなり詳細な資料をいただくことができて、どのような人を対象に、どのような議論がされてきたかということ、1回目が終わっていたということですので、そういうことがある程度情報としてわかりましたので、私も含めて委員の心証としては、非常にオープンな協議を行っていただいているようだということだったと思いますので、これを2回目、3回目の協議に反映していただきたいというような議論もあったというふうに記憶しております。

そのようなことで、全体としては、16の項目に比較的コンパクトにまとめていただいたというふうに理解しておりまして、このような助言案でいかがかというふうにご提案申し上げます。

以上です。

○田中副委員長 委員のほうから、いかがでしょうか。当日の出席されたワーキング委員のほうから、つけ加える点がありましたらお願いしたいと思います。

特にはないようですか。

この助言案というか答申案なんですが、この「望ましい」というのがついているところと、ついていないところがありますが、やっぱり「望ましい」と書いてあるのは、少しあれでしょうか。要求のレベルが、ニュアンスとしてはやわらかいというか、あるいは少し低いというか、そういうことで使い分けをしてあるのでしょうか。いかがでしょうか、この点は。

○二宮委員 細かな使い分けについては、一つ一つを皆さんと議論をして合意を得たということではないのですが、受けとめのニュアンスとしては、少しやわらかい表現になっていますが、緩い対応でいいという意味ではないというふうに私は理解しております。ですから、ちょっとそうであるなら、表現を検討したほうがいいのかということであれば、少し考えたほうがいいのかもしれません。

○田中副委員長 これは多分私が出した意見かもしれませんが、例えば意見項目の5番とか、5番、6番、あるいは7番あたりでしょうか。あるいは9番もそうでしょうか。「望ましい」とついているんですけれども、これは多分望ましいがなくて「評価すること」とか、あるいは「把握すること」と、多分あるいは「検討すること」というふうに終えても、伝わる意味は同じだと思うんです。

恐らく、ざっと読んだときに、1番のような話は、これもなくてもいいかもしれないけれども、これは望ましいというふうに、これはE I Aを分割して実施することも検討したらどうかという、少しやわらかい提案型なんですね。こうしたほうがいいという、強く求めているということではないように思いますので、ここは確かに望ましいというのものもあるかなと思いつつ、この文案を読ませていただきました。

ですから、望ましいといえるのは、むしろそういう意味で少し引いているところを、引くといえますか、要求水準を下げているところかなと思うということがあるとすれば、その使い分けをしたほうがいいのなど。もしなければ、全部「何々すること」で統一してもいいのかなというふうに考えたところです。

○二宮委員 そうですね。ほかの委員の先生のご意見も伺えればと思いますが、今、田中先生がおっしゃったように、1番のところは厳密に全体を対象とするというのは、ほかの案件でも、特に道路は長距離にわたりますので、それを厳密に行うというのは、ちょっと難しい部分もあって、できる限りというようなニュアンスがあるのかもしれませんが、スコーピングのところは、かなりしっかりと議論をして、そうであるべきというような合意が得られたように思いますので、必要以上に丸めた表現にしなくてもいいのかなという感じもいたしますが、いかがでしょうか。

○田中副委員長 どうですか。どうぞ。

○松下委員 この結果のスコーピングについては、「望ましい」というのはとるほうで整理されたほうがいいと思います。

○田中副委員長 はい、わかりました。

では、そういたしましょうか。ありがとうございます。

それでは、そのようなことで、文末のところの表現を少し整理をするということで、あと内容はいかがでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、あとこの案をとるとか、それからきょうの一応、終了の全体委員会の終了時刻を明記するという形にして、これとして助言、答申として確定するというふうな運びにしたいと思います。よろしゅうございますか。

ありがとうございます。どうも、二宮先生ありがとうございました。

○二宮委員 こちらこそ、ありがとうございました。

○田中副委員長 それでは、第2の案件ということで、タンザニアのザンジバルの配電計画です。これは谷本委員からでしょうか。

○JICA河添課長 はい。でもこちらのほうも簡単に、ごく簡単に説明させていただきます。

○田中副委員長 そちらから。そうですね、まず概要説明を。

○JICA河添課長 ワーキンググループの会合は1月14日に行われました。配付させていただいた資料は、これは最終報告書案へのコメントということで、これは無償資金協力の案件ですけれども、最終報告書ということで、概略設計概要書というものをお配りさせていただきました。

あとZECO、これはタンザニアのほうの電力記録ですけれども、そちらのほうの作成している事務移転計画、あるいはEIAですね。そういう資料をもとに協議をしていただきました。

適用のガイドライン、これは、旧ガイドラインを適用する案件でございます。ですので、これは最終報告書案に対してコメントをいただくということで、答申というよりは、我々のほうから説明させていただき、このコメントをいただくという形になっております。

案件の内容ですけれども、ザンジバル島ですね。タンザニア本土と比べると、少し違う制度がある島のほうですけれども、ザンジバル島のほうでの送電計画ということで、焦点は住民移転、特に74世帯の世帯が移転をすることになるという意味で、そのときの報告の数では250名ですので、大規模な住民移転ということでの検討内容でございました。

では、すみません。谷本主査のほうからお願いいたします。

○谷本委員 今、河添さんのほうから話がありましたように、資料を読みまして、質問を出して、あるいはコメントをして、それで回答いただいて、それを整理するということですね。5名の委員が参加しました。

それで、簡単にといいますか、まとめておきました。1点目は、世銀のいわゆるオペレーショナル・ポリシーを引用されていまして、JICAのガイドラインをとということが1点目。これは大きな話として出させていただきました。

次は、かなり大きなスペースをとって、住民移転と補償関係ですね。大きな話はないとはいっても、やはりこの問題はお金も絡みますし、やはり意識にも絡んでくるということで、結構細かな点も含めて、9点ほど書いております。やはり、この住民移転、補償の問題は、支援のというか援助の対象の外の話だと思いますけれども、やはりもめるとすれば、ここが一番のポイントですので、きちんと数字を出すということが2点目。

それから、非正規居住者のこと、きちんと明記してくださいということですね。

それから、移転先が遠くに離れても問題ないというふうなことがありますけれども、そういうのも理由をきちんと出してくださいと。

4点目。これも話がころころ変わらないというふうなことで、移転者が自由に場所を

選定するという計画変更になった。そういうのをきちんと周知されていますかということですね。そういうことを、きちんと書いてください。

それから6番目のポイントは、スケジュールに余裕を持ってくださいということですね。第一に、それはやはりいろんな問題は発生する危険性が高いということですね。

7番目は、いわゆる慣習的な土地の利用というんですか、土地所有の話、利用の話ですけども、特にザンジバルは、本当に本土とは違って特殊と、言葉は悪いですけども、ということであれば、より慎重にきちんと考慮してくださいと。

それから、いわゆるアローワンス、手当ての話ですね。数値が出せるものはしっかり出してくださいというのが8点目。

9ポイント目は、先ほども申し上げましたように、変更が生じないようにと。一度出したら、きちんとそれを守ってください、周知してくださいということですね。これをお願いしますということだと思います。

それから、10ポイント目は、期待、いろいろ住民の方々は要求されます。それから評価をした。これに対して、きちんと乖離が発生した場合、説明をしてくださいと。公平性・公明性が担保されることということですね。これをコメントとしています。

それから裏にいきまして、大きなポイントの3点目が、ステークホルダーの話ですが、これもきちんと巻き込むべきことは巻き込んで、それでここもやはり透明性の確保ですね。そういうところを出してくださいと。それから、変更とか生じないというふうなことですね。そういうことをきちんと出してくださいというコメントになっています。

それから、パブリックコンサルテーション等々、ガイドラインで求められているということで、時期をきちんと明確にしてくださいと。これも出しておきました。

あと、次、最後。いわゆる環境、その関係で公害、それから自然環境ですが、一つは水の問題で、ファブステーション、変電所が水源地に近いということなので、水道関係のご担当する部局ときちんと調整をしてくださいと。

それから、14と15が、電磁波というんですか、いわゆる送電線ではなくて、配電線からの、いわゆる電気関係の話、これもきちんと理由を明確に書いてくださいと、説明をしてくださいということを申し上げています。

そして最後、16と17は、渡り鳥の鳥との関係ですね。他の地上の動物は、多くは関係しないということで、鳥との関係をきちんと調査すべきは、あるいはモニタリングすべきはやってくださいというふうなことを、17番目に強調をしております。

一応、以上です。

○田中副委員長　ありがとうございました。

内容についていかがでしょうか。当日の委員、それから当日出席されなかったワーキング外の委員も含めて、いかがでしょうか。

これはコメント案ということで、当初何でしたか、答申とか助言とか、そういうのでなくなったということですね。

○JICA河添課長　そうですね。ただし、ここでこのようにいただいてあるコメントについては、最終の報告書の中に反映していくということでの協議もやっております。

○田中副委員長　少し、話は先にいきますが、コメントに対して、またJICA側の見解なり、回答といいますか、そういうものが示されるというタイミングはあるのでしょうか。

○JICA河添課長　はい。無償資金協力とか、さまざまな有償資金協力、あと開発計画技術型協力ですかね、そういうスキームごとにタイミングが異なるわけですが、基本的には、環境レビューの後、L/Aとか、あるいはG/Aを結んだ後には、こちらのほうからコメントバックをします。我々の検討した、その意思決定をしたという後に、皆様のほうにご報告する機会を設けることにします。

○田中副委員長　ということですね。ありがとうございます。

何かありますか。いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、一応これについても、この内容でコメントとして確定するということとさせていただきます。

ありがとうございました。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、最後の案件ということになりますが、これは河添さん、例のウガンダの案件ですが、助言のシートはありますか。

○JICA河添課長　そうです。配り忘れていました。ごめんなさい。

○田中副委員長　若干、私のほうから経緯を申し上げますと、実は1月7日の、前回の全体委員会で、ウガンダの水力マスタープランですかね。これについて、一応助言としては確定、確定といいますか、若干の文言調整は残しましたが、確定をいたしました。

その過程で、メール審議で、助言案の確定に至る、いろいろな意見交換を委員間でしておったのですが、そのときに石田委員から大分この考え方について、少し整理をしたいということで、コメントを出していただきました。

そこで、主査の満田委員から、せっかくのその意見について、どう取り扱ったらいいかとい

うことで、当日の全体委員会の座長である私のほうに振られてまいりまして、そういうことであれば、少し助言としては一応確定したということ——今お配りしたのが助言としての確定文書なんです——に加えて、石田委員から追加のある種の意見表明がなされたということ、あわせて次回の助言委員会にご報告しておいたらどうだろうかということでございました。

そのような形で整理をして、満田主査のほうも了承を得られたということもありましたので、きょう今お手元に配っていただきましたのが、ウガンダの水力マスタープランの助言でございます。その上で、これについて、若干の補足コメントが石田委員からなされているということでございますので、そのことも含めて石田委員のほうからご紹介をお願いします。

○石田委員 皆さん、どうも長時間お疲れさまです。

今、田中副委員長からご説明があったように、ウガンダの案件を討議する際に浮かんできた疑問を、まず皆さんも含めてCCで、メールで流させていただきましたので、当方が発した疑問の中身というのは、恐らくご理解いただいていると思うのですが、ただあのままの形では、こうやってレポートに書くわけにはいかないの、ちょっと簡単に直してみました。

ここは、あくまで私個人が感じたことなので、必ずしも皆さんの同意をなされることではないかと思いましたが、今年度に入って、本当に生態系について考えなくてよかったワーキンググループというのは、少なくとも私が参加した限りなかったの、これは前のフェーズのときの委員会のときには、自然保護関係は余り考えなくてよかったというのは多々あったんですけれども、かなり時代が変わったなという印象を受けています。

それで、そういうこともあって、いろいろ触発されたことがありましたので、今回5つに絞ってちょっと書いてみました。中には、私の勝手な思い込みもあるかもしれませんが、皆さんぜひご批判、ご意見等をいただければ幸いです。

○田中副委員長 ちょっとあれですね。こちらの、今、石田委員のほうから提案されているのは、実はこの助言の24番のところに關係するものでございます。ということでよろしゅうございますね。

○石田委員 はい、そうです。

○田中副委員長 この24番の助言を確定していくときに、かなりメールでやりとりがございました。6ページのところでございます。ガイドラインとの整合性ということで、いわゆる事業の候補地が国立公園内にあると。そこで事業を行うときに、どのように考えたらいいかという、そのガイドラインに規定があるわけなのですが、そことの關係で、一応その文案としてはこの形で一応、各委員了承したんですけれども、このことに關連して石田委員のほうから追加の意

見表明がなされていると、こういう理解でございます。

よろしく願いいたします。

○石田委員　じゃ始めます。

まず1番は、まさしく今、田中副委員長が言っていた部分で、確定している助言案の、24番の一番最後の段落が、ガイドラインと整合について慎重な検討を行い、本委員会に対して納得のいく説明を行うこと、という一言でくくられています。

ところが、私が参加して知る限り、聞く限りにおいては、かなり具体的な助言内容が何人かの委員からも上がってきたんですね。でも、いつかそれは残らずに、議事録は残っていますけれども、助言とした形を結ばずに、こういうまとめてしまうような形で残ったということに対して、若干の何かもったいなさを感じたものですから、それで今1番の下、1)、2)、3)、4) というものを出してみたわけです。

この1)、2)、3)、4) というのは、これは委員会でも討議されているわけではなくて、私がこういう内容だったら、こうではないのかなということを想定して書いたものです。これについては、もう既に皆さんにメールで送っています。しかも、これは別にオフィシャルに何か相手国に助言していくものではありませんが、例えば3番なんていうのは、1と2が、もし何らかの調査スキーム、または現地主導予算でできるものならば早急に行うことと、こういうところまでやっぱり言ってあげないと、メッセージが届かないんじゃないかなという懸念は持っています。

それから、1) 番というのは、これもたしか委員会の中で議論がなされていたと思うのですが、要するに何を確認して、何を確認しなくていいかということ、ある程度踏み込んでいったほうがいいんじゃないかなというふうに思ったんです。

2も関連するんです。私たちが発するメッセージというのは、機構さんを通じて事務所、調査団、コンサルタント、専門家という形でおりにいくわけですがけれども、私の懸念は、ここにいらっしゃる審査部を初め、機構の出席メンバーの方々とその部は理解はきちんとされていて、伝言ゲームという形でいくと、あと調査団は特に予算上の制約だとか、活動上の制約を抱えていますし、それから環境社会配慮でかわられた方々のそれぞれの経歴やご専門からの判断もありますので、短ければ短いほどその助言の内容というのが、解釈の余地があり得る。それに対する答えは、一応は戻ってくるんですけれども、それが例えば数カ月後戻ったときに、審議しても、もう調査は終わっているということにもなります。だから、どこかがおかしいということを言いたいわけではなくて、そういうメカニズムが入っているんだなということと思

いました。

ですので、もしメッセージを有用に使用される形で、末端まで届いて、きちんと調査をやっていたきたいのであれば、1に戻りますけれども、確認可能な形での助言発信がより必要になるのかなというふうに思っています。

それから、続いて3番は、調査そのものですね。調査そのものについては、そこにも書いたので読みませんが、例えば、あるなしの調査をすると、法律に書いてある、だからオーケーどまりの調査もできますし、ところが現場に実際に行ってみると、書いてあるんだけど実際に実施されていないというのは多々あります。

もちろんJICAの職員の皆様も、それから私たちも専門家だとか、調査員で派遣させていただいたときに、それは現場で見ているわけですし、書いていることは必ずしも実施されていない。書いていることを、現場のレンジャーがやろうとしても、車のガソリン代がないから行けないと。本当は1週間に1回はモニターに行かなければいけないんだけど、1カ月に1回も行けるかどうかのことであると。車はほかのことに使われちゃっているということも、よくあるわけですね。

ということで、法律にかかることは確認されたとしても、現状では確認することができない、現状ではそれをフォローすることはできないということで、例えば、国立公園内における開発の妥当性をそこまで深く踏み込んで議論するのであれば、かなり難しいのではないかというふうに思いました。

ただ、委員会の使命というものが、そこまで踏み込まなくていいというのであれば、3番は全く関係なくなるとは思いますが、現場の末端のことを考えると、私としてはどうも妥当性を考えるときに、どうしても末端のどこまで考えてしまって、こんなことをふと思いました。

あと、簡単に説明します。4番、意思決定なんですけれども、意思決定に関しては、従来のいろいろな案件だと、道路敷設だとか橋だとか、いわゆるインフラ物が多かった。今も当然多いんですけれども、そこら辺は、ある程度今まで建設なり実施の蓄積があって、技術関係集団や、それから実施集団がある程度代替案を捻出していったって、プラスマイナスのネガティブ、ポジティブのアイデアを出していけば、ある程度カバーはできて正解に近かったと思うんですね。

ところが、恐らく5番ともう関連してしまうんですけれども、自然保護、自然保全、それから希少種を守るというときには、余り正解がないような気がするんです。ここは、僕は恐らく日比委員の専門なので、余り深くは踏み込むと危険だと思いますけれども、この辺にしておきますけれども、どの種を守ることはよくて、どの種を守るが悪いとか、この国立公園とし

ての規定を外すことは、例えば、ラオスのビエンチャンでも外したから開発オーケーだということに対して、委員の方は議論されたりしていましたが、外すことも僕はオーケーだと思うし、それから外したからといって勝手に開発してはいけないんじゃないのというのは、オーケーだと思うんですね。

それは、やっぱり正解はかなりないんだと思うんです。そういうときに危惧するのは、この委員会だとか J I C A だとか相手国政府だとか、向こうの専門家集団だけで議論していいのかと。だれにとっての国立公園であって、だれにとって、何を使って、何を守っていく国立公園であり自然保護なのかというのは、だれが決めるのかというところが、まだまだこれからの課題なのかなという気はいたしました。

それと蛇足的に言うならば、どこかに書きましたけれども、調査の質の問題もあると思うんです。個々人の方が、環境社会配慮に関する調査をされる場合、調査団の中で渡されている役割だとか、それからよくある現地再委託に関することであれば、現地再委託に関しては、余りいいわさを聞きません、はっきり申し上げて。その点は、でもデータとして、一たん出されて表にされてしまうと、私たちはそれを信じるしかないというか、それをもとに議論するわけですので、それ以上調査の質の議論はできません。というところも、非常に悩ましいなというふうに思います。

ですので、そういう、もし悩ましが表に出てくるようであれば、何かの意思決定をする際には、もう少しステークホルダーミーティングというものの場で意見を吸収する、吸い上げるということだけを超えて、積極的に関与、直接的に関与しているステークホルダーを、より巻き込むような形での調査設計をすることが、一つは今後は考えられるんじゃないかというのが、実は5番です。

ということで、自分で話ながらよくわかったんですが、実はこれは、今はやりのツイッターに近いような感想文にすぎないなということも、よくわかりました。

皆さん、どうもご清聴ありがとうございました。

○田中副委員長　ということで、ちょっとこういう場で、こういうことの間を持つのがいいかどうかというのは、少し私も迷うところがあったのですが、大変重要な指摘もあり、委員としての、こういう考え方や見方を表明されるということも、確かに理解しておくことも必要かなと思ったものですから、メール上でのやりとりはあったのですけれども、それだけだと少し動態的な形で、認識の共有が深まらないかなと思ったものですから、あえてこういう場を持たせていただいたということです。

あくまで委員として、一委員としての石田委員の意見、見解の表明であると。助言委員会でどうこうということではないと、そういうことであります。

もし、何かコメントなり、あるいはご質問なりがありましたら、若干時間を取りたいと思います。

どうぞ、福田さん。

○福田委員 1 番に関連して、ちょっと 2 つほど申し上げたいと思います。

満田さんがいない、満田さんの代弁をするわけではないのですが、まず 1 点目は、この 24 番の助言が、必ずしも何を J I C A が行う、今後行うべきなのかという点についてあいまいであるというご指摘で、それはまさにそのとおりだろうなというふうに、石田先生からのメールを見て、私もそう感じていました。

ただ、それが表現内容の問題、要するに表現方法の問題なのか、あるいはそもそも委員間で何をすべきなのかという、個別具体的な合意がどこまでできたのかという中身の問題なのかということは、実は整理したほうがいいのではないかなというふうに、同時に感じています。

前回の全体委員会で、私もちょこっと発言させていただきましたが、大きな、今後こういうふうな疑問が残ったというところで、次にフィージビリティスタディに今直面しているという中で、やり方として、いやフィージビリティスタディの中で、きちんとこういうふうなことをクリアすべきではないかという提案の仕方もあって、恐らくそれが、石田先生がまとめて、より詳細にかちっとしたものとして、起案していただいたものに反映しているのかなというふうに思うのですが、一方で、あの中で特に満田さんが強調されたのが、本当にそこをクリアしないで、フィージビリティスタディを始めていいんだろうかという疑問というのが、一方であったと思うんですね。

その中で、このような、その点について若干あいまいなままにワーキンググループの中から出た文章というのが、こうなってしまうていたのかなというところを、前回の議論で、私としては感じとして受けました。要するに、どこまでが、そもそもワーキンググループの委員の皆さんの合意事項だったのかというところについて、私はワーキンググループの間でのメールの議論というのは拝見していないので、ちょっとその整理を改めて伺いたいというのが 1 点目です。

2 点目なんですが、やはり同じことを申し上げるわけですが、結局このようなガイドラインの整合性について、クリティカルな議論は以前モラガハカンダのときもやったわけですがけれども、こういう議論が出てくると、やはりワーキンググループをもう一回持って、具体的にどの

ような助言案にするのかという、その文言レベルの話について、きちんと詰めるという機会がやはり必要なのかなというふうに、私は、この件について、はたから見ただけなんですと思いますが、思います。

やはり、それぞれがイメージとして、ガイドライン、個々の国立公園との関係で、これは問題ありそうだということまで共有するというのは、それほど難しくないのかもしれないのですが、その次 J I C A のアクションとして、我々として具体的に何を求めていくのかというレベルの議論まで、きちんと表現可能なレベルまで詰めていこうとすると、やはりそれはもう一回、顔を突き合わせて議論するという機会があるというのが、重要なのかなというふうに思います。

以上です。

○田中副委員長　ありがとうございました。

はい、では原嶋委員、どうぞ。

○原嶋委員　きょうの石田先生のお話、いろんな点があるんですけども、1点だけ。

審査会の体制というか、やり方について、いろいろな示唆があったと思うのですけれども、たまたま私、前ちょっと長く関与させていただいているので前との比較になってしまいますけれども、新しい仕組みになって、主査という形で、委員の互選でまとめると。いい面もあるんですけども、主査の役割がなかなか難しく、主査も一委員ですから、当然一つの意見があるわけで、ほかの委員と意見が違う場合も当然あるわけですね。それは、普通なんですね。

ただ、主査というのは、その場ではある種ニュートラルな立場で全体をコーディネートしていかなければいけないという部分もあって、ちょっと幾つかの事例を見ていると、主査という方の役割が、どうしてもその方の意見が反映されやすくなってしまうとか、ちょっとなかなか判定が難しいので一概には言えませんが、ニュートラルでは必ずしもなりにくい場合があるので、こういうやり方のよしあしというのは、一度どこかの段階で整理していただくということが必要だろうという感じは、常々思っていたんです。

もう一個は、ちょっとメールでのやりとりも当然必要なんですけれども、今回は必ずしもそうではないんですけれども、メールで極端に変わってしまうとか、前にあったんですけれども、そういうこともちょっと少し、マナーを考える必要があるんじゃないかと。知らない間にメールで別紙がくっついてきたとか、そういうケースがありましたけれども、それは内容が悪いとかじゃなくて、段取りとして、やっぱりそういうマナーも少し考えることが必要じゃないかということは、今回の件ということではありませんけれども、今、石田先生のお話を伺っていて、主査を中心としたまとめ方のやり方についてのデメリット、メリットを整理して、改善するべ

きは改善するという事は考えていただくことはいいのではないかと感じました。

○田中副委員長 今の後段の意見は、それこそ福田さんの、先ほどの２点目の、つまりもう少しワーキングを丁寧にやったほうがいいのではないかと、多少重なるのかもしれませんが。メール審議の限界。

○原嶋委員 それと、あと効率性の問題もあります。その点のバランス。

○田中副委員長 効率性の問題。はい、わかりました。

それから、今の主査制の問題は確かにありまして、しかし、といって何かそれにかわるものがあるというのが、直ちには、しばらくは出てこないかな。何かかわるものというところ。

○原嶋委員 どうですかね。それは、いろいろあると。

○田中副委員長 いろいろある。なるほど。

恐らく、これもまだ走らせてまだ１年たっていませんので、１年たつか、２年たつくらいしたら、少し見直すということも、新しいやり方があれば、よりよいやり方があれば、お話になるかもしれませんね。

それから。１件目のことは多分、石田さんのほうから、少しコメントもあったほうがいいかもしれませんね。

○石田委員 主査の役割は、私は余り考えていなかったんです。今、お話聞いていて思ったのは、主査がチェアマンなのかモデレーターなのかというところを、一つ分類をしていただいて。モデレーターだと、みんなの意見を整理して統合するだけですけれども、チェアマンだと影響力を発揮できますので、そのこの区別を、どういうふうにチェアマンタイプにしていくのか、モデレータータイプ、いわゆるファシリテータータイプで、まとめてモザイクをまとめる、整理するというだけにするのかというところも一つ議論に入れていただくとありがたいなという気はいたしました。

それから、福田委員のほうから、幾つかご指摘いただいて、まず申し上げたいのは、１番で、きょう欠席なさっている満田委員のことにに関して、ジャッジしようと思って書いたわけではなくて、僕も満田委員のおっしゃられることはよく理解できるし、ただ非常に一番典型的な形で、内容をどこまで深めるべきなのか、ジェネラルに申し上げるべきなのかということと、それから福田委員がおっしゃられたように、どの時点でどの助言を、どの助言まで、どの深みで発していくのかというところが、やはり今思えば、それについての合意が表に出ていなかったような気がするんですね。

それは、一つにはやはりこういう委員会で書類を受け取って、それを判断しながら、調査の

流れを横でにらみながら、ある人はF／Sでやればいいと思うだろうし、ある人はこれはマスタープランのところは、もう一つSEでさかのぼってやらなければいけないと思うだろうし、その判断もいろいろ皆さん個々人であると思うんですね。

そういうところで、やはりそごが生じるので、そこは今後、私個人としては、もし出てきたら自分自身の立場をはっきりさせたいなというふうに、今、個人的には非常にいい助言をいただいたというふうに思いました。

ということを見ると、やはりいろいろイシューを含む問題だとか、委員の間で対策についても、それから流れの中、どの中で処理していくかということについても、やはり確認していくプロセス、それができない場合は、やはり詰める機会というものを別途設けるということは、一つ必要だということも大いに同意いたします。

以上です。

○田中副委員長　ありがとうございました。

何か、どうぞ。お願いいたします。日比委員。

○日比委員　ありがとうございます。

このプロセスのところではなくて、私は特に、石田委員が5番のところで書いておられる「正解がないことが多い」というところで、まさにおっしゃるとおりだと思うんです。なかなか、これは多分ガイドラインの中で照らし合わせますと、この別紙1の「対象プロジェクトに求められる環境社会配慮」というところの「生態系及び生物相」という項目になってくるかと思うんですね。

ここに、例えば「プロジェクトは、重要な自然生息地または重要な森林の著しい転換または著しい劣化を伴うものであってはならない。」という、これが、ではどういうところが重要な生息地で、どういう状況であれば著しい劣化なのかどうかというのは、まさに非常にグレーで判断の難しいところだと思うんですね。

少なくとも、生物多様性の保全なんかの世界では、グレーだからこそ保護区とか、あるいは絶滅危惧種とか、ある程度明確に決めていこうじゃないかという考えがあって、そういうものに指定されたものは、少なくとも守らなければいけないというのがその目的だと思うんですね。だから、ある程度グレーなところを少し明確化していこうというのが保護区であったり、絶滅危惧種という考え方になるかと思うしますので、私なんかからの観点からさせていただきますと、国立公園保護区内の開発の案件がそもそも入ってくるというのは、生物多様性・生態系の保護の観点からいくとかなり変ですし、ガイドラインにも、私が見る限りは明確に反するのかなと

思うんですね、

ただ、もう少しじっくり見ていきますと、例えばこのガイドラインでも、「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」と。じゃあその国立公園保護区というのは、本当に政府がそういう目的のために指定しているかどうかというのは、実はそんなに、実はそれもグレーな範囲にひょっとしたらなってくるのかなという気がしますし、今回のウガンダの案件など、たしかそもそもこういった、これはフィージビリティだったと思いますが、それがここでいうところのプロジェクトというものに当たるのかどうかみたいな議論もどこかであったような気がするんですけども、そうやって考えていくと、非常にグレーなゾーンが、どうしても多くなってしまうのかなと。

だからこそ、特に、これは自然生態系に限らず環境問題というのは、やっぱりその影響とかが長い時間にわたってならないと影響があるのかわからないのか、実際顕在化するのかもわからないからこそ、予防、原則的に、じゃ自然保護区はやめましょうという考え、もとの考え方がそうになっていると思いますので、だからそこで、例えば政府が外す予定にしていますとか、あるいは外すことにしましょうとかというのは、本来の考え方、精神からいくと、やっぱり違うのかなというふうに思うんですね。

だから、すみません。何か、この議論にあんまり貢献しているのかどうか、よくわからない、自分で言っていてわからなくなってきたのですけれども、そういう自然生態系、あるいは保護区が絡む案件について、その辺の、そもそもそういったものをどういう視点から考えていくのかというのは、確かに私も、この助言委員会、それから以前の配慮審査委員会でしたか、かわらせていただいたときに、若干の違和感を感じていたところではあったんですね。

では外せば、保護区から外せばいいのかとかという点からいくと、もう少し、もともとどういう、何のためにこういう保護区という考え方があるのかとか、なぜそもそも自然生態系を守らないといけないのかという視点に立ち返る必要は、だから何もできないというのでは意味はないんですけれども、そういう視点から、じゃ何ができてどういうところを配慮しないといけないのかというのは考えていく必要があるのではないかなと思いますけれども。

○田中副委員長 はい、どうぞ。高橋委員。

○高橋委員 ワーキンググループの一員として印象とコメントですけれども、一つは、法令による指定された保護区と地域ということで、いわゆる保護区、あるいは今回具体的に国立公園ということが出ました。

特に、途上国では保護区、保護地域、あるいは国立公園。よくペーパーパークというような

ことも言われますけれども、制度上はある程度、建前上はできていても、実際の管理が必ずしも十分ではない、あるいは、ただ単に区域を地図上でくくっただけというところがありますから、それを国立公園だから、保護区だからということで一律に扱うのがどうかということもございまして、また石田委員からもご指摘ありましたように、実際の現状がどうか、レンジャーも含めて、管理が十分ではないというような点もあるかと思います。

ただ、今回、ワーキンググループで議論させていただいて、印象といいましょうか、これはある意味でお願いもあるのですが、提出されましたレポートでは、例えば、国立公園で、これは多くの場合、途上国では国有地ですね。国立公園はほとんどが国有地になっています。そうしますと、その土地を新たに買い上げてとか、そういう必要性がないというようなこと。あるいは住民がいないと。住民の有無でいえば住民がいらない、定住者がいないということ。あるいは、現在土地利用がなされていない、あるいは開発計画がないといったようなことが、一般のE Iといいましょうか、アクセスの項目でいきますとプラスの方向に評価されてしまう。そういうことがあるわけですね。

しかし、国立公園というのは、当然その生態系、あるいは野生動植物の保護ということですから、今言ったものは、すべて開発を抑制するという方向に本来あるわけです。ですから、同じ尺度といいましょうか、これで見るとということ自身がおかしいわけです。

したがって、これは私の全くの感想ですが、このガイドラインでそういう保護区などは外すというのは、つまり全く同じような尺度で評価する、予測評価するということは本来おかしいということも含めて、こういうことがあるんじゃないかなというふうに思いますので、今後、同様な事例がたくさん出てくるとは思いますけれども、そういうF/Sを含めて、いろいろな形で評価をする際には、その点をきちんと留意した上で評価をしていただきたいと。

具体的には、私は、この各助言案の中に、個別の項目としては盛り込んでいただいたつもりでおりますけれども、全体的にそういうことがあるということを、一つ私のコメントとしてお話ししておきたいと思います。

以上です。

○田中副委員長　ありがとうございました。

一応、意見交換ということで、そんなに詰めてということではありませんが。

はい、では岡崎部長。

○JICA岡崎部長　どうもありがとうございました。

見解の相違とか、もともと哲学に入るような話は別として、私は、こういう議論は非常に健

全だと思いますし、また J I C A にとっても非常にプラスになるんだと思っています。

要するに、このガイドラインがなければ、あるいはこういう場がなければ、ここで議論されているようなテーマを、すべて日本政府と J I C A だけで決めてしまうということになってしまいうわけですね。日本政府としてこう考えます、J I C A としてこう考えますと。だからやりますということだけで、物事が進んでいってしまうということを考えれば、こういう場でいろいろなご意見をいただいて、そのことが公になり、また記録として残れば、そのことに対して、J I C A がどう考えてどう意思決定をするのかということにまで、いつも申し上げることですけども説明責任が伴うわけですから、そのこと自体には非常に大きな意味があるというふうに思っています。

それから、主査のやり方とか、ワーキング、全体会合のやり方とか、これは実際に立ち上げる前に、いろいろ運営要領をつくってみて、なるべく当時、いいものにしようと思ってつくってやってみているわけですけども、おっしゃるとおり、いろいろな問題が出て、やってみてわかることというのは当然あるわけですね。

ですから、これは1年ぐらい置いたところで、ガイドラインそのものの改定というのは、また別なプロセスでやりますけれども、この助言委員会、ワーキンググループのやり方を、よりよいものにするためにどうしたらいいかというのは、そのことをテーマに検討する場があってもいいと思います。

それから、ワーキングあるいは全体会合も最終的にこの事業に対して、責任をとるのは、相手国であり、相手国の実施機関であり、それを支援する J I C A の助言委員会ではないわけですよね。ですから、例えば、先生方の中で意見が分かれても、それは、例えば両論併記とか少数意見でも示していただいたほうがいいと思うんです。

それは、我々にとっては、検討の過程でつぶせるわけですから、あえてもちろん考え方に違いとか誤解とか、そういうのはつぶしていただきたいんですけども、ペーパーをまとめるにあたって、まとまらない部分についても、助言として残しておいていただくことは我々が仕事をする上ではプラスになるはずですので、もちろんなるべくまとめていただきたいし、我々が右往左往するような提言は困るんですが、やはりここはご専門の立場から、どうしても気になる点で、大多数の意見にはならなかったけれども、自分の専門的なバックグラウンドから、ぜひ F / S の際に検討してほしいとか審査の際に検討してほしいということは、変に削除せずとも、私はいいいんではないかなというふうに思います。

今までの議論を聞いた上での、とりあえずの感想ということで申し上げます。

○田中副委員長 よろしゅうございますか。

一あたり意見は出せる方は出されたかと思います。

私も今、部長が最後におっしゃられたことは、私も近い考え方で、この委員会は、委員会としての、全体的な合意をつくることも大事ですが、委員それぞれがそれだけの見識を持って、やっぱり意見を出しているというところもありますので、いわば何というんでしょうか、独任制の委員的なところもありますので、両面があるのかなという感じは持っております。

ただ、たしか原嶋委員おっしゃられたように、何かメールの中で、ある程度形が変わってしまうというのも、それは少し違和感もありますので、メール審議の持ち方は、ちょっと注意したほうがいいかなと。つまり、文言調整はすることにしても、新しい見解の表明というのは確かにメールではなくて、ワーキングをきちんと設置して、みんなで協議したほうがいいのかなと、そんなふうに思います。

そういうことも含めて、今回こういう石田委員が、大変貴重なといいますか、クリティカルな意見を出していただきましたので、こんな機会を持たせていただきましたが、これはこれとして共有をすると、認識をするということでありまして、またいずれかのタイミングで、今部長がお話しされましたように、ワーキングや審議会、審査会の持ち方ですかね、助言委員会の持ち方、これについて、また意見交換をさせていただければと思います。そんなことで、よろしゅうございますか。

もし追加のことがなければ、大体予定の時間、こんなところでまいりましたので、終わりにさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございますか。

どうも石田先生、いろいろありがとうございました。

○石田委員 いえ、とんでもありません。

○田中副委員長 貴重な問題提起を。

○JICA河添課長 すみません。1つだけよろしいですか。

実は2月18日に、ウォルビスベイ港の開発計画というのがあって、これが、この前の1月の全体会合において、臨時委員の方を割り当てたらどうだろうというご意見がありまして、今、調整をしております。石田先生にもご意見を賜ったり、あと我々独自のルートにおいて、だれか海洋工学的な知見をお持ちの方がいらっしゃれば、そういう方を割り当てて、助言をいただくような形をとろうと思っております。

ですので、ただきょうの時点で、まだ人が決まっておきませんので、この後の、それこそメールで、こちらのほうからどういう方が割り当てられる可能性がありますということで、経験

とかご専門とかを明らかにした上で、皆様にご連絡させていただこうと思います。

助言委員会の設置要綱上は、臨時委員の割り当てはもちろん可能となっております、その際は委員会で確認するという言葉になっております。ですので、その確認をしていただくのをメールで行わせていただくと。

○田中副委員長 わかりました。それでは、今、それこそ確認いたしますが、その臨時委員の確認方法については、2月18日のですか、この案件についての臨時委員はメールで確認をさせていただく。そこだけ今確認したいと思います。よろしゅうございますか。

○JICA河添課長 きょうに間に合えばよかったのですがけれども、すみません、ちょっと間に合わなかった。

○田中副委員長 あわせて、あのとき私のところに膨大な資料が送られてきまして、何か箱で来たのですが、あれだけの資料も送るほうも大変ですけれども、受け取るほうも大変でして、何かもう少し工夫をしていただくといいなという印象を持ちました。

○JICA河添課長 すみません。その点もあわせて。我々のほうは、どちらかというと、すべてのドキュメントを皆さんにごらんいただくという姿勢でやってきたんですけれども、ちょっと1,000ページ以上を超えるような資料ですと、さすがに皆様のほうにお届けするのも難しいかと。

そういう意味では、今後そういう大分冊になる場合は、例えば本冊のみとかですね、そういう条件で皆様にお届けさせていただくということで。

○田中副委員長 本冊のみで。そうですね。

必要な委員は、とりに行くといいますか、ダウンロードするとか別途の形で入手できるような、そういう仕組みにしたらいかがでしょうか。あれは送るほうも、準備するほうも大変。何か箱で送ってきましてね、ダンボール箱で。受け取ったほうがびっくりしました。よろしゅうございますか。

それでは、本日は大変長くなりましたけれども、助言委員会はこれで終了となります。

ありがとうございました。

午後 5時24分閉会