

環境社会配慮助言委員会 第107回 全体会合

日時 2019年11月1日（金） 14:00～17:01

場所 JICA本部 113会議室

（独）国際協力機構

助言委員（敬称略）

石田 健一	元東京大学 大気海洋研究所 海洋生命科学部門 助教
小椋 健司	阪神高速道路株式会社 技術部国際室 国際プロジェクト担当部長
源氏田 尚子	公益財団法人 地球環境戦略研究機関（IGES） 東京サステナビリティフォーラム フェロー
作本 直行	独立行政法人 日本貿易振興機構（JETRO）環境社会配慮専門家
重田 康博	宇都宮大学 国際学部 教授 特定非営利活動法人 国際協力 NGO センター（JANIC） 政策アドバイザー
島 健治	株式会社三井住友銀行 国際審査部 国際環境室 室長
鈴木 孜	元アークコーポレーション株式会社 元技術部長
田辺 有輝	特定非営利活動法人 「環境・持続社会」研究センター （JACSES） 持続可能な開発と援助プログラム プログラムディレクター"
谷本 寿男	元恵泉女学園大学 人間社会学部 教授
寺原 譲治	城西国際大学 環境社会学部 教授
錦澤 滋雄	東京工業大学 環境・社会理工学院 融合理工学系 准教授
長谷川 弘	広島修道大学 人間環境学部・大学院経済科学研究科 教授
原嶋 洋平	拓殖大学 国際学部 教授
山岡 暁	宇都宮大学 地域デザイン科学部 教授
米田 久美子	一般財団法人 自然環境研究センター 研究本部 研究主幹

JICA

中曽根 慎良	審査部 次長
加藤 健	審査部 環境社会配慮審査課 課長
小島 岳晴	審査部 環境社会配慮監理課 課長
左近充 直人	審査部 環境社会配慮審査課 企画役
内川 知美	東南アジア・大洋州部 参事役
伊藤 教之	東南アジア・大洋州部 東南アジア第六課
田中 賢子	東南アジア・大洋州部 東南アジア第一課 課長
阿部 将典	東南アジア・大洋州部 東南アジア第一課
渡辺 英樹	アフリカ部 アフリカ第一課
竹田 幸子	東南アジア・大洋州部 東南アジア第五課 課長
岩谷 允六有	東南アジア・大洋州部 東南アジア第四課

午後2時00分開会

○加藤 それでは、お時間となりましたので、始めさせていただきます。

ただいまから、JICA環境社会配慮助言委員会第107回の全体会合を始めさせていただきます。

まず、毎回のご案内で大変恐縮ですが、マイクの使用時の注意点についてご説明をさせていただきます。逐語録を作成しております関係で、ご発言される際には、必ずマイクを使用してご発言いただければ幸いです。ご発言の際にはマイクをオンにいただきまして、発言が終わりましたらオフにいただければと思います。マイクは三、四名の方に1本程度ご用意しておりますので、恐れ入りますが、適宜マイクを回して、ご協力いただければと思います。

また、本日は、オブザーバーの参加として2名の方、三菱UFJ銀行、大高様、そして三井住友銀行、天木様がおります。設置要領に基づきまして、オブザーバーの方がご発言される際には、議事進行役の判断でご発言をいただくことになりますので、挙手の上、ご発言いただければと思います。

また、JICA側の説明者は逐次入れかわりになりますので、よろしくお願いいたします。

また、本日11月1日付で、環境社会配慮監理課長として小島が着任をしましたので、一言挨拶をさせていただきます。

○小島 皆様、初めまして。環境社会配慮監理課に配属になりました小島と申します。

実は2002年から、JICAの環境社会配慮ガイドラインを策定する際に環境・女性課にいまして、作本先生と、1回6時間に及ぶ議論とかをさせていただいた。それが10回ぐらい続いたということがあって、やらせていただいたんですが、当時はまだ私、担当で、後ろのほうに座していただけなんですけれども、15年以上たって、また皆さんこういう場で、一部の方とは再会できて、また議論できることを楽しみにしております。

前職は、JICAの企画部で無償資金協力と技術協力について担当していました。その前にはカンボジア事務所で次長をしておりました。

どうぞよろしくお願いいたします。

○加藤 それでは、本日の司会の進行を原嶋委員長にお願いをできればと思います。

○原嶋委員長 それでは、第107回全体会合を始めます。

式次第に従いまして進めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは早速、ワーキンググループのスケジュールの確認ということで、よろしくお願いいたします。

○加藤 お手元に、議事次第の裏側に日程表を添付しておりますので、ご覧いただければと思います。

この記載のと通りの担当委員の方々を割り振らせていただいておりますが、この時点でご都合の悪い日程等ありましたらお知らせいただきたい。また、12月13日の金曜日がまだお二方ということで、もしここにご参加いただける委員の方がいらっしゃいました

ら、ぜひお願いしたいと思います。

○鈴木委員 12月13日、私、希望します。

○加藤 ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

それでは、また別途ご連絡等ありましたら、メール等でもお知らせいただければと思います。

○原嶋委員長 それでは、続きまして案件概要説明ということで、1件ございます。

パプアニューギニア国のトクア空港整備事業ということで、準備が整いましたら、ご説明をお願いします。

○内川 東南アジア・大洋州部東南アジア第六・大洋州課の内川と申します。よろしくお願いいたします。座って説明をさせていただきます。

本日ご説明を差し上げるのは、パプアニューギニア国のトクア空港整備事業、有償資金協力を想定しております協力準備調査の案件になります。

目次のほうになりますけれども、こちら、事業の背景、概要ですとか、予定している調査の期間、対象地域、それから、現時点での調査の対象地域の現状といったところをご説明させていただいた後、環境社会配慮の事項と今後のスケジュールということでご説明を差し上げたいと思います。

まず初めに、下のほうの地図を見ていただければと思います。オーストラリアの北側にパプアニューギニアは位置し、首都のあるポート・モレスビーとは違う島嶼部のところになります。北東の島嶼部に東ニューブリテン州というものがございまして、右側の地図にございますとおり、そちらの北側のココボというところが州都になりますけれども、そこから約14km離れた半島の突端のところ、ここが今回の対象地域のトクア空港になります。

こちらの事業の背景になりますけれども、このトクア空港ですが、東ニューブリテン州、それから周辺の島嶼部における拠点の空港という形になっておりまして、周辺住民のライフライン、それからあと観光産業の物流の拠点として機能している空港になります。

パプアニューギニア国自身が実施したトクア空港のマスタープランですとか、あとJICAといたしまして、関連の基礎情報収集・確認調査を実施してまいりました。こういった調査の中で、旅客数の増加が非常に予測されておりまして、今後、空港の処理能力が大幅に不足するということが見込まれております。

旅客ターミナルですけれども、昔、無償資金協力で一度支援をしております。整備後20年以上、既にもう経ってしまっていて、その後、大規模な改修工事などは行われていないという状況なので、また後ほどお写真でもご説明したいと思いますが、滑走路とか基本的な施設の舗装も損傷してしまっている状態です。施設の老朽化が非常に著しく、航空機の安全な運航と旅客サービスの提供に支障を来している状況になっております。

特にパプアニューギニア政府は、観光産業をこの地域の重要な成長産業という形で捉

えておりまして、国際線の就航もこれからしていきたいというふうに考えております。それに伴って、ターミナルだけではなくて、税関施設の整備、空港の施設の拡充、それから国際基準に合致するような形での滑走路の整備、舗装の改良といったことを検討しているというような状況になります。

このような背景で、パプアニューギニアの政府から日本政府に対しまして、トクア空港の包括的な改修事業ということで、有償での要請が上げられたという背景になっております。

事業の概要ですけれども、トクア空港整備事業という形で、ご説明が繰り返しになりますけれども、この空港施設を整備していくことによりまして、旅客ですとか貨物の取扱量を増加させて、パプアニューギニアの島嶼地域の経済成長ですとか観光振興、ひいてはパプアニューギニアの経済成長全体に寄与するということを目的にしております。

事業の概要ですけれども、まず土木工事としまして、滑走路の延伸を考えております。現在、1,720mの滑走路があるんですけれども、こちらを、最終的には調査で検討していきたいと思いますが、2,700m級を想定した延伸、また拡幅・改良、その他、誘導路ですとかエプロンの拡張といったところを検討しております。

建築に関連しましては、ターミナルビル、こちらは国内線だけではなく国際線を想定したもの、それから貨物のターミナルビルの新設、それから既設のターミナルビルの改修をしたりですとか、あとは関連するような消防署の改修ですとか、管制塔の新設といったことも検討しております。

あと、ユーティリティ関係としまして、電力ですとか通信、給水、あとは污水处理施設の整備なども含めたいと思っております。

航空保安施設としまして、航空灯火施設の整備、それから航空管制・通信施設の整備。さらに、コンサルティング・サービスということで、入札の補助等も含まれるという形で考えております。

この事業の先方のカウンターパート機関、実施機関になりますのは、National Airports Corporationということで、NACという組織がカウンターパートとなります。

ちょうど調査が始まったところなんですけれども、こちらの協力準備調査の時期ということで、2019年10月から来年8月までを想定して実施しております。

本事業について、既存調査のレビュー、先ほど申し上げたとおり、JICAとしましても基礎情報収集調査で一定の概要などは既に調査をしておりますので、そちらを、レビューを行いまして、今回のこの事業の目的ですとか概要、事業費、実施スケジュール、それから施工方法、特に今回、この事業をするに当たって、本邦技術の適用の可能性といったところも検討したいと思っておりますので、そのあたりのポイント。それから、事業実施体制、運営・維持管理体制、あと環境社会配慮面といったところが、審査に必要な調査を行っていくということを目的として、まさに調査が始まったという形になっております。

現時点で、このトクア空港、写真の上部にある形になっております。先ほどご説明しましたけれども、東西に延びた滑走路になっておりまして、その滑走路自体が、現時点では長さ1,720mの滑走路です。そこからこの真ん中のところ、誘導路が今1本、長さ200m強の誘導路があってエプロンに続き、上の写真の真ん中のあたりにあると思いますが、旅客ターミナルで、その隣に管制塔といったところが、現在の大まかな調査対象地といいますか、トクア空港の現状になっております。

今後調査をしていく中で、どれくらい実際に滑走路の長さが必要かですとか、あとは、今1本しかない平行誘導路のところをもう1つ、下の写真のほうでいいますと黄色い部分、こちらの代替案として、こういった形が検討できるかということを詳細に調べていきたいと思っております。

地形のところの3つ目のポツに書かせていただいているとおり、空港の敷地、ご覧いただいて、わかりいただけると思うんですけれども、空港自体が将来滑走路を延長する予定を想定してまして、騒音の影響などもありますので、滑走路の東側、右手側に位置します1.4km、それから西側の2.2km、ともに海岸線まで現在空港用地として確保されておまして、特に住民の方が住んでいるといったような状況になっておりません。例えば、今ある滑走路のところに、左側、黄色いラインで、これは一つのオプションという形で示しておりますけれども、平行誘導路をつくって、西側に2,700m程度の滑走路を延長したとしても、若干ブッシュになっているというか、灌木地、それから草地になっているところを延伸するという形になりますが、ここの部分に人が住んでいるということはないということを念のためご説明を差し上げます。

もう少しスポット・スポットで、お写真でご説明したいと思えます。

左上が旅客ターミナルです。非常に老朽化してまして、もともと定員が100名弱、85名程度のF28、フォッカー28を想定した建設だったために、ターミナル自体も非常に小さな規模のもので、旅客の処理能力も今の時点では非常に不十分という形になっております。

真ん中の一番上段の写真、その中のほうを見ていただくと、待合室も非常に混み合っている状況です。当時、100名ぐらいの旅客機1機分が待てるという形だったので、同程度の規模の飛行機が2機、3機というふうに入ってきてしまうと、今、ターミナルで人が収容し切れない、立って待つてしまうような形になっております。

そのターミナル内部のところ、右上の写真です。コンセッションエリアのほうなんですけれども、右手にちょっと売店があるのみで、観光振興を目指すにはもう少し、土産物屋さんですとか、そういったものも入れるような空港ターミナルをつくっていくことを検討する必要があるのではないかと現時点では考えております。

2段目の左側の写真、こちらが外から見た管制室です。管制室自体なんですけれども、雨漏りをしてしまっている状況で、滑走路を延伸していった場合には、現在の高さですとちょっと足りなくなるということで、この管制室自体も新しいものをつくるというこ

とを考えております。

その外側の壁を拡大したものがすぐ右隣、真ん中の写真になります。管制塔内は各部にクラックがちょっと走ってしまっているような状況で、構造的に、あと5年もつかというような寿命という形になっております。

管制塔の一番上の管制室が右隣の写真になります。現時点では管制室1名体制で運用しているということで、広さ的には十分な広さがあるという形にはなっているんですが、天井から雨漏りがしており、対策が必要な状態という形になります。

実際の滑走路自体のコンディションも見ていただければと思います。

左側の、ちょっとお写真わかりにくいかもしれませんが、舗装が非常に劣化しておりまして、例えばエンジンが剥がれた舗装の断片を吸い込んでしまう可能性があるといった形で、かなりぼこぼこしている状況です。

空港の機材、GSEの通る通路のところも、一番下の真ん中の写真ですが、舗装が劣化して、非常に凹凸があるというような状況で、それでガタンと揺れてしまって、例えば貨物の運搬で荷崩れが起きてしまうというような事態が発生していると聞いております。

外側の空港の周囲の道路、雨が降ると泥濘となってしまう、泥んこになってしまって、普通車では通行できないような状態の道路が周りに走っている。このような写真の状況が現時点でのトクア空港となります。

環境社会配慮事項なんですけれども、本事業は現時点、カテゴリAということを想定しております。先ほど申し上げたとおり、滑走路として今、1,700m強あるものを2,700mぐらいまで延伸することを考えておりますので、その意味で大規模な空港セクターに該当するということで考えております。ただ、繰り返しになりますけれども、中は既に空港用地になっておりまして、このために住民移転などは発生しないということで申し上げます。

あと、環境関連の許認可の関係ですけれども、パプアニューギニアの制度上はEIAの承認が必要という形になります。先方のガイドライン上ではレベル2.3というものに該当するんですけれども、その承認を得るためには、申請から大体3カ月、長い場合には半年ぐらいを要するということで想定をしております。

今回この事業、調査をしていく中で、助言をいただきたいと思っている事項がスコーピング案のところ、それから、最終的にレポートをまとめる前にドラフトファイナルレポートのほうをまとめていきますので、そちらに対して全体的な助言ということでいただければと思っております。

具体的に、どのような項目があるかということで、3つほど挙げております。

汚染対策は、工事中のところでは、一般的なことになりますけれども、土木工事に伴うような大気汚染ですとか水質汚濁、それから廃棄物が出る、騒音が出るといった問題が想定されます。

また、供用時ですけれども、こちら、国際線の就航便数を増やして多くの人に使って

いただくということを想定していますので、それに伴う影響として大気汚染物質の増加ですとか、あとは旅客利用に関する水質汚濁、廃棄物、騒音といったことが想定されております。

続いての項目が自然環境関連です。ここも工事中、滑走路の延伸の区間では、今、草地になっている、草が生えているところ、灌木地になっているようなところをペーブメントしていく形になりますので、その意味での地質・地形への影響というものは想定されております。それで、森林というか、伐採の可能性、工事中の土地・地形改変による水象への一時的な影響が生じる可能性があるということで、協力準備調査の中でも環境への影響を確認していく予定です。

最後、社会的ポイントのところですけども、工事中に、もちろんこの事業の中を通じて、建設作業員として現地の人々を雇用していくことを検討しておりますので、地域経済へはポジティブな影響が予想されます。また、供用時、ターミナル改修によって多くの人が訪れて、それに伴って商業ですとか雇用機会といったものが、地域の人たちにもポジティブな形で影響するのではないかと想定しております。

一番最後、今後のスケジュールなんですけれども、現在、ちょうど協力準備調査ということで、10月の末に始まったばかりです。この後、調査自体は来年の8月の終了に向けて、2月の中旬にインテリムレポート、5月の下旬にはドラフトファイナルレポートを提出していただくということで想定をしております。

その中で、関連するパプアニューギニアでの環境社会配慮手続ということなんですけれども、調査が始まったこの段階で現地踏査を始めていきまして、スコーピングをパプアニューギニアの関連のオーソリティのほうでしていただきます。それに基づいてEIAの調査をしていき、EIAの調査をしながら環境社会配慮のドラフトファイナルレポートをまとめていくというふうに考えておりますので、それが2月の中旬ぐらいまでということと考えております。

なので、スコーピング案としましては、EIAの調査ができてドラフトファイナルレポートをまとめている、このタイミングで、スコーピング案について助言委員会の皆様からのコメントをいただければと現時点では想定しております。

あと、ドラフトファイナルレポートの場所がちょっとずれてしまいましたが、一番上にございますとおり、今、調査の中でのドラフトファイナルレポートは5月下旬に想定しておりますので、このあたりのタイミングで、ドラフトファイナルができた段階で、また皆様の助言をいただければと思っております。

以上です。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。1カ所、2019は2020ですね。

○内川 失礼いたしました。

○原嶋委員長 結構です。

それでは、今ご説明いただいたことに対して、ご質問やコメントございましたら、ご

発言をお願いします。

○作本委員 ご説明ありがとうございました。立派な事業になることを期待しております。

本当に入門的なことを教えてください。今までは、この飛行場というのは国内線だけに使われていて、将来、国際線も含めて検討するということでしょうか。というのは、2,700mと今予定されている滑走路、国際線にしてはちょっと短いんじゃないかなと。4,000mぐらいないと、国際線にはちょっと不向きかなという気がいたしました。

それが1つと、もう1つ、写真を4のページでご紹介いただきましたけれども、周辺の道路その他が、インフラ整備というか、まだできていない状態かと思うんですが、道路整備のような仕事というのは、事業概要の中に文字上含まれていないような気がするんですが、あわせて行われる予定があるかどうか教えてください。

以上です。

○伊藤 東南アジア第六・大洋州課、伊藤と申します。

私のほうから、1点目の国内線、この空港が国際線に使われたことがあるのかということと、2,700mというのは短いのではないかというところについて、お答えします。

まず、トクア空港が国際線で使用されたかについて、定期就航での国際線というのは今までなかったが、現在も、ケアンズ、ブリスベン等から、国際線がチャーター便とかで就航しております。そういったキャンペーンも打った時期がありまして、それもまた定期便ではないですが、2015年とか2016年のときにそういった就航があった実績はあります。

それから、2,700mについて、こちら、パプアニューギニア国で最大の航空会社である、公営公社Air Niuginiというところに聞き取りしておりまして、今後、機体がボーイングB737MAX8という、150から200席の飛行機に順次買いかえていくとのこと。それ以上の機体を、逆に言うと、買う意思があまりないようなことを申ししておりまして、それを、最大の人数、最大の貨物量、最大の燃料等を含めて考え、さらにボーイング737の飛行距離とかを考えますと、2,700mで対応可能であると、昨年行わせていただきました基礎調査の結果になっております。

それから、周辺道路について、ADBもトクア空港に支援しており、フェンスの工事自体はADBが実施してまして、ADBとの話し合いが必要になるかと思うけれども、これも今回の調査のほうで、そこまで大きな金額にはならないと思いますので、詰めていきたいと思います。

以上です。

○長谷川委員 ご説明ありがとうございました。

一番最後のスライド、今後のスケジュールのところなんですけれども、助言委員会のスコーピング案のワーキンググループのタイミングなんですけれども、環境、EIA調査が、これはPNG側なんだろうけれども、ほぼ終わってしまってからスコーピング案ワーキ

ンググループというのは、ちょっと遅過ぎないのかなと。方法なんかを決めるスコーピングですから、もうちょっと早いタイミングのほうがいいのかなと思いましたが、いかがでしょうか。

○内川 確かに、EIA調査の最終段階のほうにスコーピング案ということでプロットさせていただきました。この時点で、ちょうど年末年始を挟んでしまう関係と、それから逆に、スコーピング案を1月のこのタイミングにかけるためには、12月の頭にはある程度スコーピング案を提出しなくてはいけないというところで、今、このスケジュールで提示をさせていただいておりますが、なるべく早く、ご助言いただいた内容が引き続き調査のほうに反映されるような形、調査でフォローできるような形のタイミングは、また具体的にご相談をさせていただければと思います。

○源氏田委員 ご説明ありがとうございました。

環境社会配慮事項のところの自然環境について、質問というか、お願いというか、ございます。写真でざっと見たところ、周りに森林があったりして、非常にのどかな地域だなという印象を受けたんですけども、鳥の影響はないのかなということで、現在、空港がありますが、バードストライクについて、既に何か事象があるのかということを確認していただきたいということ。あと、バードストライクは、鳥にとっても悲劇ですけども、飛行機にとっても、エンジンの中に吸い込んで、緊急着陸しなきゃいけなくなってしまうというケースもあるかと思いますので、あれば調査をして、対策をとることは必要になってくるかなと思います。そこら辺についてもご検討いただければと思います。

○原嶋委員長 コメントとして、鈴木さん、どうぞ。

○鈴木委員 関係あるところで、現況調査の書き方なんだけれども、緯度経度と降水量と標高というのを最初の情報として入れてもらいたいんですよね。それで、土質のところ、地下水位が標高4mと書いてあるんだけど、現況のレベルがわからないと問題の把握ができないと思います。

それから、ここだけの、このサイトの話と、今、バードストライクの話が出てきたけれども、説明の中で、両方とも、東も西も海岸線まではオープンな土地で、自分たちが持っているというふうにおっしゃったけれども、それはどのくらいの距離があるのか。周辺環境の中でのサイトの位置づけというのはわかるような説明をしていただけるとありがたいと思います。

○原嶋委員長 それはコメントとして頂戴するという事でよろしいですか。

○鈴木委員 はい。

○原嶋委員長 わかりました。

ほかにございますか。

1点だけ、アクセス道路とかアクセス交通機関というのは、説明があまりなかったようですけれども、空港のキャパが増えればお客さんも増えて、輸送手段の拡張というの

はどう考えていらっしゃるでしょうか。

○伊藤 バードストライク及び地下水位とかの現況レベルの話については了解しました。今後、こちらについても調査のほうに反映させたいと思います。

最後のご質問のアクセス道路の件なんですけれども、トクア空港からココボ、それから、この地図でいうトラバウルに沿った主要道路については、中国のほうが道路の改修事業を行うという、州知事のほうに申し入れがあったというところまで聞き取りはしております。よって、今回の調査でも、進捗があるか、具体的にになっているか、それともその事業は取りやめになったのかについては確認し、同時に、東ニューブリテン州インフラ開発マスタープランという技術協力調査を実施予定ですので、その中でも同時並行で検討を進めたいと思います。

○原嶋委員長 端的に言ったら、道路や鉄道なんかを拡張したときに、それが空港開発と一体なのか一体じゃないかということは、確認していただきたいんですけれども、その点だけ。ガイドライン上、一体として見るのか見ないのかということだけ確認して。もしあれであればワーキンググループの時点でも結構です。その点が論点になると思いますので。

○伊藤 わかりました。その辺も少し情報を入れたいと思います。

○原嶋委員長 ほかにございますでしょうか。

それでは、特になければ、これは予定でいうと、早ければ年内、若干ずれれば年明けぐらいにワーキンググループの設置という方向ということで、よろしくお願いします。

どうもありがとうございました。

それでは続きまして、モニタリング段階の報告ということで1件ございまして、バヌアツ国のポートビラ港の案件でございまして、準備が整いましたら説明をお願いします。

○内川 では続きまして、バヌアツ、ポートビラ港ラペタシ国際多目的埠頭整備事業の環境社会配慮の実施状況ということでご説明いたします。

前回、2017年6月にこの環境社会配慮の実施状況についてご報告していると思いますけれども、その後の進捗という形で本日はご説明を差し上げたいと思います。既に1度ご説明している案件の概要ではありますが、前になりますので、簡単に、どんな事業だったかというところをご説明します。

こちらは、パプアニューギニアのさらに東側になります。オーストラリアの北東にありますバヌアツのエファテ島の首都ポートビラ市のポートビラ港となります。

この港を整備することになった事業の背景といたしましては、バヌアツがその当時、急激な経済成長にあったこと。ただ、それに伴う経済インフラというものは整備が非常に遅れていたこと。ポートビラの現状としましては、特にオーストラリアとかニュージーランドから大型の観光船などがより来るようになりまして、輸入を中心に国際貨物といったものも非常に入るようになったという背景から、国際コンテナ貨物専用の埠頭の整備が必要ということになりまして、円借款事業でこの港を整備したという形になりま

す。

ですので、この事業の内容としましては、首都のポートビラ港の国際コンテナ用の機能を拡張するために、もともとあった国内貨物専用の埠頭の場所を国際貨物用に転用するというので、コンテナターミナルを開発した事業になります。

コンポーネントとしましては、埠頭の浚渫ですとか埋め立て、その他にコンテナヤードの舗装、荷さばき施設、機材としまして、いろいろな港関連の機材を入れたりですとか、コンサルティング・サービスといったものを実施し、総額として105億円の案件でした。

実際その事業をしていく中で、もともと、こちらの写真の一番右にあるところがオリジナルの、まさに土しかなかったようなところに、国内用の埠頭という形で使われたところが、Expansionと書いてありますけれども、赤いラインを引かれたところを拡張する形で埋め立てまして、国際貨物用のターミナルという形でつくった事業になります。

この関係で、少し見にくくなっておりますけれども、真ん中の赤く囲った写真の黄色くポツポツとあるところにサンゴ礁がございましたので、こちらのサンゴ礁を保全する形で、次の写真、この一番左側の写真を見ていただきますと、プロジェクトサイトから、上の北のほう、Iririki Islandというのがございますが、そちらの西側の海岸のほうに移植するということを想定しておりました。

ちょうどこのモニタリング結果、このあたりのところまで2017年6月にご説明していたと思うんですけれども、イリリキの西側のほうに移植をした結果、ベースラインとしても100%という形で、2018年10月のデータにアップデートしておりますけれども、その結果が、大体4つの株で1から4番まで分けておりますけれども、30%程度から60%程度まで、平均すると50%ぐらいの生存率という結果になりました。

これを受けまして、オフセット事業をしていきますということを前回の助言委員会でご説明させていただいたという認識です。オフセットのアイデアのところ、皆様ご専門の方なので、皆様ご存じだと思うんですけれども、サンゴ礁、劣化が見られるサイトを新しく保護区という形で設置をして保護していくことによって、この左側でいいますと、今回、港を整備、埠頭を整備する事業によって、そもそも存在していたが失われてしまったブルーで囲われた面積の部分のサンゴ礁を、右側のグラフにございますとおり、サンゴ礁が一定程度成長していった後、だんだん劣化をしていってしまうところを保護し、オフセットのインターベンションを入れることによって、そのまま何もしなければ失われてしまうサンゴ礁の部分を保全して回復することで、事業によって失われてしまったサンゴ礁の面積と同じだけの面積を相殺しましょうという考え方になります。

オフセット地をどこにするかという選定なんですけれども、もちろんサンゴ礁の生態系サービスへの依存度が少ない場所。サンゴ礁の生態系サービスに非常に頼っている場所ということになりますと、それを保護していくということは難しくなりますので、依存度が少ない場所。それから、なかなか回復しない場所ということだとオフセット事

業がうまくいきませんので、回復性が高い場所。かつ、モニタリングをしていく、また、回復後うまく持続的に活用していくという観点からも、アクセスのよい場所というところを条件に選定をさせていただきました。

また、事業とオフセットで制限される、オフセットの対象地になった場合には、そこに入らないでくださいといったいろいろな制約がされることになりますので、そこで制限されてしまう社会活動に対して、代償措置を提案していくという形で考えております。

幾つか留意点、このオフセット事業を進めていくに当たって、バヌアツ側の関係機関のほうと、留意点を確認しております。

世銀のオフセット・ユーザーガイドですとか、あとは、世銀の関連するプログラムの中でつくられていますデザインハンドブックといったものにきちんと準拠していきましようということで、対象地の選定なども行ってまいりました。

また、今回この対象地域を管轄するイフィラのコミュニティというものがあるんですけれども、そこがポートビラの湾の海洋資源管理に関する責任を一義的に有しております。そのイフィラ・コミュニティの中に存在しているIfira Marine Management、IMMというのが、NGOというか、地域の団体みたいな形になるんですけれども、そこが責任を負う団体となります。IMM自体は、近年のポートビラ湾の海洋資源の劣化というのを非常に考慮してまして、湾の沿岸全域をCommunity Conservation Areaという形で登録申請をしております。現在、そのCCAの管理計画というものをまさにIMMのほうで策定しているところです。

本事業のオフセット地として決めた場所というのは、もともとIMMがCCAという形で湾を決めていますので、その中に内部化される、ゾーニングして管理をしていくというような形のデザインにしております。その内部化に当たって、適切なオフセット地を選定して、そのオフセット地をIMMとして管理していくということが必要という形で、留意点として挙げさせていただきました。

その後の進捗ということでご説明なんですけれども、2017年3月、こちらの助言委員会にご報告する前の時点で、先方政府のほうとオフセットの実施というところを合意しまして、この助言委員会についても、移植のモニタリング結果と、それから、これからオフセット実施をしていきますということで付議をさせていただきました。

その後、2017年10月以降、どこがオフセットの対象地として適するのかということで、候補地を選定してきました。幾つかいろいろある候補地の中で、生物調査ですとか、あとは社会的な調査というものを実施してまいりました。この時まだ円借款の事業が動いておりましたので、その関連する有償付帯技術協力なども活用した形でバヌアツ側をサポートして、こういった調査を実施しておりました。

埠頭自体なんですけれども、2017年12月に完工しております。

その後、去年の12月、生物、それから社会調査の結果から、オフセット地をここにしましょうということをバヌアツ側の関係機関と合意いたしました。また、オフセット地

でいろいろな制限、こういうことをすることを制限しましょうといった、そういった社会活動の内容についても合意をしております。

今年に入ってから、制限される活動では、オフセット地でいろいろな活動ができなくなりますので、その代用地をどこにしますかとか、あとは、代償措置を検討するために追加の社会調査をしていきたいと思いますといったことを進めてまいりました。

2019年6月以降に書いてありますとおり、追加で社会調査を実施しまして、その結果をさらに、追加分、オフセットの管理計画を、先ほど言った全体としてIMMが策定している湾全体を守っていくという管理計画の中に内部化していった、最終的にはバヌアツの環境局にオフセット地を登録するというところを、まさに今フォローしているという形になります。

また、9月以降にオフセット地の登録完了、それから管理開始と書いてありますけれども、この6月以降、9月以降のところは、まさに今、バヌアツ側が頑張っているところ、これからやっていくところという形になります。

補足になりますけれども、事業自体が2017年12月に終了しております。ガイドライン上2年、つまり、2019年12月でJICAとしてのモニタリング期間は終了するという認識ではありますけれども、引き続き、バヌアツ側がきちんとオフセットをやっていくかというところは、現地の拠点などを通じてモニタリングを、JICAとしても見ていければと思っていますところです。

これが、埋め立てた後、完成されて、円借款でできた埠頭の上から見た写真になります。

オフセット地なんですけれども、左側の写真を見ていただければ、Affected siteというところが今回埠頭をつくったところになります。いろんな生物学的な調査、それから社会的な調査をしていく候補地を検討してきた結果、4カ所ぐらい候補地を選定しました。それが、1番のIfira Eastと書いておりますIfira島の東側のところ、それから2番と書いてあるのが、ちょうど町の反対側になるんですけれども、Iririki Eastというふうになっているところ、それから、若干北側のほうに行きますけれども、3番目の候補地となったのがFatumaruの候補地で、最後、Ifira Eastの反対側、Ifira Westとなっている4番の場所、こちらの4カ所をオフセットの候補地ということで最終的に検討いたしました。

このオフセット地の選定の過程でいろいろ検討してきたんですけれども、まず、コミュニティのほうで社会調査を実施いたしました。訪問形式のインタビューで、合計350名の調査をしております。

また、候補地のほうでは、生物、それから物理化学調査というものを実施しまして、コドラートを設置し、どれぐらいの生態系があるかといったことも確認しております。

先ほど申し上げた、同じ写真が一番右側にございますが、4番の候補地、Ifira West、ちょうど外洋のほうに面しております、こちらは、候補地にしたものの、そもそもサンゴ礁のダメージはそんなに多くないということで、あまり回復性というところで期待

できないため、対象から外させていただきました。

逆に、2番のIfira Eastという、町の西側に当たるところ、こちらはまさに町に面しているところから、海が汚れていることもあって、なかなか回復性が望めないというところも課題になりました。

最終的には、Ifira East、それからIririki East、Fatumaruの3カ所を中心に、このようなカテゴリ、サンゴ礁生態系サービスへの依存度がどれくらいその地域であるのかですとか、あとは、もともとの被影響地との生物学的同等性、事業の対象地で失ってしまった場所とどれくらい同等性があるのかというところ、それから、地域住民のサンゴ礁に対する理解、そういったものを守っていかなくてはいけないとか、そういう理解がきちんとあるかというところ、あとは保全意識、それから、そういったものに参画していこうという地域住民の意識があるかどうか、また、サンゴのダメージを導きやすい活動の割合、レクリエーションに使っていたりですとか、観光地として遊び場になっているかといったところを調査しました。

あとは、先ほどの繰り返しになりますけれども、海水の汚染リスクということで、人口密集地の近いところになりますと、なかなか海水の汚染リスクが高くなって、サンゴ礁の回復の可能性も低くなってしまうと。

このあたりを、各対象クライテリアを比較した結果、今回、一番適していると考えましたのが、①のIfira Eastと③のFatumaruをオフセットの対象地ということで設定をさせていただきました。

また、バヌアツ側と、オフセット地の活動制限ということでは、保全をしていくに当たって、どういう活動を制限していきましょうかということについても合意をしております。

漁業については、対象地になった場合には全ての漁業を禁止するという形で合意をしております。その対象のボートは全て係留ブイに係留をしていただくというような形で合意をしております。

また、レクリエーションですとか、あと若干、観光業などで来て使われているところでもありますので、干潮時に2mの水深のところまでは、そこは入らないでという形で、活動を禁止するというにいたしました。

また、砂採りなども若干行われていますので、砂とかサンゴとかの採取も禁止することで、こういった活動の制限をかけるということで合意をしております。

今回、このオフセット地を管理していくに当たって、バヌアツ側の関係機関の役割分担ということで、簡単に表にまとめております。

もともとの埠頭の事業ということでは、バヌアツ・プロジェクト・マネジメント・ユニット（VPMU）という実施機関が最終的には責任者となり、予算などの確保もしていく実施機関となります。

ただ、対象地域のほうは、イフィラのコミュニティが守っていくというものになります

すので、Ifira Marine Managemantという、IMMという地域の組織のほうが、だんだん主体的にオフセットの事業も管理をしていってもらう形に考えております。

また、漁業制限をかけたりですとか、水質の管理、それから環境の登録などもありますので、こういった形での役割分担となっております。

ここの代償措置のところは、先ほどご説明した形ですので、割愛をさせていただきます。

最後、今後の課題のところ、繰り返しになりますけれども、埠頭の事業自体はVPMUが事業の実施主体になるんですけれども、最終的には地域のIMMがきちんと、オフセット事業も含めた形でCCAの管理計画というものを登録して、モニタリングをしていくということが期待されています。JICAとしてもそれを見守っていきたいと考えております。

長くなりました。以上です。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

それでは、今のご報告に対してご発言ございましたら、遠慮なくどうぞ。

○源氏田委員 ご説明ありがとうございます。

基本的なところで教えていただきたいことが2点あります。

モニタリングの結果のところですが、2018年10月のデータにアップデートされているというふうにおっしゃっていたのですが、その前のモニタリングの結果と比べて、サンゴの生存率が上がっているのか下がっているのかというのを教えていただきたいということ。

それから2つ目が、サンゴの生存率が高い地域と低い地域が結構あって、33%の地域から60%の地域まであるようですが、特に高い地域について、あるいは低い地域について、これが原因というものがあれば教えていただければと思います。

○内川 まず、結果のところなんですけれども、前回ご報告したデータからそんなに、ここは実はあまりドラスティックに、より回復したとか、より減ってしまったということとはございません。

また、株を移植しているんですけれども、近い場所に移植しているにもかかわらずこれだけ、33%のものから60%まで出てしまっていて、この時点で明確に、どうしてそれがそういう大きな違いが出たかというところは、申し訳ございませんが、わかっておりません。

○源氏田委員 今後、調べてわかれば、また教えていただければと思います。

○錦澤委員 進捗というところの表で、2019年1月から追加の社会調査を実施済みということで、恐らくAffected siteで社会活動を、何らかの活動をしていた関係者と、それから、オフセットサイトのほうで、活動が制限される場所で活動していた関係者が、どういうふうに影響を受けているかというのを調査されたんだと思うんですけれども、これについて、どういう影響が起きているのか、あるいは、起きているとすると何ら

かの対策なりをするのか、そのあたりについて教えていただけますでしょうか。

○内川 最後、少しはしょってしまった部分であります。この追加の社会調査自体は7月に実施をしております。先ほどの役割分担の次のページのところです。なので、12月の時点では、どの地がオフセット地であるかというのを検討するための生物の調査ですとか社会調査を実施しております、実際にその候補地が決まった段階で、ではどういった制限をかけていくかというところの代償措置を検討するために、追加の調査をさせていただきます。

○錦澤委員 その調査の結果、活動が制限されたりですとか、もともとAffected siteのほうで活動していた人が活動が継続できているのか、そのあたりを調査されているのかなというふうに理解したんですけれども。

○内川 それ自体は、これからまさに管理計画が承認されてオフセット事業としてやっていくので、今の時点ではまだ、漁業をするなという制限はかけられていないので、影響は出ておりません。

こちらに書いてあるとおり、7月の時にお話ししたのは、例えば漁業を制限してしまうと、代替地をどこにしたらいいかというお話をさせていただいたりですとか、あとは、先ほど言った2mまでは活動をやめましょうということで合意をしていますので、岸から2mのところに影響を出さないために、それより遠くに行けるような浮き桟橋みたいなものを設けて、漁業を地域の人たちがしやすくなるような代替措置ができるんじゃないかというようなことを、まさに議論をしてきたという調査になります。

○錦澤委員 要するに、まだ影響は出ていないということで。

○内川 はい、まだ始まっていないので。

○錦澤委員 そうすると、これからそういうふうな実際に制限がかかって、問題があるかどうかという調査なりチェックというのはしたほうがいいと思うんですけれども、それは予定されているのでしょうか。

○内川 まず基本は、VPMUですとかIMMといった先方の関連する機関が、そういったことも含めてモニタリングをしていくというような理解でございます。

○原嶋委員長 現状、これから制限が起こると、それに対する代償措置が予定されると。今、錦澤先生は、その代償措置が功を奏しているかということをちゃんと確認する必要があるんじゃないかと、そういう問題提起でよろしいですね。

○錦澤委員 代償措置というか、自然面に関しては代償措置がされているんですけれども、社会面についての代償措置というのは、されているのかどうかというのはよくわからなくて、社会活動も何らか、自然環境のほうのオフセットしたところであわせてやってくださいというような意味で、その代償措置はされているという理解でよろしいのでしょうか。

○内川 はい。なので、オフセット事業として、制限がかかるようになった時は、レクリエーションだったりですとか観光で、例えばシュノーケリングに行っていただく場所

とかは、代替地としてこちらのほうに行ってくださいというものを具体的に提案しつつ、また、そこにうまく入らなくて済むような、実際にどれをつくるかということも、これからバヌアツ側が話し合って、予算を確保して決めていくという理解でおりますけれども、栈橋みたいなものをつくることによって、下のサンゴ礁に影響がないようにするというのを、まさにこれからやっていくという理解でおります。

○錦澤委員 わかりました。

○原嶋委員長 具体的には、活動制限としては、漁業、レクリエーション、観光、砂採りについて、社会面について影響が出ると。それに対する代償措置として、その次のページのところに具体的に予定しているものを挙げていると。さらにそれを、効果的に行われているかということを確認したほうがよろしいでしょうと、そういう流れでございますね。よろしいでしょうか。

じゃ、石田さん。

○石田委員 ご説明ありがとうございます。

これ、随分前に議論した、協力準備調査から何から準備した、私もワーキンググループの一人だったので、だんだん思い出しています。

それで、オフセット地選定の過程で350人にインタビューしたと書かれてあって、随分大きな数だなと思って感心しました。主にどんなことを聞かれたんでしょうか。

○内川 その調査で、項目立て自体は、この表に書いてあるようなことを質問させていただきました。どれくらい地域の人たちが日々、サンゴ生態系のサービスに依存しているかということ、実際に沿岸の漁業に従事しているのかという職業を確認したりですとか、あとは、サンゴ礁の保全をしていかなくちゃいけないという意識がどの程度高く持たれているかといったところを確認してまいりました。項目立てにすると、こちらに挙げているようなことを確認しております。

○石田委員 わかりました。ありがとうございます。

そうすると、表の一番右側の制御不可能な失敗リスクというのは、これは違うわけですね。

○内川 はい。これはどちらかといいますと、先ほど最初にご説明のときに申し上げたとおり、海水の汚染がどれぐらい、水質の汚染がどのような状況にあるかということをお調べさせていただいて、今後の回復が見込めるかというところのクライテリアで入れております。

○石田委員 もっぱら都市部からの汚染ですか。もっぱら都市部、アーバンにより。

○内川 はい、そうです。

○石田委員 わかりました。

それで、ページをめくっていただいて、オフセットで影響を受ける各活動の特徴と代償措置というところで、私も二、三質問があるので続けさせてください。

まず代償措置、オフセットをやることによって影響を受ける人たちへの代償措置なん

ですけれども、この代償措置は、住民の側からこういうアイデアがあるよと出たのか、それとも実施側から、こういうアイデアはどうですかと出されたのかということと、それに関連して、住民の人たちがどういう形で納得したというか、合意をしたのか、または合意がまだとれていないのか、そこら辺を教えてください。漁民も含めて。

○内川 まず調査をして、その話し合いをしていく中で、そういうアイデアが出てきたということでまとめているので、主に住民からという、実施団体から提案したというよりは、いろいろな話し合いの中で、このようなアイデアが出てきたと聞いております。

あと、漁業を……。すみません、もう一回よろしいですか。

○石田委員 漁民の方とか、それからレクリエーションをしている方、砂採りをしている方、経済的な生計の活動であったり、それから遊びの活動であったりして、大切な活動だと思うんですね、住民にとっては。ここには代償措置として、例えば漁業の場所を移すだとか、サンゴをいつとき使えないように、2m以下のところでは観光として使えないとか書いてありますけれども、それは住民の方々、つまり直接的な利害関係者、それから漁民の人たちも、オーケーだよというようなところまで話は進んでいるのでしょうか。

○内川 この調査の時点では、そういう話し合いをしましてこういう提案もされていますので、漁民の方たちからも一定の合意をいただいているという理解です。

ただ、先ほども申し上げましたが、これがまだオフセット事業として始まっておりませんので、実際に制限がかかってきたりとかした時に、もしかしたら、その時には合意をしていたかもしれないですけれども、やっぱりほかの代替地だと不便があるとかといった声が出てくる可能性は、なきにしもあらずというふうに考えております。

この項目の中で、やはりご指摘があったとおり、漁業のほうが一番影響を受けるものと理解をしております。砂採りなどは、一応あり得る活動として書かせていただいておりますけれども、従事している者は少ないということで確認をしておりますので、漁業のところを中心にフォローしていく必要があるという認識でおります。

○石田委員 わかりました。実際に始まるといろんなことが起きるでしょうから、しっかりモニタリングをしていただけることを希望します。

あと2つなんですが、影響を受ける漁業の人たちというのは、Ifira EastもFatumaruも、両方とも業業をやられているわけでしょう、オフセット対象地で。その人たちは、釣りですか、網ですか、両方ですか。こういう島嶼域だと、サンゴ礁の海域まで魚を追い込む漁業とかあるんですよね。そうすると、サンゴがないところに、あなたたち、こっちで漁業をやりなさいと言われたって、できない場合があるし、そういう場合は網を買い替えなきゃいけないとか、いろいろ設備投資が必要になってくるので、単純にこっちに魚がいそうだから移りなさいということではないような気がするので、その点を確認したいんです。

○内川 基本的に現地で漁業をしている方たちは、竿がない形での、ひもで直接釣るよ

うな釣りタイプ、もしくは手で巻くような網タイプということで、沿岸の漁業というか、釣りをしているかなり小規模の漁業という理解です。

○石田委員 わかりました。じゃあ、漁具そのものは、場所が変わったとしても、場所が例えば島の反対側に移ったとしても、魚は変わるかもしれませんが、使えるだろうという想定なんですね。

○内川 そうですね。なので、プリミティブという言葉はよくないのかもしれないですけども、そういった漁法でやっているということを聞いておりますので、魚種もそれほど大きく変わらないのかなというふうには認識しております。

○石田委員 浅いし、沿岸域だから、そんな大きなのはいないと思っています。

あと、最後なんですけど、ここは観光、住民の人たちもレクリエーションで使うし、漁業もあるし、湾としては結構よく使われているほうだと思うんです。それで、観光も大型船が入ってくるじゃないですか。グラスボートを出したり、いろんな意味でサンゴ礁を楽しみに来ているお客さんもおられるので、人間活動によるサンゴへの圧は低まることはあまり考えられないんですよね。そういった場合、今後、サンゴの破損、サンゴって簡単に破損しますから、サンゴの破損とか、そこら辺に対する防止策というのは、十分考えておられるんでしょうか。

○内川 まず、この湾全体に非常に観光客とかも入ってきていて、他方で、自然とかサンゴ礁が大きな財産でもあるということを地域のコミュニティが認識しているからこそ、我々の今回のオフセットがある以前に、この湾全体をコミュニティ・コンサベーション・エリアという形で、イフィラのコミュニティが管理計画をまさに策定していたという認識でおります。

なので、ご指摘の、観光客とかが入ってきて、レクリエーションも地元の人たちがしていて、何らかのサンゴ礁を守っていくような制限とかをかけつつ、持続的にうまくそれを利用していく方法というのをまさに模索していかなくてはいけないとイフィラの人たちが思っているので、全体としての管理計画を策定して申請をしているという理解でございます。

○石田委員 わかりました。心強い説明ありがとうございます。以上です。

○田辺委員 先ほど、この事業のモニタリング期間自体が12月に終了するという話だったんですが、このオフセットの経過は、モニタリング期間が終了しても、引き続き自動的にモニタリングしていくという理解でよろしいのかどうかということと、何か定期的というか、どのタイミングまでに、どれぐらいの頻度で、JICAとしてはフォローしていく予定なのかを教えてください。

○内川 まず、制度的にはガイドライン上12月までという形になってしまいますが、申し上げたとおり拠点もでございますので、バヌアツ側のVPMUですとか、あとは、最終的にはそれを引き継いでいくIMMといった地域のコミュニティの団体が一義的にはモニタリングを行う責任があるものの、ちゃんとやっていますかというところは適宜、その拠

点となる支所のほうからも確認をしに行きたいと思っています。

ただ、現時点で、これがフォーマルに事業が動いているわけでもないですので、必ず、例えば四半期に1回とか半年に1回という形では、今の時点では、特にきちんとした形といますか、設けていませんので、そこは適宜、支所からも働きかけをしていきたいと思っています。

○田辺委員 ちゃんと申し送りをしっかりやっていただければと思います。わかりました。

○重田委員 留意点のところ、IMMというNGOがこの管理を行うと書いてあるんですけども、このIMMというのはどういうNGOで、どういう経緯で選定されたのか、教えてください。

○内川 先ほど申し上げているとおり、もともとイフィラ・コミュニティというところが、地域のコミュニティが管理をしているところで、その地域のコミュニティに属する団体なので、日本でいう、一般的にどここの地域でも活動するような、例えば環境系のNGOに一任したというよりは、まさに地元の環境に特化した自治会といますか、そういうような、ガバメントの組織ではないですけども、あくまでも地域の団体としてIMMに一任を、コミュニティとしてマネジメントのグループをお願いしたという形になっております。

○重田委員 割と企業的な形で、コンサル業的にやるということでしょうか。ここのコミュニティを管理することができる規模のNGOになっているのでしょうか。それを教えてください。

○内川 なので、イフィラ・コミュニティ自体、Ifira Marine ManagementがCCA管理計画のほうもかなりつくっていて、実際のマネジメントもしていくという形になりますので、今回のオフセット事業をIMMのほうもきちんとしていく力はあると認識しております。

○重田委員 ありがとうございます。

○原嶋委員長 これはユニークで大変よい取り組みですけども、一方で難しい面もあるんでしょう。多分、いろいろコメントをお持ちの方がいらっしゃると思うんですけども、この事業そのもの、このプログラムそのものは何か情報としては公開されているのかということと、ここにいる方々だけでなく、関心を持った方がそれに対してコメントする機会とか場とか、そういったものは何か確保されているのか。その辺はいかがなんでしょうか。

多分、有識者の方でもいろんな分野の方が、いろんなコメントとか意見があると思いますし、動きを注目されていると思うんですけども、そういうコミュニケーションの場って何かつくられるんですか。ネット上でも結構ですけども。

○内川 残念ながら現時点では、このユニークな事業、オフセット事業に関してコメントをいただいて、またそれを反映されながら実施をしていくというような仕組みは、で

きている状況にはございません。

恐らくVPMU、それから最終的には、繰り返しになりますが、IMMという組織がこのオフセット事業をやっていきますので、例えばですけれども、このオフセット事業に関心があるという日本のNGOの方とかが、一緒に今度ここをサポートしていこうと、それをネット上に上げて、みんなにコメントを求めていこうみたいな形の運営をしていただけるのであれば、そういうふうな運営も可能なのではないかなという気はします。

○原嶋委員長 場合によっては資金提供してくれる人もいるんじゃないかぐらいの取り組みですよ。それを要するかどうかは知りませんが、そこは何か工夫が必要のような感じがしているので。

今日は、全部コメントを募ると切りがありませんけれども、今日は今日で、何かコメントがあれば、またメールで後日、ご専門の立場からいろいろ助言をいただいてということ、よろしいですよ。

ほかにございますでしょうか。

何か工夫していただいて。あまり言われても大変なんですよ。そこが難しい。

ほかに何かあれば。どうぞ。

○鈴木委員 今後の課題のところ、サンゴがオフセットされるまで責任を負うことができないというところは非常に明確に言い切られていて、これをこのままにしていいたいというふうには思います。

今、議長が言われたように、非常にユニークな取り組みだと思うし、サンゴの再生ということ自体は結構難しく、どの種類のサンゴがどこにいるか、どこで育つかというのは、サンゴの事情もあるわけだから、人間の事情で、ここに行ってよというのがすぐにうまくいくわけではないんですね。だから、そういう事業が、やり方が完成しているわけじゃないから、テストをして、試みの取り組みを何回もしていけないといけないという状況の中で、今、この流れに関わるお金の流れが全然見えないんですね。それで、誰かがやってくれればいいというスタンスでみんなが動いていて、オフセットの方法は考えましたよ、あとは誰かやってねということで終わっちゃうのは残念な気がします。コメントです。

○原嶋委員長 ということで、一応今日のご報告はここで締めくくりにさせていただきます。もし何か追加でございましたら、メール等で一旦頂戴するというので、よろしくお願いします。

どうもありがとうございました。

それでは、次にワーキンググループの会合の報告ということで、4件ございますけれども、休憩との関係で全部一気にいけないかもしれませんけれども、1つないし2つ進めさせていただきたいと存じます。

まず、1件目がインドネシア国ジャワ北幹線鉄道準高度化事業でございまして、谷本委員に主査をお願いしておりますので、ご報告をお願いしたいと思います。

○谷本委員 谷本です。

インドネシア国ジャワ北幹線鉄道準高速化事業ということです。

本件は、案件概要でご説明されて、ご記憶にあると思いますが、ジャワ島の西の首都でありますジャカルタから東の第二の都市スラバヤまで700km強。現在はこの北幹線は複線化になっております。狭軌の複線化ですね。やはり輸送力が足りないということで、既存の鉄道の脇、余地を利用して準高速化、同じ狭軌ながら少し高速化を図れるような線形にして、輸送力を高めていこうというふうな事業です。

ワーキンググループは10月11日、担当しましたのが石田委員、作本委員、日比委員、そして私の4名です。

今回の論点にも少し、議論のポイントということでまとめていただきましたけれども、本件は非常に大きな事業、長い事業というんですか、それにもかかわらず、正直、我々委員としてちょっとフラストレーションがたまったのが、あまり情報がなかったと、そういう状況でワーキンググループをやらざるを得なかったと。

もう一つ、ほかの委員に迷惑をかけたのは、当日、大雨の予報が出ておりまして、私が急げ急げというふうなことで、何しろ5時には終わらそうということで、他のメンバーにも迷惑をかけましたけれども、非常に大きな事業であまり情報がない、そういう状況でワーキンググループをやりました。

質問、それからコメント等、珍しく100件を超えまして、103件の質問が出ました。

ページをめくっていただいて、助言のところですが、まずもっておわびいたしますのは、助言の番号がちょっとずれておりまして、5のところに5と6が2つありますが、6は7以下に順送りをしていただければと思います。修正をしてください。申しわけありません。

助言案は12の項目になりました。先ほど言いましたように、ちょっとフラストレーションがたまったといいますのは、今回、スコーピングの検討ということで資料を読んできましたが、多くの項目で、いわゆる評価がCで書かれているのが、今後の調査で明らかにしますというふうなことで、状況がよく我々としては掴めないということが正直なところありました。ということで、質問、コメントも多くなりましたし、助言の項目も12になりました。

全体事項からいきます。

1点目、2点目、これは本事業の根本の話なんですね。

1点目は、今までジャワの北幹線は、日本のODAを含めていろんな整備が、あるいは改良が、橋梁の改良とか行われてきていますけれども、なぜ既存の路線をさらに進めるのではなくて新たに単線の1本だけ横につけるのかと、その辺の理由をきちんと書いてくださいと。これが1点目です。

それから2点目、準高速化するということは、その妥当性はどういうことですかと。現状、実はジャカルタ～スラバヤ間700km強、9時間から10時間かかっておりますけれ

ども、それを半分の5時間ぐらいにしたいということ。時速にして160kmぐらいのスピードで特急列車を走らせたいということですが、単線で、かつ準高速化するという理由、妥当性をきちんと書いてくださいと。

それから、その次はちょっと細かい話なんですけれども、導入する気動車、これが、電気のモーターでは引っ張っていけます、回してですね。ただ、電気を供給するのは、そこに新たにつけるディーゼル発電機だということです。日本では使われていないタイプ。製造はされているそうです。それから、欧米には輸出はされているそうですが、そういう新たなものを持ち込むということで、信頼性とか、そういうものはあると思うんですが、インドネシアでは、こういう特殊な技術の気動車を維持管理していけるのかということですね。このあたりをきちんと理由づけをしてくださいということです。

続きまして、4番目が代替案のところですよ。これは軌道のほうの話で、市街地は高架に基本としてやる、郊外のところはコンクリートの路盤を使っていくというふうなことが代替案で提示されていますけれども、ご存じのように、ジャワ島は洪水もあります、地震もあります、火山の噴火もありますということで、こういうふうなことをきちんと考慮に入れた上で、どこをどういうタイプにするのか、それをきちんとレポートに書いてくださいということが4点目です。

それから5番目、スコーピングマトリックスのところですが、既存の橋の改修とか橋梁の新設とか、そういうものを行っていきますが、多くの河川がジャワ海に流れ込んでいます。そういうところに影響を与えるんじゃないかと。そうすれば、そこに住んでいる人たち、生活をしている人たちのいろんな活動、そういうものに影響を受けるんじゃないかと。その辺をきちんと確認して、必要ならば緩和策を立てて、レポートに書いてくださいということが5点目です。

それから、番号を6点目に変えてください。やはり地盤沈下が想定されているところがあります。これはちょうど真ん中の、中部ジャワ州の州都でありますスマランですね。スマラン地区がそうなんです、地盤沈下等で海水が浸入するというふうなこともあります。それから、工事をやっていきますと地下水への影響も発生しますので、地下水の利用とか、地盤沈下の話とか、そういうことをきちんとレポートにまとめてくださいということが、助言として成り立っています。

それから7番目、これは、できるだけ乗客が使いやすいような運賃の設定にしてくださいというふうな要望があります。ジャワの中部から東部にかけては貧困層が多いということ、そういうことを考えて運賃設定の話を助言にしています。

それから8点目、建設機材を使いますが、日本、欧米等ではオフロード規制、要するに低排気量ですか、排気ガス等を気候変動に優しいような規制に基づいて、規制がかかっていますけれども、そういうオフロード規制なんかもきちんと、本事業の中で入れられるなら入れてほしいということですね。これをレポートにまとめてくださいということです。

それから9番目、先ほど言いました、ジャワ島は高密度、人口密度、それから小規模な、零細な活動をしている人たちがいます。そういうふうなことで、本事業は700kmも延長があるような大型の事業ですので、RAPをつくる上では、そういう人たちの生計への影響なんかも注意して調査を行って、対策を講じてください、それをレポートにまとめてくださいということです。

それから、ステークホルダー関係では10番目、距離が700kmありますけれども、ステークホルダー協議が行われたのが今まで途中の7カ所だけだと、もっと必要じゃないかと。ステークホルダー協議そのものじゃなくても、インタビュー等いろんな調査の手法があると思います。そういうふうなものを活用しながら、ほかの地域でもより幅の広い意見を聞いてほしいということです。これは申し入れというんですか、調査団に対する申し入れです。

それから11番目、言葉を「ステークホルダーミーティング」じゃなくて「ステークホルダー協議」にしたほうがいいのかもしれませんが、開催地の選定とその背景を、先ほど10番でも申し上げましたけれども、7カ所に限定されているということで、その7カ所を選ばれた理由をきちんと書いてくださいということです。

それから最後、その他ということで、日本で日常で使われていますICカード方式、こういうふうなアイデアも、せっかくですので、本事業の整備の一環で入れるということも検討したらいかがかということです。

以上が12点です。

続きまして、論点のほうを申し上げます。

先ほど来申し上げますけれども、今回、スコーピングの段階だったんですが、本当に情報が少ないと。スコーピングマトリックスで6割、7割ぐらいがCの評価で、今後調査しますと書かれていたということで、本当にがっかりしたんですけれども、やはりせっかくですから、環境評価の中でリスクの高い点、その辺はきちんと我々もコメントして、調査してほしいということですね。それがやはり我々の責務だと思っています。それが質の向上というんですか、本委員会のそもそもの責任になると思いますので、今後、せっかくスコーピング段階のワーキングをやるのであれば、調査が少しでも進んだ、情報が少しでも出てきた段階でやっていただければいいんじゃないかと。次のワーキンググループの開催がドラフトファイナルレポートまで飛んでしまいますので、現地調査、分析の中で、我々のコメント、意見、希望、要望などが生かせるような段階でのスコーピングのワーキンググループにしてほしいということで、これを論点にまとめていただきました。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

大変延長が長い鉄道事業ということでございますけれども、まずワーキンググループご参加の委員の方々から、補足ないし追加でご意見がありましたら頂戴しますけれども。

○作本委員 参加させていただいた作本といいます。

オフロードって、恐らく初めて聞かれる方がおられるかと思うんですが、今、CO₂を削減しようということで、普通の乗用車だけじゃなくて、工事現場で使うようなブルドーザーとかああいう重機類で、そこから出てくるCO₂を減らそうという動きが、今、先進国及びシンガポールのような国々で法制化されて規制も始まっております。

そうということで、無理な注文かもしれないけれども、途上国でこれからODA事業を行うに当たって、日本の一つの目玉になるかもしれないという、そういう意味合いでもって、そういう可能性を聞いてみたらということで入れさせていただきました。

以上です。

○原嶋委員長 ほかはよろしいですか。

なければ、全体、全ての委員の方々から、ご意見ございましたら頂戴したいと思います。

○長谷川委員 ワーキンググループの先生方、ご苦労さまでございました。

論点のところなんですけれども、私もスコーピング段階で参加させてもらって、せっかくワーキンググループをやるのに十分な情報がなくてという思いは何度かあったように覚えています。

主査がおっしゃったように、もう少し詳しい情報がないと困ると。ほとんどスコーピングマトリックスを見てもCばかりだということも、よく私はわかっているつもりなんですけれども、ただ、スコーピング段階というのは、これから本格的な詳しい調査をやるので、その方法をどういうふうにやろうかというのが、私の理解としては、中心課題になっている段階かなと今までは理解しておりました。

ですから、逆に言うと、これから本格的な調査が始まるので、Cというのがたくさんあるというのは、これは当たり前といえば当たり前と言っていいものかなという気が一方ではしながら、しかしやっぱり、とはさりながら、もう少しCをなくす精度までは持っていて、それでワーキンググループにすべきかどうか。

先ほど私、パプアニューギニアのスケジュールのところで、スコーピング段階のワーキンググループがちょっと遅いんじゃないかという、調査が始まって、その調査がもう進んでしまって、つまり、スコーピングのときにはどういう方法で調査をすべきかということが非常に大事で、調査を待った結果をどこまで精度高く我々はもらうのか、それから、そこまで行くためにどういう方法でやってほしいのかというふうな2つの側面があって、私の理解としては、スコーピング段階というのは、これからやる調査ではこういうふうにやってくださいよというところが、どちらかというと軸足があるのかなと思っていたものですから、これは主査等の委員の先生方に決して反論する話じゃないんですけれども、今後の課題としては、この論点は非常に重要で、例えばスコーピング段階でやる、今、JICAさんが提供してくれるスコーピング案資料と言われるものがどの程度のものであるべきか。

日本国内でやる環境影響評価であれば、最初は方法書とか実施計画書という、ある程度のものをそろえてやるんですけれども、いつもJICAさんが出してくるものは、定義がこちらのガイドラインにもなくて、いただいたものをとにかく見ながらやっておるわけなんですけれども、ある程度こういったものがあってもいいねという議論はこのようにあってもいいと思うし、それから、スコーピングが終わってしまって、次はDFRまでないわけですね。ですから、もう一度ワーキンググループを、インテリムとかプログレスというあたりで1回やってみるとか、そういう案もあってもいいのかなというふうに思いました。

私が何を言いたいのかというか、スコーピングで何をやるかというところが、委員各自で少し理解の違いがあったりするのかなということと、本当に実のある最初のワーキンググループをやるときに、どこまで精度のある情報を我々は要求したらいいのかなという、このあたり、もう少し共通意識を持たないとというふうな、今回の論点を聞いていて思いました。

以上です。

○原嶋委員長 1点、今のに関連して、次の段階でいうと、ドラフトファイナルレポートもあるんですけれども、工事そのものが700km一度に行われるというのは考えにくいんですけれども、今後の段階も一体として全て扱っていく予定でいらっしゃるんですか。

○田中 700km全てを一度に実施するわけではございません。以前ご説明した資料にもあったんですけれども、ジャカルタからスマランまでと、スマランからスラバヤというふうに分かれるので、まずはジャカルタからスマランまで、700kmのうちの半分強なんですけれども、こちらのほうの事業を優先して借款を、事業として形成していく予定です。

○原嶋委員長 そうすると、今後のドラフトファイナルレポートの段階でまたいろいろ議論とか出てくるんでしょうけれども、次の段階では分けることも可能なのでしょうか。

○田中 その前提でおります。

○原嶋委員長 ほかに関連してご質問がありましたら。

○石田委員 短くします。長谷川先生のコメントを聞いていて、だんだん思い出したんですけれども、私もその資料がもう少しあればなと大いに思っていた一人でして、その資料というのは、A地点からB地点に移動するという交通系のものは、スコーピングの段階でかなり路線案を、A、B、C案とか出されて、代替案比較することが多いんですね。なぜそうされているかと推測すると、それをしておかないと、スコーピング、どこをどう通すかによって影響は全然違うので、だから、その後の影響評価もできないわけですから。かつ、DFRが出てきた段階でこちらにかけられても、ほぼ全部終わってしまって追加投資はできないわけですね。

だからスコーピングの段階でいろいろと路線案を出されるんだと思うんですが、今回はあまりにも700kmって長くて、調査の段階でそこまでできなかったのも、もちろん当然だと思いますが、もう少し要所要所のところは、河川にかかるところだとか、スラバ

ヤの中へこう通すだとか、そういうところの情報があれば、いわゆるクリティカルなポイントの外さなくて済むんじゃないかなというふうには思いました。

追加説明的ではありますが、以上です。

○原嶋委員長 あと、助言文の内容も含めて、何かコメントございましたら頂戴したいと思います。

○山岡委員 かなり細かい話なんですけれども、建設機械の排出規制ってありますけれども、よくわかっている方は、これは排出ガスの規制というふうに理解できますが、オフロードもちょっとなかなかなじみのない言葉なので、排出ガス規制としたほうがいいんじゃないかなと思うんですが、いかがでしょうか。

あと、正式にはオフロード規制じゃなくてオフロード法ではないでしょうか、日本で言っているのは。

○作本委員 日本の国内法でオフロードの法律ができたんですけれども、たしかオフロード規制といわれていたかと。

○山岡委員 オフロード法という言葉は使われていると思うんですが、内容的には同じだと思うんですけれども。

○作本委員 もし一般的に使われる言葉があれば、そちらのほうに修正いただけるとありがたいです。以前、オフロード規制ということで、調査を行ったことがあったもので、それを表題に使わせていただきました。

○原嶋委員長 今のところ微調整ということで、5番、6番の番号がずれているという点と、今、新しい8番で、機械に対する「排出規制」を「排出ガス規制」と。あと、11番の「ステークホルダーミーティング」を「協議」に変えていただくと、この3点、マイナーチェンジということでご了承いただきたいと思いますけれども、ほかにございますでしょうか。

いずれにしても大規模な事業ですので、次の段階は、少し細かく分けて議論できるような機会をつくっていただきたいと思いますし、情報不足ということが何人かの先生から出ましたので、ぜひ今後配慮していただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

特になければ、これで助言文を確定し、終わりと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、ちょっと時間もあれですので、45分ぐらいをめでに再開ということで、一旦休憩させていただきたいと思います。

午後3時39分休憩

午後3時47分再開

○原嶋委員長 それでは、再開させていただきたいと存じます。

続きましては、ナイジェリア国送電線網強化事業ということで、重田委員に主査をお願いしておりますので、ご報告をお願いします。

○重田委員 それでは、ナイジェリア国送電線網強化事業（協力準備調査（有償資金協力））ということで、ドラフトファイナルレポートに対する助言案ということでご報告させていただきます。私、今回主査を務めた重田と申しますので、よろしくお願いいたします。

ワーキンググループの会合は、10月21日金曜日の14時から16時42分、JICA本部で行われて、ワーキンググループは織田委員、寺原委員、原嶋委員、それに私ということで行われました。

そこに書いてありますとおり、助言案、論点を書いてありますけれども、そもそもこの事業というのは、対ナイジェリア国別援助方針に従って、基幹インフラ整備が重点分野で、TICADでもこのインフラ分野において公的資金を投入ということで、そういった関係で行われたということで、もともとこの事業の対象地域としては、ナイジェリア南西部を想定して、ラゴス州、ナイジェリアのGDPの50%強を算出し、人口1,000万人を超える同国のラゴスを有する西アフリカ経済の発展を目指しているということで、この地域には日本企業を含む多くの企業が進出して、電力不足、安定した経済活動や住民の生活の質の向上にとって大きな支障となっているという、電力不安がもともとあったということです。

目的は、ナイジェリア南西部の送電線網の増強、電力供給の頻度の向上及び送電送出の改善を図り、もって同地域における社会、経済の促進に寄与するということです。

実は協力準備調査に関する助言案というのは、2014年に以前行われておりまして、そこで助言委員会が行われて、助言案も策定されて、旧メンバーの方もここにいらっしゃるんですが、ところがその後、先ほどJICAさんのほうに事情を聞いたところ、ナイジェリア政府の予算上の都合があってそれで中断してしまったとのことです。今回のこのファイナルレポートには、その再開に当たってのTFRということになっているそうです。そういう背景がありまして、ここでファイナルレポートに対する助言案作成ということで進めさせていただきました。

時間もありませんので、助言案についてご説明していきます。左ページです。

まず全体については、これについては各委員から32項目ぐらいの助言が出されまして、その結果に基づいて、お手元にあるような助言案にまとめられています。

まず1つ目、全体に関すること、これに関しては、ROW内の土地の適切な管理の実施について実施機関と協議し明確にすること。特に、ROW内の土地を取得することによる地域の分断が起こらないように協議すること。その土地の適切な管理をどうするかという、そこに基づいて全体の事項の中にこれが取り入れられました。

続いて社会配慮ですけれども、補償に関する世帯内の女性の同意を取りつけるなどの配慮が適切に行われるように実施機関に提案することとし、ファイナルレポートに反映することということで、これに関しては、補償に当たって女性の同意を得るという配慮ですね。各家庭において女性における地位とか、世帯によって違いがあると、シングル

マザーの場合もあるでしょうし、各家庭において女性の発言権がなかなか認められていない場合もあるので、そういったこともケースに入れて、女性の同意を得ることが必要だということで実施機関に提案するということが出されました。

次が、住民移転の実施において、女性・脆弱層の参加者、性別、発言内容がわかるように、できる限り関連データを記録することを実施機関に申し入れること。住民移転の実施段階で、どういうプロセスがあったのか、女性の参加者とか、女性の参加が認められているのか、そういう立場の弱い人たちの参加がちゃんと認められているのか、男女別、そういった参加者の多様性にかかわらず、参加内容がわかるように、関連データをぜひ記録するように実施機関に申し入れるということが挙げられました。

次が、住民移転プロセスの外部モニタリングを行うNGOの独立性・中立性を考慮した体制が確保されるよう、実施機関に申し入れることという提案がされました。これに関しては、住民移転プロセスにおいて、外部モニタリングをNGOが行うんですけれども、そのNGOの独立性や中立性がどこまで担保されているかということ、そこに配慮する必要があるんじゃないかということでこれは出されています。

なおかつ、これは織田委員、私のほうからも提案したんですけれども、特にモニタリング段階でしっかりと女性の立場に配慮した調査をしてほしいとか、住民移転に関してちゃんと配慮した調査をしてほしいということで、NGOの独立性・中立性というものを確認していただくように、実施機関に申し入れていただきたいという趣旨でこの助言が出されました。

こちらのワーキングの論点、2点ほど出されています。これは主に原嶋委員のほうから出されたものですが、コミュニティの土地への補償についてということで、これに関しては、その土地が住民が住んでいる土地ならいいんですけれども、住民が住んでいない、もしくは放置された土地、もしくはコミュニティが一時的に預かっているような、持っているような土地、そういう実質的に人がいなかったり損害を受けるような人がいない場合、そこは補償対象になっていないけれども、そういうコミュニティの土地に対しての補償はどうなっているのか、そういう問題提起がありました。

それに対してJICAのほうからは、これまでの住民協議を通じて、コミュニティからの特別な異論が出ていない状況である旨説明があって、今後審査時に、補償対象の判断が適切に行われているか実施機関に確認する方針である旨の回答がありました。

コミュニティの土地、特に誰が持っているのかということがなかなかわからない、そういう場合もあるし、持ち主が判明しない土地もあるけれども、その土地だって将来の可能性はわからないし、また使われる可能性もあるんですから、そういった土地に関しての補償をこの際きちんとしておくべきじゃないかというのがこの論点の1つです。

もう一つは、織田委員を中心に出了れた女性・脆弱層への支援ということなんですけれども、特にナイジェリア国送電線網強化事業のいろんな移転等に伴う脆弱層を対象にして、エンタイトルメントマトリックスという補償以外に、生計を回復するために一時

的に金銭的なサポートをするための基金、Special transitional fundsと言いますけれども、実施機関が準備すること、あと、銀行口座開設の支援を行う予定であること、あと、女性の立場が弱く、補償金が世帯内で適切に使用されないことが懸念されているのに対し、補償プログラム全体・補償実施の体制などに関する十分な女性への事前説明、補償オプションに対して世帯の女性構成員からの合意取得、一度での使い込み防止のための分割払いという提案が出されて、これに対して委員のほうからは、法律上の権利が認められていても慣習上制約を受ける可能性のある女性・脆弱層が、実質的にも権利を享受できるようにする手助けとなるため歓迎したいということで、むしろSDGs、持続可能な開発のゴール5番のジェンダーの平等に掲げられているとおり、SDGs推進の観点からも他事業においても参照すべきという発言があったということです。この事例がいいほうに向いていけばいいんじゃないかというのがこの論点の1つです。

簡単ではございますが、以上が論点ですけれども、今日来ているほかの委員の方から何かコメント、意見がありましたら、発言いただければと思います。お願いします。

○寺原委員 1つだけ補足させていただきますと、全体事項の1でございますが、ROWということで、日本で言うと送電線の下というのは割と好き勝手になっているんですが、ナイジェリアの法律で、下の土地を全て取得しなければならないということです、このプロジェクトにおいては非常に大きな要素になっているということです。

ですから、鉄塔の下の土地だけ買うということじゃなくて、ROW線形の中全部買う。特にボルテージにもよりますけれども、幅としては30mから50m、その幅の土地を全部買い取るということです。しかも買い取った土地が、例えば道路とか鉄道のROWであれば、そこに人が入らないようにきちんとすることが前提になりますけれども、送電線の場合には必ずしもそこまで行かないだろうと。買った後、何をどう管理するのかということで、きちんと明確にしてほしいということです。

とりわけ社会的には、地域の分断が起こらないようにすること、用地を取得しましたとはいえ、右と左の地域は必ずしも分断する必要はないわけですね。行き来はできるはずだと、そのような点を配慮していただきたいということでございます。

○原嶋委員長 それでは、ほかの委員の方、ご発言がございましたらお願いします。

○作本委員 プレゼンの内容から、ちょっとわからないので教えてください。例えば、送電線というと電磁波の問題が典型的な課題として出てくるかと思うんですけれども、これについて検討されたかどうか教えてください。

あと、アクセス道路ですね、山林中にこういう鉄塔を建てる、アクセス道路も含めて検討されたのかどうか教えてください。

○渡辺 ありがとうございます。2点いただきました。1つは電磁波の話と、もう一つはアクセス道路の話でございます。

まず電磁波の件なんですけれども、確認いたしまして、そこまでの影響はないというふうにコンサルタントからは聞いております。

2点目のアクセス道路に関しましては、確認いたしました。アクセス道路のどのような点についてご説明させていただければ……

○作本委員 もしアクセス道路を建設するとなると、森林伐採とか、大気汚染とか、住民への影響とか、あと労務者、そういう伝染性の病気の問題とか、そういうものが起こり得る可能性があるかということ。

○渡辺 わかりました、ありがとうございます。

基本的に、想定される送電線付近では、既存の道路を中心にアクセスできるんですが、アクセス道路として拡張というか、拡大すべきところについては、しっかりとしたアセスメントを行いつつ進めていくというようなことをコンサルタント及び実施機関側から聞いております。

○島委員 論点の2番で、質問じゃないです、参考になればと思ってコメントさせていただきます。

内容的には、女性をサポートする基金の設立ということで、イメージ的には女性向けのマイクロファイナンスみたいなイメージなのかなと思うんですけども、そこで私の働いている銀行の取り組みで紹介させてもらいますと、先日、インドネシアの地場の銀行を買収して子会社化したんですけども、その地場の銀行のさらに下に、シャリーアというイスラムのマイクロファイナンスの銀行があって、そこでそういう取り組みをしています。

以前、1回話を聞いたことがあるんですけども、働く行員を地元の女子高生、高校を出たばかりの若い女性を雇って教育をして、それでいろいろお客様に回らせることで地域に密着して、いろんなお客さんの意見を聞き出せるというようなことが特徴になっているということをその社長が言っていました。

何が言いたいかというと、女性に支援をするという体制づくりにおいて、そこでも女性の力を生かすことで、その支援の効果を上げられるんじゃないかというふうに思ったので、そういったことを含めて、ナイジェリアの支援とかアドバイスとかしていただけるといいかなと思いました。

以上です。

○原嶋委員長 それはコメントとして頂戴するということでよろしいでしょうか。

ほかにございますでしょうか。

それでは、ROWはわかりますよね。ROWと書いて、フルネームかなと、それだけちょっと気になったぐらいですけども、ROWと書いておいたほうがいいですか。それぐらいちょっと気になったものですから、そこだけマイナーチェンジで。

○渡辺 そこだけスペリングを直します。

○原嶋委員長 あとよろしいでしょうか。助言の内容について。

それでは、なければこれで助言を確定させていただきたいと存じます。どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、フィリピン国マニラ首都圏地下鉄事業ということでございまして、田辺委員に主査をお願いしておりますので、ご報告をお願い申し上げます。

○田辺委員 当初4名だったのですが、谷本委員が急遽、メール審議になり、福島委員は欠席ということで、私と米田委員で検討しました。

この事業は、その次の資料の環境レビュー方針の2ページ目、3ページ目に地図があり、マニラの東部の環状の地下鉄建設で、既に詳細設計の段階には入っているんですが、南部のところで断層があるということで、その断層を避けたいという政府の要望により、南部の部分だけ路線の変更を行いたいということです。ただ、住民移転が大規模に発生するということで、再度環境レビューにかかっています。

助言のほうに戻らせていただいて、助言は4つです。

1点目は、設計変更の理由が当初明確ではなかったので、改めてそれを環境レビューの方針に記載してくださいということです。この断層自体は既に以前からわかっていたが、フィリピン側がこの断層に対する意識の変更があり、この線形変更に至っているという、そのような経緯です。

2点目は環境配慮の部分ですが、線形変更に伴い利用者数の増加が予測されているということで、供用時に当たって騒音とか振動のモニタリング方法及び緩和策を再確認していただきたいという点でございます。

それから、3点目、4点目は社会配慮でして、新たに生じる住民移転のところで、多くの住民が移転に反対している現状があります。ガイドライン上は、合意をとるようきちんと調整することになっているので、引き続きそういった住民からの同意が得られるように協議を継続していくことを申し入れていただきたいというのが3点目。4点目としては、特に個別のヒアリング等を通じて、住民個々の反対理由をきちんと確認していった、ニーズをきちんと踏まえながらリハビリを設計していただきたいと、そういう点でございます。

それから、論点のほうは、3番と4番の提言を出すに当たって、JICA側との協議を行ったということで、特に反対が多い地域の住民の反対理由というのをきちんと分析して、協議を継続していくということを委員から申し入れていると。JICA側からは、設計の変更を工夫して、面積の削減をするということを視野に入れて検討していくということの返答がありました。

以上です。

○原嶋委員長 それでは、ご参加いただいた方は米田委員ですか。もしありましたら。

○米田委員 特にありません。

○原嶋委員長 それでは、全ての委員からご発言がございましたらお願いします。

1点だけ、この段階で依然として反対が多いという状況が、事業の進行といいますか、事業の予定どおりの進捗ということの妨げになるような状況なのか、それほどではないのか、現状はどういう認識なのかでしょうか。

○竹田 東南アジア第五課の竹田と申します。よろしくお願いいたします。

今、委員長からコメントがございました現在の住民の反対状況が全体のスケジュール感に与える影響についてなんですが、やはり反対意見が多いということがありますので、これから実施機関が丁寧に説明を続けまして、理解を得るような形、また今回、住民の代表の方から設計変更についても提案がされているという状況ですので、そういった提案自体についての検討をするという意味では、当初の予定よりは時間がかかっているというのが現状でございます。

○原嶋委員長 私、有償資金協力の手続はあまり詳しくないんですけども、過去にも何回か変更して今回に至っているようですけども、もしその状況が改善しないときに有償資金協力を実施するということの国なり関係機関の判断というのは、どういう段階でどういうふうにされて、極端なことを言えばやめることも含めて、あるいはまた線形を変えるとか、そうなってくるとまた手続の変更が生じる、そういう判断はどういう段階でどういうふうにされるんですか。

○竹田 今、フィリピン政府側から提案されました追加スコープ、今、住民移転の課題が出ているところを新たに追加されたスコープも含めていきますので、そのスコープは、現在承諾済みの円借款の対象には今なっていないんですね。なので、これからまさに提案されたものについて、環境レビューを通じて内容を確認していくという状況でございます。

○原嶋委員長 あと、同時に環境レビュー方針を添付していただいておりますけれども、環境再レビュー方針ですね、再レビュー方針でよろしいわけですね。

それでは、助言文の内容については頂戴したもの、ご提案いただいたもので確定させていただきたいと存じますけれども、よろしいでしょうか。

どうもありがとうございました。

あと、もし環境再レビュー方針について何かコメントがございましたら、ここで頂戴したいと思いますけれども、よろしいでしょうか。

○山岡委員 断層があるのでレイアウトを変更したということなんですけれども、レイアウトを多少変更しても、もしもこれが活断層で動くとなると、当然、地下構造物と駅への影響はあると思うんですが、引き続き、活断層の地震可能性とか、あるいは構造物の設計への影響というのは調べていくんでしょうか。

○竹田 コメントありがとうございます。断層があったエリアが、このあたりに断層があって、もともとの線形がここにございました。ここからこういう形に回避する形になっていますので、そういう意味で、ある程度回避することによって影響を最小限にする形での設計変更を行ったという理解でございます。

○山岡委員 地下鉄の路線が断層上にならないように変更したというのはいいことだと思うんですが、それが断層であるということであれば、そこが動くとき地震が発生して、構造物へ影響を及ぼすということになりますので、それが動いたときにどの程度の地震

が発生するののかというのが、構造物の設計に対して非常に大きな要因になります。その点は調べられているのか、それとも今後検討されるのでしょうか。

○竹田 詳細設計の段階で検討することになると考えております。

○原嶋委員長 そういう意味では、耐震基準全体のあり方が国によって多分違うと思いますし、フィリピンは比較的起きやすい状況があると思いますので、耐震基準のあり方を確認していただいて、それをしっかりとやっていただくということは、環境レビュー方針に対するコメントとして受けとめていただきたいと思います。

○竹田 承知いたしました。

○原嶋委員長 ほかがございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、1点、環境再レビュー方針に対するコメントを頂戴しましたということで、この報告を終わらせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、若干イレギュラーでございますけれども、修正審議ということで1点ございます。

○加藤 それでは、主査がお休みということで。

○原嶋委員長 それでは、繰り返しになりますけれども、ミャンマー国の東西経済回廊整備事業の助言文についての修正ということで、この件については事務局から一度ご報告いただいた上で議論に移りたいと思いますので、よろしくお願いします。

○岩谷 よろしくお願いたします。JICA東南アジア第四課の岩谷と申します。

冒頭、私のほうから、本事業の該当するIBA/KBAがJICAガイドライン上の重要な自然生息地に該当しないと判断した根拠ということをお見せしていきたいと思います。

こちらに示しているのが、本事業の通過位置に配置されていますIBA/KBAとなりますけれども、このKBA/IBAというのが当事業が通過するIBA/KBAになります。この北の部分を当事業では通過することになっております。ここを拡大した図がこのようになっておりまして、IBA/KBAの北の部分を通ることになっております。

こちらのIBA/KBAがJICAガイドライン上の重要な自然生息地に該当しないということ、を、現地調査、聞き取り調査、有識者への確認等を通して確認してまいりました。

IUCNが設定しているKBAを見ますと、BANCAというところが実施したヘラシギ調査におけるヘラシギの生息地と一致しておりまして、そのバックデータがBANCAのヘラシギ調査であるということがわかります。BANCAにも同様の確認を得ております。

このパンカのヘラシギ調査では、ヘラシギの生息地とはなっているのですが、BANCAに問い合わせたところ、KBAのバックデータとなった実質の調査は、この橋梁位置の15km南まででしか行われておらず、実際、橋梁位置でもヘラシギの確認はされていないということでしたので、協力準備調査の中で、本当にここが重要な生息地なのかどうかということ判断するために、現地調査、有識者への聞き取り、現地住民並びに現地有識者も踏まえた調査を行ってまいりました。ここにヘラシギが生息するという蓋然性が低いことをその調査の中で確認し、JICAガイドライン上の重要な生息地には該

当しないということを判断しております。

また、ADBの調査によっても、当該地域においては、ほかにハマザクロの一種やノコギリエイ、ヒメジロなどが生息するのではないかという指摘がありましたが、こちらについても、漁民や卸売業者などの聞き取り調査や、あと、こちらに関しても有識者への聞き取り調査を含め現地調査を行い、当該地域は重要な生息地には当たらないということとを判断しております。

こちらの詳しい内容に関しましては、ワーキンググループでもご説明しております。ただ、JICAガイドラインの重要な生息地には該当しないとは判断しているものの、そういった重要な生物の生息を100%否定することもできず、橋梁建設がそういった生物に100%影響を与えないということも不可能なこと、また、当該地域がIBA/KBAに指定されているという事情も踏まえまして、本事業においては、一般的な事業では実施されない特別生態系モニタリング調査というものを詳細設計段階から行ってまいります。

こちらの実施に関しては、有識者の方々の意見も踏まえながら、こういった調査方法がいいのかということとを判断しながらやっていくということで、絶滅危惧種だけでなく、このあたりの影響を最小限に努めるということを行っていくという予定をしております。

また、JICAガイドライン上、こちらは重要な生息地ではないと判断しているため、明示的には記載はしておりませんが、さきのメールでもお示ししておりますとおり、重要な自然生息地で事業を実施する場合に満たさないといけない項目ということに関しましても、本事業では満たしております。その上でJICAとしては、助言修正案ということで、こちらに示します案の中から、原文から第3案までの中で検討いただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

○原嶋委員長 それでは、お手元の資料のとおりでございますけれども、前回の全体会で、お手元の横のパワーポイントの資料にありますけれども、原文について一旦ご同意をいただいて、確定をさせていただきましたが、その後、日比委員から、またお手元にお配りしておりますけれども、この助言についての若干の問題点についてご指摘がございました。

それに基づきまして、一旦ワーキンググループのメンバーの方々に、ネット上にはなりませんけれどもご議論をいただいたというプロセスの中で、一部、多分皆さんのアドレスにも入っていたかと思っておりますけれども、1つの到達点として4つの案が出ておりまして、それを今回、私と事務局のほうで整理をさせていただいて、ここにまとめさせていただいております。

一番上は原文でございますけれども、それに対する修正案の1ということで、これは、ガイドラインに該当せずという中ほどの文章を削除することによって、論点のいわば回避といいますか、特にここで触れないという形での扱い。2番目につきましては、それを踏まえて、しかしながらIBA/KBAというのは、やはり国際的に非常に広く重要だということが知られているということは、助言委員会としては触れていく必要があるだろう

ということで、中ほどに赤い文章で、「IBA/KBAが国際的に重要な生態系として認知されていることを認識しつつ」という一つの文章を加えるというのが第2案、これは木口主査から一旦出たものでございます。

それに対して、さらに日比委員から、メールでございましたけれども、JICAでの判断というものを改めて確認した上で、原文に対して、JICAがその判断をしたということを文章として戻して、その上で木口委員の修正を前提とした認識を踏まえて、最終的な求めるアクションそのものは変わってはおりませんので、第3案という形で頂戴をしています。

それに加えて、時間的には最後になりますけれども、石田委員から加えて第4案を頂戴しておりますので、もし可能であれば石田委員から補足で説明を。

○石田委員 てにをはがちょっとおかしいところがあって、ごめんなさい。

長くならないように説明すると、提案した部分は、1から3にオーバーラップしている部分ももちろんあるんですけれども、むしろそれプラス、IPBSだとかで随分長く議論されている、どのように残していけるかという話ですよね、自然がもたらすもの、かつての生態系サービスと呼ばれていたもの。そこに着目して気がついたというか、ワーキンググループで気がつけばよかったんですけれども、言いわけになりますけれども、ワーキンググループはボリュームがむちゃくちゃすごくて、読むだけでも精いっぱいだったので、全体会合が終わって、日比委員がいろいろ後から有益なコメントを出された段階で、はたと気がついたというか、そんな感じでした。

これだけの湿地帯も含む沿岸域プラス汽水域が上まで来るようなところで満干の差もあるということは、湿地帯であったり、ちょっと乾燥したりとか、いろんな変動する生態系だと思うんですね。であるがゆえに、かつその中で、ひょっとしたら希少種が、目撃情報は今のところほとんどないけれども、あるんだろうと言われているところ、つまり正確な調査がなされていないのでわかってないわけです。わかっていないんだったらわかっていないまま残すというのが、恐らく自然がもたらすものの恩恵というか、それを次世代に渡って残していくという基本的考え方のように私は思うんですね。

という観点から、少し超えてしまったとは思いますが、事業がもたらすネガティブな影響だけをモニタリングしていくのではなくて、この地域全体が将来的に具体的に自然がもたらすものの測定、あるいは生態系をもっときちんと知ることが可能になるところまで、残しておく必要があるんじゃないかと考えて、それでこのような条文にしたんです。

だから、助言の前半部分は、生態系特別調査計画をもう一回、将来に残すにはどうすればいいかという観点から見直してくれませんかというのが1番で、2番目は、これだけ広大な地域はミャンマーの一つの財産になると思いますので、自然生態系として財産になると思うので、だったらそこに技術協力的なコンポーネントをJICAさんのほうで提案していただけないだろうか。人材育成、センターをつくったりとか、教育・研究調査

体制の充実や人材の育成ができるように、そういう協議を始めてもらえないだろうかという2点です。

以上です。

○原嶋委員長 あと、ワーキンググループにご参加いただいたのは、作本委員、錦澤委員ですか。もしコメントがございましたら。

○作本委員 今、石田委員のご説明があったんですが、今ここで4つの案が出ています。私も事務局には自分の賛成する案を提示しているんですが、ここに含まれております。

大ざっぱに言いますと、今、4つ並べて見づらいかと思うんですが、4つ目の案が、石田委員から出されたように最も積極的なんです。何かをなささい、特別計画をつくりなさい、あるいは人材育成を具体的に何かをしてくださいという形の提案かと思います。

それに対して1番目から3番目は、重要な生息地として認めるに当たっての判断基準、これをどこに求めるかということで、ある人は1つ入れ、ある人は2つ入れ、日比委員になると3つを入れる。3つの判断基準の1つ目がJICAが持っているガイドラインになります。JICAが持っている生息地のガイドラインの判断ですね。これを今、事務局提案では削除して、ですから、JICAはこれについて判断を避けたと先ほど委員長がおっしゃいましたけれども、触れない形でこれを出しておられると。

2番目、木口委員は、JICAと相手国の基準と、もう一つはIUCNとのいわゆる国際的な基準というか基準、これに沿ったうちの、JICAさんのを入れないで2番目と3番目、つまり相手国の国内基準とIUCNとの国際的に一般的に行われる基準、この2と3をとって提案されている。それに対して日比委員はこれを3つ並べているわけでありまして。JICAの基準でそう判断しているんじゃないかと。これをJICAさんとしては削除したいわけですね。削除された判断自体が難しくなってきたということがあって、2つ目の相手国基準も入れ、3番目のIUCNとの国際基準が、JICAさんの生息地に入るんじゃないかということ、日比委員は別添の資料で言っているわけでありまして。

そういう意味では、4つの案といっても、1、2、3がどの基準を用いながら、1つ、2つ、3つ、それぞれ入れながらいくか。

ただ、私は事務局案のワーキンググループの段階で賛成したのでありますけれども、JICAさんとしては、相手国に申し入れるレベルの議論であるから、あまりとげとげしい必要はないんじゃないかと思ったわけですが、今、ご説明を聞いていて、JICAさんはどちらなんですかと。これから将来の自然保護にかかわってくる考え方でもあります。いわゆる予防原則といいますか、起こるかもしれないような、そういうことに対してどう対処するかということになってきますと、やはりJICAさんの基準をここで明確にしておくというか、議論しておく必要が出るのではないかと思います。

以上です。

○加藤 よろしいでしょうか。事務局から1点補足をさせていただいて、第1案の事務局提案の線で消している部分のところですが、今のこの文章になりますと、本事業

対象地に限ったそのIBA/KBA地域についての判断というよりは、IBA/KBAとして、先ほど地図が出ておった全域について、JICAガイドライン上の重要な自然生息地に該当しないというようなニュアンスをお伝えする可能性があるのでは、それは我々の判断とも異なるということで、削除をすることが事実関係としても整合するかなというところでございます。

○原嶋委員長 それではご自由にご発言。錦澤委員、いいですか。もしあれば。

○錦澤委員 この分野は門外漢なので、十分理解できているかわからないんですけれども、最後の石田委員の第4案ですね。先ほどの説明ですと、IBA/KBAに対するこの部分が、著しい影響に対して不確実性があるんだとすると、第1案、事務局提案、あるいは第2案だと、やや十分ではないなという気がしてまして、自然環境への影響の最小化に努め、影響が著しい……、ちょっと表現が、「著しい影響」でいいのかわからないんですけれども、著しい影響が起こった場合には対策を講じるとか、不確実性がある場合に、何か問題が起こった時にモニタリングをしっかりやって対応してくださいという、そういうふうなメッセージは必要かなと思います。

ですので、石田委員の第4案の赤字の前半部分、そのあたりを、私、十分理解できたかわからないんですけれども、「生態系特別調査計画を再計画する」というところで、問題が起こった場合にきちんと対応するという話。

人材の育成というところまで求めるのがいいのかわかるかどうかというのは、私にはわかりませんけれども、その点は感じています。

○原嶋委員長 それでは、全ての委員の皆さん、ご意見がありましたら頂戴したいと思います。

○鈴木委員 この事業、先ほどの説明の中で、15km離れているというふうにおっしゃったのは、ヘラシギが確認された海岸線からあの上のところまでが15kmということでしょうかというのと、あそこはかなりフラットですから、多分干潮帯だと思うんですね。潮の満ち干で出てくるところだと思うから、15kmだったら楽に、今見つからなかったけど使っている可能性はあるというふうに思いますけれども、そこを教えてください。

○岩谷 15kmというのは、調査を行った場所が15km南になります。そこで目視調査を行ったということになります。ヘラシギをそこから目視調査を行い、橋梁の5km南ぐらいまではいるということは確認したと。ただ、橋梁位置に関しては確認をしていないというところが1つの鍵になりますけれども、あと、橋梁位置がヘラシギの餌場とかになるかということも調査をしていて、そこは外部有識者の方と、この位置では、ヘラシギが基本的には餌場とかそういう重要な生息地になる場所ではないということを確認しております。

○鈴木委員 どのような調査を何日やったかという、そういう細かい話になってきちゃうと思うんですね、そういう議論をすると。だから、それは今しないけれども、何日間の調査で見つけられなかったからいないというのは言えないわけで、使う可能性が

全くないというふうに言い切るとするのは、なかなか難しいんじゃないかと私は思います。

それで、さっきの説明の時もそうなんだけれども、本事業に係るKBA/IBAがJICAのガイドラインに該当しないという言い方をしたほうがいいんじゃないかというサジェスションがあったわけですね。だけど、さっきの説明では、本事業に係るところというのは省かれている。ということは、一般的にKBA/IBAがJICAのガイドライン上の保護地域には当たらないという説明をしたいんですか。そこを確認したい。

○原嶋委員長 保護地域には当たらないんだけど、重要な生息地に当たるかどうかは今分かれていますね、そこですね。

○岩谷 KBA/IBA一般的な話ではなく、本事業に係るところ……。

○原嶋委員長 ちょっと今の点、今日日比委員がご欠席ですので、日比委員からのペーパーの1枚目の真ん中にございます、前提・確認事項の midpoint の3つ目に、ここが1つ、JICAの現在の取り扱いと日比委員の認識の違いの最たるところで、恐らく日比委員のお考えを推測するところ、ここにありますけれども、「KBAのクライテリアは対象絶滅危惧種をVU以上としており、ガイドラインでの「重要な自然生態系・・・定義より狭い」、したがって、日比委員の認識では、全てのKBA/IBAは恐らくほぼ自動的にJICAのガイドライン上の生息地に当たるだろうと。現在の取扱いは、個別で特定の種が存在するかしないかを先ほど確認していただいて、その調査がいいかどうかはまた別として、いない場合には該当しないとして扱い、いる場合には当然該当するとして扱うということになります、そこは今日解決できる問題ではございませんけれども、そこで1つ認識の平行線があるということによろしいでしょうか。

補足がありましたら。

○左近充 若干補足をさせていただきますと、このKBA/IBAをどう扱うかというのは、4年前の運用見直しのときにも議論をさせていただいております、そのときの助言委員会からのご提言としては、KBA/IBAを参考にしてその判断をするべきというご提言をいただいているので、それに沿って参考にしつつ、個々に判断をしているということでございます。

正確に我々FAQの中で定義としているのは、VU種、NT種、絶滅危惧種にとって重要な生息地かというところで判断をしております、先ほど冒頭ご説明したような調査の結果、生息が確認されていない、有識者からもそこが餌場になるような自然環境ではないという確認を得て、重要な生息地ではないと判断をしているということでございます。

○原嶋委員長 今の点を、認識の平行線の部分は今日解決できなくて、決して今のJICAのスタッフも、むやみにやっているわけじゃなくて、ガイドラインの今までの積み重ねのFAQなどをもとにやっていらっしゃる。決して根拠がないわけではないんですけれども、それに対して若干、日比委員は違う認識を持っていらっしゃるということは現状ですね。

その上で、日比委員の3番目の提案にそれが出ておりますけれども、今回の件について、当該本事業地が自然生息地に当たらないと個別にJICAが判断したということをしっかりとここで触れた上で、影響の最小化の努力を求めようと、そういう形で今回の助言文をまとめようということで、今、最終的に平行線になっているところはここでは解決できないです。多分、ガイドラインの見直しのところでまたご提案が出てくるかもしれませんが、そこはそこでまた専門的な議論を少し加えていただいたほうがいいと思いますし、場合によってはFAQを変えるということもないわけではないでしょうけれども、今ここでFAQを変える、変えないという議論はできませんし、決して今のご担当の方も、審査部の方も、今までの積み重ねを無視しているわけではないということなんです。

そういう前提で、1から3ということで、私、全部を拝見していませんけれども、木口主査も3案がよろしいんじゃないかというようなことを最後に触れていたような印象を受けておまして、ワーキンググループのメンバーの作本先生からまたコメントいただいたほうがいいんでしょうけれども、大きな流れとしては、3案というのが一つの到達点として挙げられているんじゃないかという印象を持っております。

それに加えて石田委員のご提案ということで、率直に言って、石田委員のご提案の問題点は長過ぎるという問題があります。それは非常に大きな問題点でございまして、その上で、私の今日の一つの方向性としては、3案あたりを一つのコンセンサスでの合意という形でご了承いただけるということは、いかがであろうかということで考えておりますけれども、もしご意見がありましたらどうぞ。

○重田委員 この3案をここに書いてある論点と入れかえるという議論でしょうか。

○原嶋委員長 第3。

○重田委員 ここに書いてある論点との整合性はどうなっているのか。

○原嶋委員長 これとの整合性はとります。なぜかという、JICAの現在のFAQに基づく運用の事実関係を踏まえており、日比委員は日比委員の、今の段階では個人的なお考えなので、それとは整合性がとれます。その考えの違いにはここでは答えは出ませんが、答えをここでは出す必要はないわけですが、それとは矛盾することはないですね。

今の点は後日といいますか、見直しの段階で、少しまた議論をしていただくことが必要だろうと思いますし、多分ほかのご専門の先生方もいろいろご意見があらうかと思うので、別の機会にしっかりとやっていただいてもいいと思いますけれども、一つの到達点としては3案はいかがかということです。

○石田委員 3案とおっしゃられるのは、3案は日比委員提案ということですか。わかりました。それで私、ちょっと頭がこんがらがってしまったんですが、日比さんは、JICAが言っている重要な自然生息地というのは、既に印刷されているFAQにおいて、NT以上の種にとっての場所であると、だからより定義が広いんですよね。彼は広い、狭いと

言っていますけれども、つまり絶滅の危険性がより少ないものまでJICAは認めているという事実だと思うんです。

ところが、KBAのほうのクライテリアはそうではなくて、もっと危険が迫っているものが重要な自然生息地の……、対象絶滅危惧種を、VUだからVulnerableでなくともっと危険が迫っているものを対象としたいと。JICAさんはVUも含んでいるけれども、NTまで含めてより広くする。だから、日比さんの案を採用すると、「本事業地はJICAガイドライン上の重要な自然生息地には該当しないとJICAは判断し」というところは、文章として成り立たないというか、難しいんじゃないかなと今思っていたんですが。

○原嶋委員長 それは大丈夫です。それはなぜかという、FAQによれば、参考として個別で判断するという事なので、日比さんは、IUCNは自動的にそういうのが入って、特定レベル以上のものに入っているものイコールIBA/KBAにしているので、IBA/KBAになれば、ほぼ自動的にJICAのガイドライン上の自然生息地になるというひもづけをされているんですね。だけど、JICAのガイドラインのFAQ及び現在の担当者の方の運用は、それは当然参考にするけれども、個別でそういった特定レベルの種以上がいるかないかということを見きわめて、その調査の仕方が十分かどうかはまたいろいろ議論していただくとして、今回はそれでいいという判断で、自然生息地に該当しないという個別の判断をしたわけで、それそのものが直ちに事実関係と矛盾しているということでないし、むしろ事実をそのまま書いているということなので、決してそれは表現上抵触するということはないですね。

○石田委員 了解しました。

○原嶋委員長 ただ、さっき鈴木委員がおっしゃったように、調査が本当に大丈夫とか、それをいろいろ言い出すとまた議論があるので、それについてはご議論いただく機会が必要ですし、先ほど根本的に申し上げたとおり、日比委員のIBA/KBA、ほぼ自動的に重要な自然生息地という紐づけがという考え方を今後JICAさんがとるかからないかについては、今はとらないという立場なんですよ。だけど、それをどうされるかはまた考えていただいてもいいんじゃないかという気は、皆さんしていると思うんです。

○作本委員 今、委員長からご紹介があったんですけれども、先ほどご質問があった専門家の意見、有識者をかなりしっかりと集めて調査されたということは、私どもも書類の中で確認させてもらったり、あるいはワーキンググループで議論させていただきました。それはよく丁寧に本当にされていました。

ただ、やっぱり日数が少ないとか、ヘラシギが15km離れたところ、背後にラムサールの湿地がまたあるんですね。そういうことで1カ所だけを、7kmの区間だったと思いますけれども、そこだけを通過するんだからという議論だけでいいのかどうかという、そういう不安が私どもにはちょっと残っていたということです。

○原嶋委員長 私も実はあのメールを残業してチェックを全部していないので、今、補足があって確認させていただいたので、事実関係で1点修正をさせていただきます。

木口委員の10月30日22時14分付のメールです。原文を読みますけれども、皆様、何度でも変更して大変申しわけございませんが、主査として日比委員の助言を全体会合に提出させていただきたいと思います。理由は、当初の文言にあったJICA側の判断が日比委員の提案にも含まれていますが、私の提案のほうには含まれていないためです。

その後云々ございますけれども、ということで、もう少し正確に申し上げますと、ここでお手元に配っている4つの案のうち、第2案は木口主査が一旦提案をされていますけれども、3案に置きかえるということを発言されているということが事実としてあったので、今、事務局の方から確認でありましたので、ご紹介させていただきました。

これをメールでやると難しい。見るのがなかなか大変だった。私のほうが事実関係の認識が甘かったので申しわけございません。訂正させていただきました。

それで、ご意見がありましたらお願いします。

これは、ちょっと話が先になりますけれども、日比委員が提案しているような扱いというのは、今、結論が出ないのはわかりますけれども、検討する余地というものはあるんですか。それとも将来的に、今後という意味ですね。IBA/KBAイコール重要生息地という扱いにするような取り扱いの改善ですよね。そういう余地というか、可能性はあるんですか。まだそこまでは行っていないですか。

○加藤 まさに今回このような指摘もいただいておりますし、助言委員会で今後、ガイドラインの包括検討を持たせていただく場で、生態系の生物多様性のところで議論させていただければと思います。

○田辺委員 この助言委員会の運営に係る共有事項というペーパーの中では、全体会で合意できなかった場合、基本的にはワーキンググループで再度議論して、そのワーキンググループの主査が再度全体会に持ってくるということなので、むしろ今言われた木口主査が第3案を提案しているのであれば、今ここで4つの案を出してきたということが、まずそもそもプロセスとは異なるんじゃないかということを若干コメントさせていただきます。

○原嶋委員長 それはおっしゃるとおりで、今回修正の段階でも、まずはワーキンググループで再審議していただくということで、そこはリスペクトさせていただいて、ただ、流れが多分皆さん、あれを全部読んでいる方がいらっしゃれば大変尊敬しますけれども、ちょっとわからなかったのも、それを説明して違いを明確にするために整理させていただいたので、それであえて整理したので、私としては、もうご推測のとおり、木口委員の提案に持っていこうとしているんですね。

○左近充 少し経緯を補足させていただきますと、事務局提案は、まさに手続きに基づいてと申しますか、ワーキングご担当委員に事務局提案の案をご提案させていただいて、一度ご了解いただいたのでご提案していたんですけれども、その後、またちょっとやりとりが生じてしまったという経緯がございました。

○原嶋委員長 そういった複雑なこともあったので整理させていただいたので、決して

ワーキンググループのご議論を軽んじるという趣旨ではございませんので、そういう意味では、運用上の文書に直ちに抵触するという認識はございません。

いかがでございましょうか。どうぞ。

○石田委員 あまりつまらないことを私がべらべらと言ってもあれなんですけれども、木口委員が確かにそうやって、日比さんの案を主査として提出しますとおっしゃられて、それを私たちが了解したかどうかよく覚えていないんですね、すみませんが。それで、もちろん形式的には、議論の進め方のフォーマリティと締め切りという点では従いたいと思っているんですが、やはり議論すると気づくんですよね。これもあるべきだったなと。だからすみません、余計なことをつけ加えました。

その点だけ、私が提案した意図のようなものというか、背景だけを簡単に説明させただけだと、前半部分は、生態系特別調査計画を再計画することというのは、本当にぜひやっていただきたいくて、現状のままだと、橋を架けている道路が通るじゃないですか。それで、川の中にダクトがふえるとか、水温がどう変わるとか、そういうところを見ようという計画になっているわけです。通常やりますよね。KBA/IBAが対象としている種が、ノコギリザメだったか何だか種は忘れましたが、目撃情報がないんです。いるかどうかわからないんです。いるかもしれない、浸かってきて上がっているかもしれない。調査の時期が間違っていたから目視されていないかもしれない。

だから、いろんな不確実性が高い現状の中で、ダクトを測る、水温を測る。その次は恐らくSo whatですよ。環境はこういう状況だけれども、そこにいる種は全然わかっていないのに、どうやって緩和策をとるんでしょうかというのはずっと思っています。

だからこそ、そこら辺をまずよく検討していただいて、種に対する影響だけではなくて、要するにKeystone speciesだけで代表させようとする結論が出ないし、難しいんじゃないかと。だったら、領域全体を守るような方向としての調査や、人材も育成するところまで含めてやってくれませんかという提案だけなんです。

だから、1、2、3と私は実は違う提案をしてしまっているんです。その点は本当にごめんなさい。

○岩谷 特別生態系モニタリングなんですけれども、水温とか、あと水位とか、そういうところももちろん調査はしますけれども、ここの一つのポイントとしては魚類、鳥類、あと花とか、その辺の生物に関しても雨季と乾季、2回しっかりとそこは有識者と、どういう調査方法がいいのか、どういう問題があったときにどういう対処をするのかということも含めて調査をやっていくというところで、ご説明しておるところでございます。

○石田委員 わかりました。それであれば、私の第4案の前半部分のかなりの部分が含まれるので、前半部分は落とすというか、記録に今回残るということだけで結構です。

○原嶋委員長 そういうことで、時間の制約もございまして、今回こういう形で、私のほうの進行の不備もございまして、その点はおわび申し上げますけれども、いずれにせよ活発なご議論をいただいて、違う意味での論点が浮き彫りになったというよい面

もございまして、今回は、もし皆さんご同意いただけるのであれば、日比委員ご提案、かつ木口主査がそれをご支持されている第3案に文書を、助言案の第1でしたっけ、1番目でしたか、修正させていただきたいと考えております。

また、いろいろご意見いただいたものについては参考とさせていただいて、とりわけIBA/KBAの扱いについては、ガイドラインの見直しの段階でまたご議論いただく機会が必ず出てくると思いますので、その際には積極的にご専門の立場でご発言をいただければと思っております。

ということで、第3案で今回修正ということでご同意をいただければと思いますけれども、いかがでございましょうか。

どうぞ。

○作本委員 今の委員長の視点とちょっと別になるんですが、文言で相当に細かいところで、「本事業に関し、本事業地は」と「本」が2回続いていまして、もうちょっと特定、「当該」という言葉のほうが、「本事業に関し、当該事業地は」とすれば、通過する地点ということが、事業全体の地域に広がっちゃいますよね、こういう表現だと。本当に文字面のことで申しわけないんですけれども、表現を「本」を繰り返すところは避けられないかという気がしたんですが。

○加藤 例えば「事業対象地は」という言い方はいかがでしょうか。

○原嶋委員長 ちょっとマイナーチェンジになりますけれども、「本事業に関し、事業対象地は」と。

○作本委員 「事業」はダブルカット。

○原嶋委員長 それはしょうがないですね、事業対象地というのは。そこまで洗練された文章をつくるのはなかなか、文学者じゃないので申しわけないです。妥協的な文章でそんな感じになりますよね。

ということで、今の点は誤解を避けるという意味で改善させていただきます。

よろしいでしょうか。

どうぞ、遠慮なく。

○長谷川委員 第4案の石田委員の観点も側面もとても重要なところだと思うんです。先ほど委員長は論点とおっしゃいましたので、このあたり一つの論点にまとめるということは難しいでしょうか。

○原嶋委員長 あのと論点はどうなっていましたか。ちょっと記憶にない。

○加藤 ただいまのご提案ですけれども、ワーキングの議論は論点として一度まとまっておりますが、今回ご発言いただいた内容は全て逐語で、全体会合で提起された論点が挙げられているということでありますので、逐語録で残されることで問題が提起されているというこの理解でいかがでしょうか。

○原嶋委員長 あるいは、いずれにしてもまた見直しという段階は必ず来るんですよね。それにも関わってくると思いますので、それをあえて何かの形で明示的にリマインドで

きるような形にするか、今回これも多分ディスクローズされると思いますけれども、それで一旦お許しいただくかですね。

○石田委員 修正審議の今議論していただいている2枚紙は、これは全体会合にかけた資料として記録として残るんですよ。

○加藤 今回の配付については、机上で配付させていただいた補足資料という位置づけと考えておって、なので皆様には配られておりますけれども、公開資料というふうには考えてはいないんですけれども。

○原嶋委員長 公開しては差し支えがあると。日比委員についてはご了解をいただく必要が……、一応彼も全体会合に提出しますという書き方されていましたよね。だから差し支えは、何か。

○加藤 公開資料という形になりますと、日比委員からお出しいただいたメモについても、冒頭の事実確認でJICAが確認をしている内容についても、JICAの事実関係の認識と異なる記述がありますので、仮に公開する場合には、そういったところを修正するプロセスがまたかなり長くかかってしまうので、今回は、皆様の議論のための補足資料という形でさせていただけるとありがたいなと思っております。

○原嶋委員長 あるいは、こちらの修正審議というパワーポイントだけではいかがですか。

○加藤 そちらは結構だと思います。

○原嶋委員長 それはそうしていただいてよろしいですか。

○加藤 はい、承知しました。

○原嶋委員長 ではそういう形でお願いします。

○加藤 事務局から1点だけ、今、助言が確定したという理解をしておりますけれども……

○原嶋委員長 確定してよろしいでしょうか。はい。

それでは、どうぞ。

○加藤 先ほど田辺委員からプロセスのご指摘もいただいたので、事務局より要望を申し上げます。今回の議論は、中身が非常に新しい深い議論をご提案いただいたんですが、立てつけでいいますと、前回の全体会合では一度助言が確定しております。ただ、日比委員からのご提言が最後にあってお時間がなかったこともあって、その時の全体会合の場では議論せずにオープンになったというところがありましたので、今回の全体会合での議論ということになりましたけれども、我々の願いとしては、円滑な審議の確保と、一方でJICAの案件形成を円滑に進めるという観点では、サイクルとして、ワーキングの後の助言が確定した際にはそれをもって次の手続きに進むサイクルはできれば守りたいと思っております。

以上です。

○原嶋委員長 それでは、修正についてはご了解いただいたということで、今の点も十

分尊重させていただきたいと思います。

では、この件はここで閉めさせていただきます。どうもありがとうございました。

それでは、最後、スケジュールの確認についてお願いします。

○加藤 次回の全体会合のスケジュールですけれども、12月2日の月曜日午後2時からJICA本部での開催となりますので、よろしくお願いいたしますと思います。

以上です。

○原嶋委員長 それでは、時間がぎりぎりになってしまいましたけれども、第107回の全体会合、これで閉めさせていただきますけれども、何かご発言ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

特になければこれで終了させていただきます。どうもありがとうございました。

午後5時01分閉会