

環境社会配慮助言委員会

第114回 全体会合

日時 2020年7月6日（月）14:00～16:14

場所 JICA本部 1階113会議室およびオンライン会議

（独）国際協力機構

助言委員（敬称略）

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
木口 由香	特定非営利活動法人 メコン・ウォッチ 事務局長
源氏田 尚子	公益財団法人 地球環境戦略研究機関（IGES） 東京サステイナビリティフォーラム フェロー
鈴木 孜	元アークコーポレーション株式会社 元技術部長
寺原 譲治	城西国際大学 環境社会学部 学部長代行／教授
原嶋 洋平	拓殖大学 国際学部 教授
村山 武彦	東京工業大学 環境・社会理工学院 融合理工学系 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

《Skype にて参加》

石田 健一	元東京大学 大気海洋研究所 海洋生命科学部門 元助教
織田 由紀子	JAWW（日本女性監視機構） 副代表
掛川 三千代	創価大学 経済学部 准教授
作本 直行	独立行政法人 日本貿易振興機構（JETRO）顧問
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
柴田 裕希	東邦大学 理学部 准教授
島 健治	株式会社三井住友銀行 ホールセール統括部 サステナブルビジネス推進室 上席推進役
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（JACES） 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 元教授
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
林 希一郎	名古屋大学 未来材料・システム研究所 教授
日比 保史	一般社団法人 コンサベーション・インターナショナル・ジャパン （CI ジャパン） 代表理事
山岡 暁	宇都宮大学 地域デザイン科学部 教授
山崎 周	株式会社三菱 UFJ 銀行 ソリューションプロダクツ部 サステナブルビジネス室 室長

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
馬場 隆	東南アジア大洋州部 東南アジア第四課 課長
加藤 めぐみ	審査部 環境社会配慮監理課

午後2時00分開会

○小島 本日は助言委員会全体会合にご参加いただきまして、ありがとうございます。JICA審査部事務局の小島でございます。今日、ご案内させていただきます。

Skypeで参加されている方が15人ほどおられますので、部屋の様子を説明しておきますと、113会議室といういつもより若干大きめの会議室を予約しまして、同じように机を並べています。大体一つの机に委員の方1名ずつ座れるようになっていきますので、仮に議論が白熱してもソーシャルディスタンスは取れるようになっていくと思いますので、どうぞよろしくお願いします。

いつもの注意事項なんですけれども、ご発言いただく前には必ず名乗っていただき、もしよければ質問やコメントにつきましては、誰に対して言っているのかというのを明らかにしていただくと次の発言者が決まりやすいので、どうぞよろしくお願いします。

実際に参加されている方、委員の皆さんは大体手元に1本マイクを置いていますので、電源をつけてお話しいただけると幸いです。また、Skypeで参加している皆様におかれましては、普通の状態においてはミュートさせていただいていますので、参加する際には委員長からご指名があったらミュートを解除して発言いただくようお願いしたいと思います。

発言の際に同時に1度に話し出すとなかなか大変になりますので、どなたかが発言中の際にはちょっとご遠慮いただくようお願いします。

では、マイクを委員長のほうに移したいと思います。どうぞよろしくお願いします。

○原嶋委員長 原嶋です。

それでは、本日は第114回の全体会合でございます。

それでは、開催させていただきます。まず最初がワーキンググループのスケジュールの確認ですが、これについては事務局からお願いします。

○小島 いつもご参加を確認いただいている表が2ページ目に出てくるんですけれども、まだ次期の助言委員の皆さんを発表できる状態になっておりませんので、調整中というふうに全てなっています。これは後ほどメールベースで調整させていただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いします。

以上です。

○原嶋委員長 それでは、議事次第の3番目になります。モニタリング段階の報告ということでご報告いただきます。Skypeでご参加の委員の皆さんには、またご発言の際には声をかけてください。

それでは、まず説明者から説明をお願いします。

○小島 資料について説明させていただきます。

今日はモニタリング段階にある案件の進捗についてというところでございます。横長のA4ですね。オレンジと緑の資料です。カラーになっていない方はすみません。

この表の見方ですけれども、半年に1度事務局から既存の案件について状況をお知らせするというにさせていただきます。表の見方ですが、1番上の行ですね。項目が入っていますけれども、この案件たち自身はLAの調印日ごとに並べています。なので、皆さん最初のページをご覧になっているのは古い案件ということになります。その右の列にいきますと、モニタリング結果公開合意の有無というふうにあります。これもモニタリングの結果を公表していかどうかというのを先方政府に確認を取ったうえで公開しているということで、ここに○がついているものは、例え

ば1番上のベトナムだと、環境面についても社会面についても公表を了解しているというところになります。

次、その右の列ですけれども、その案件の現在の状況を示しているというものでございます。ベトナムの1番の案件だと④ということになっていますので、事業が現在実施中というところでございます。さらにその右にいきますと、最新のモニタリング結果公開時期ということになっていて、ベトナムの案件は最新で2018年度の第2四半期のモニタリング報告書が公開されていると。社会面についてはちょっと古くて、2016年度第3四半期のものが公開されているというものでございます。

これから資料4ページありますので、個別には説明しませんが、だーっと説明したいと思います。

まず1ページ目、先ほど例として説明させていただきましたベトナムの案件から始まって、3番目の案件からカラーで印刷されているものについては黄緑、4番目のフィリピンの案件においては濃い緑になっていると思います。黄緑は何を意味しているかというところ、環境面でのモニタリングの公開は了承しているけれども、社会面は了承してくれていないというところでございます。深い緑は両方とも公開を差し控えてほしいというふうに先方政府から言われているものでございます。

5番を見ていただくと赤字で書いていますが、半年前に説明した後にフィリピンの中部ルソン接続高速道路については2019年度第4四半期のモニタリング報告書が提出されたというところでございます。

ここのページを見ると、バングラデシュとかフィリピンの案件についてはなかなか公開を了承してもらえないというところがわかると思います。

ページを移っていただきまして、今度はLA署名日が2013年から2016年にかけてのものでございます。ここも黄緑の案件が比較的多くなっております。ですけれども、最近の案件も増えてきておりますので、比較的報告書は取りつけているものも出てきているのかなと。17番の例えばミャンマーのティラワの案件においては、2019年度第3四半期の環境面の報告書が提出されているということが言えます。

なお、そのすぐ下のバングラデシュのマタバリの案件が1900年1月となっていますが、これNAの間違いですので、皆さんのお手元でもしよろしければ訂正いただけると幸いです。

次のページに移っていただいて、このページは2016年3月9日LA署名日から2018年にかけてのものでございます。これも一部の国においては公開をなかなか了承してもらえないというところがございます。ただ、最近の案件が増えていますので、例えば43番のコスタリカの案件、47番のティラワの案件など報告書が出てきている案件も増えているというところがございます。

なお、進捗状況も見ていただいたらわかるとおり先ほどは④とか③ばかりだったんですけれども、まだ①、②というふうに案件が始まったばかりのものも見られるようになります。

最後のページが2018年6月14日以降にLA署名された案件の進捗状況でございます。これもなかなか建設段階に入った案件が少ないので、報告書を取りつけているところは少ないんですけれども、例えば既に出ているものですが、61番のインドのムンバイ・アーメダバード高速鉄道建設事業においては、2019年度第1四半期の社会面でのモニタリング報告書が出ているというようなことがわかると思います。

ここまでが資料の説明ですけれども、皆さんご理解いただけるとおり前回報告をしてから今日に

至るまでコロナが途上国の各国においても蔓延していて、当然ながらモニタリング報告書を取りつけるよう私たちの事務所から実施機関に対する働きかけあるいは実施機関からゼネコンさんなりへの情報入手する、あるいは実施機関そのものがなかなか機能しにくくなっているというところで、正直なかなか報告書の集まりあるいは公開すべく交渉というのが上手くいっていないのが正直なところでございます。

このコロナ禍がどれぐらい続くかというのは、東京においても途上国の皆さんにおいてもちょっと読めないところがあるんですけども、いろんな機会を使って私たちとしてもできる範囲で途上国の皆さんに公開を要請すること、それとできるだけ早い取りつけをお願いするというようなことをやっていきたいと思います。

もう一つの議論が公開しない国においてももう少し出せる情報があるんじゃないかというような指摘が前回もありました。それについても公開を了承しない国々において交渉したいんですけども、なかなかできない状況もありますので、正直現状は前回と変わっていないというところでございます。ガイドラインの改定の動きも踏まえて、どのように働きかけしていくかというのは私たちとしてもしっかり考えていきたいと思います。

以上です。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

それでは、Skypeでご参加の方と会議室でご参加の方、二つに分かれておりますけれども、まず最初にSkypeでご参加の委員の皆さんから何か今のご説明に対してコメント、質問ありましたらお名前をもらうのかな。そちらで挙手を書くのかな。サインをしていただけますか。Skypeでご参加の委員の皆様、ご質問やコメントありましたらサインを送ってください。

では、日比委員、お願いします。

○日比委員 ありがとうございます。

このモニタリングの件、ご説明ありがとうございます。最後にも前回についてはそのときに非公開の件がまだあるということについていろいろご苦労もされながらというところをご説明いただいたんですけども、とはいえ、この環境社会配慮の透明性、説明責任というところまでがあって初めて完了するかなと思います。引き続き相手国には働きかけをしていただければと思うんですけども、その中で一つ思いましたのは、公開に同意してもらえない何か理由をせめて公開していただくとか、そういうことは可能なかどうかというのをちょっとお聞きできればと思います。

以上です。

○原嶋委員長 事務局から回答をお願いします。

○小島 その指摘は前回もありましたし、改定委員会のモニタリングのところでの議論もあったと承知しています。公開しないのはやむを得ないけれども、それがどういう理由で公開できないのか、つまり先方政府の制度上がそうなっているのか、あるいは単なるわがままなのかというところをはっきりさせたほうがいいという議論だったと思います。

今のところ、今非公開としている国々においては理由も含めて確認できていない状況なので、今後新たな案件が出てきたら公開できるの、できないのという問合せをした際に、もしできないのであれば理由を教えてもらいたい、それも含めて公開するかどうかというのを聞いていくことになるのかなと思います。ただ、そのやり方についてガイドラインの中での手続もよりはっきりさせる必

要があるのかなと考えているところでございます。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

それでは、Skypeでご参加の委員の方の中でご質問、コメントありましたらサインを送ってください。

では、重田委員、お願いします。

○重田委員 前も指摘していると思いますが、やはりバングラデシュとか特定の国が非公開であるということは特にほかの国に比べても多いので、やはりこういう国に関しては特に公開もしくは公開しない理由等をJICA側としても強く言っていただければと思います。

以上です。

○原嶋委員長 では、事務局から回答をお願いします。

○小島 ご指摘ありがとうございます。ご説明としては、一部の国においては昔の案件について公開を了承していないけれども、最近の案件においてはやっぱり公開はやむを得ないというような国も出てきていますので、いつも同じ答えで恐縮ですが、働きかけをきちんとしていくというところだと思います。ありがとうございます。

○原嶋委員長 重田委員、よろしいでしょうか。

○重田委員 引き続きよろしくお願いいたします。

○原嶋委員長 それでは、ほかにSkypeでご参加の委員の皆様、コメント、ご質問ありましたらサインを送ってください。

錦澤委員、お願いします。

○錦澤委員 JICAへの質問なんですけれども、基本的な表の見方をちょっと教えていただきたいんですけれども、NAというふうに書かれているものとハイフンになっていて該当なしというふうな意味で使っているというこの違いを教えてくださいませんか。

○原嶋委員長 事務局、お願いします。

○小島 ありがとうございます。

例えば3番のインドのデリー高速輸送システムについては、社会面の公開は了承されていないと。よって、1番右のモニタリングの結果公開時期については、そもそも公開できないのでNAになっているというような見方でございます。

他方、6番のバヌアツの案件については、社会面でそもそも配慮が必要ないというようなものとしては結論が出ましたので、ここはNAとなっていて、よって社会面はこれも同じく公開するものはないんですけれども、ないというような扱いでございます。そういうふうに見ていくと理解いただけるのかなと思います。

もう一つのケースとしましては、例えば22番のエルサルバドルの案件ですね。これは環境面は公開、社会面は非公開というふうになっています。右の表にいくと、環境面もハイフンになっています。これは提出があってもいいものだけれども、まだ出ていないというような位置づけでございます。

以上です。

○錦澤委員 わかりました。ありがとうございます。

今後のことですけれども、※3のその他という判定についての説明が書かれているところにやや確認という意味になるかもしれないんですけれども、Not Applicableは合意が得られなかったとか、何かそういう上と整合するような表現を書いていただくと、より明確かなというふうに思いました。これはコメントです。

以上です。

○小島 わかりました。ちょっと見やすさについてはまた工夫したいと思います。

○錦澤委員 お願いいたします。

○原嶋委員長 それでは、ほかにSkypeでご参加の委員の皆様、ご質問ありますでしょうか。

では、作本委員、お願いします。

○作本委員 ちょっと参加が遅れてしまいまして、機械の都合でもし聞き逃していましたら申しわけありません。

今、小島課長からのご説明ありがとうございました。とてもJICAとしては難しい分野だと思うんですけれども、これまでご努力されてきたことに感謝いたします。

ちょっと印象なんですが、私がこれまで見てきたところでは、インドシナ諸国と東南アジア諸国の幾つかですが、それ以外の東南アジア諸国の幾つかがもう既に社会面の配慮を取り入れるということで法制化しているかと思ったんですけれども、ここに出てきた国の中でミャンマー、カンボジアが社会配慮で×がついているんですね。相手国は公開の必要性を認めていないのか、やはり微妙な立場にあるのではないかと思います。あと、フィリピンについては頂いた資料の中で案件によっては公表しているし、案件によっては公表していないということで、フィリピンの立場がドゥテルテさんの時代なのかもしれませんけれども、いま一つわからないという印象を持ったんですが、もし何かJICAさんのほうで東南アジア諸国でも公表に踏み切るか踏み切らないかの何か感触めいたものがあれば、ぜひご教示いただきたいと思います。ありがとうございます。

以上です。

○小島 実施機関によって立場が違ようなケースもありますし、昔は公開が嫌だったけれども、最近はそういう理解をさせていただいているという国もあるんじゃないかなと思いますので、必ずしもずっと駄目というわけではなくて、私たちとしても公開することは重要だよというような話をしていく必要があると考えています。

ミャンマーにつきましては、なかなか環境社会配慮というものに新しく取り組むようなこともきっと出てきているんじゃないかなと思うので、とても保守的に対応しているということなのではないかなと推測されます。

以上です。

○作本委員 ありがとうございます。大変助かりました。失礼します。

○原嶋委員長 Skypeでご参加の委員の皆様、ほかにございますでしょうか。

なければ一旦会議室でご参加の委員からコメント、質問をいただきたいと思いますけれども、ありましたら挙手をお願いします。

米田委員、お願いします。

○米田副委員長 米田です。今さらすごく基本的な質問で申しわけありませんが、2点伺わせてください。

一つは、例えば3番、16番、62番、同じプロジェクトかと思うんですが、3つにわかれて契約しているというのは、一つのプロジェクトを3回追加して契約していったというような理解でよろしいんでしょうか。その場合、モニタリングの結果というのは一つということになるということではないんでしょうか。

それから、もう一つ質問なんですが、58番と61番で新しく②が加わっていると。番号が増えていくのは何となくわかる気がするんですが、一つ前の番号がここで新しく増えているというのは、どういうふうに理解すればいいんでしょうか。

以上、2点です。

○小島 ありがとうございます。

一つのプロジェクトでも契約が幾つかあったりするので、モニタリングについてはまとめて出させていただく場合もあるのかなというふうなところで、ここに書いてあるNo.幾つ参照というのはそういう案件が中心だと考えています。

おっしゃったとおり、後になって②のほうが増加されているというのは、案件の段階が契約によっていろいろあるので、そういうのが生じているというところでございます。ごめんなさい、間違えた。案件ではなくて、個別の契約の進捗においてはいろいろ順番がありますので、新たに遡って状況が加わるということもあり得るというものでございます。

○原嶋委員長 ほかに会議室でご参加の委員の皆様からご質問、コメントございますか。

では、村山委員、お願いします。

○村山委員 村山です。

先ほど錦澤委員からあった記号の話ですが、1ページ目は整合性があると思うんですけれども、2ページ以降は理解できないところがあって、例えば2ページ目の最初14番、ベトナムの案件、モニタリングの合意については○とバーになっています。このバーの意味がわからないんですね。NAというのは該当しないということでバヌアツ、1ページ目はNAですけれども、こちらのバーは一体何なのか。NAとバーは違うのかどうか。どうもここはNAではないのかなと思います。2ページ以降そういう部分が幾つか出てきますので、この点を確認させてください。

同時に公開の部分ですね。公開時期について、環境、社会それぞれあるんですが、ここで例えば16番、インドのデリー高速、合意については○、×ですが、公開の部分はバー、バーで、ここはバー、NAではないかなと思います。そう見ていくと、2ページ以降少しブレがあるような気がするもので、確認をいただきたいというのが一つです。

それから、二つ目は事業の進捗で①から⑤に分類されていると思うんですが、ここでもバーが出てきます、2ページ以降。これは①にも入っていないという意味なのか、そうではなくてほかの意味があるのか、そこがわからないというのが二つ目です。

それからあともう一つだけ質問させていただきたいんですが、3ページ目の36とか、それから、39、このあたり16年、17年、LA締結という比較的以前のものだと思うんですけれども、それでも既に④という段階で工事中だと思うんですね。それでも結果が公開されているというのは、結構時間があいているのではないかなというふうに見えるんですが、何か特別な理由があるんでしょうか。

以上です。

○小島 ありがとうございます。おっしゃった各凡例が何を意味するかというのは私たちもきちん

と確認したいと思います。

それと、例えば今おっしゃった36番ですね。カンボジアの5号線ですが、環境面は公開となっていて、それがハイフンになっているということは、何も出てきていないというのはそのとおりだと思います。

あと、ここで社会面が×になっていて報告書提出がNAになっているということは、出ているかどうかも含めて公表していないのでNAとなっているというところでございます。なので、右側でバーと書いてあるものについては出てきていないあるいは公表されていないというところが現状です。

○加藤（め） すみません、審査部環境社会配慮管理課の加藤と申します。村山委員からのご質問について若干補足させていただきます。

まず、バーになっているところですが、進捗状況がバーになっている案件というのは、1番右側をご覧くださいと、No.幾つ参照という形になっていまして、先ほど米田委員からご質問いただいたものとも関連をするんですが、前に走っているフェーズ、前期の事業がありますので、そちらをご参照くださいという意味でバーを引いております。

また、カンボジアのご指摘いただいた案件につきましては工事段階に入ったところでして、入ってまだ間もなく環境モニタリングが実施されたばかりで、これから出てくるところという段階にございます。そのほかご指摘いただいた社会モニタリングにバーが入っている案件ですが、例えば14番のご指摘いただいたハノイ環状3号線ですが、こちらは用地取得、住民移転がそもそもないという意味でこちらにバーをつけてございます。

以上です。

○村山委員 そうすると、これは合っているということですかね。それだとまだよくわからなくて、1ページ目の6番のバヌアツは社会面がNAでしたよね。これはそもそもないということなのか、社会面の影響は考えられたけれども、なしにしたのか、そういう違いがあるのでしょうか。

○小島 ご指摘のとおり、この6番のバヌアツのNAというのが多分混乱のもとになっていて、これは要は社会面で配慮するのがないということなので、本来バーだけだというのが正しいです。失礼しました。

○村山委員 それから、先ほど16番の備考でNo.3参照だから、ここはバー、バーだという話ですが、参照と言っている部分でもNAと入れている37、38みたいなものがあるんですが、これは何か違いがあるのでしょうか。

○原嶋委員長 今のバーは進捗状況がバーだと備考にナンバーが出てくるという感じなんですね。

○小島 ですから、村山先生のおっしゃった37番、38番がNAになっている理由は、これはいずれも環境面、社会面もバーとしているのは、今回は了承していないからということになります。

○村山委員 了解です。わかりました。進捗がバーになっている理由をNo.3で参照せよということですね。

○原嶋委員長 それで、今1点答えていらっしゃらないのはモニタリングのところで、社会で例えば×になっているところで、モニタリング結果の公開時期というのがNAの場合と×の場合と両方あるんですが、例えば16番は社会の合意が×になっていて公開時期はバーになっている。モニタリング合意がないなら×なのかNAなのか、普通だったらNAじゃないかという感じがしないで

もないんですけれども、そこが今多分ご指摘あったんですけれども。

○小島 16番について説明しますと、つまり右側がバーとバーになっているというのは、3番のほうを参照していただいて、環境面についてはこの3番の中で2018年度第4四半期で公開されていて、社会面についてはそもそも公開が了承されていないのでNAとなっているというのが見方です。この参照したときの扱いというのがちょっとややこしくなっているので、気をつけます。

○原嶋委員長 例えば22番は参照がないんですよ。社会の合意は×、公開時期はバー、参照はない。

○小島 実態をお話ししますと、エルサルはまだ②番で始まっていないので、特に報告書は何も出てきていないという状況でございます。もしかしたらここは社会面のところをNAと書いたほうがわかりやすかったかもしれませんね。失礼しました。

○原嶋委員長 すみません、ちょっと細かい。全体はまた見直しですね。

ほかに会議室でご参加の方が特になければ。村山委員にもう1度。

○村山委員 これはコメントですけれども、今日の整理の仕方からすると、先ほどの米田委員のご質問にも関係するんですけれども、フェーズが違えば番号を変えて挙げているけれども、モニタリングの公開については通して見ていると。フェーズ幾つかあっても、最初のフェーズで公開していれば、あとは公開しないという方向ですね。ただ、今日かなり以前に比べると整理されていたので非常にわかりやすくなったと思うんですが、可能であれば案件が違うわけですから、フェーズごとにも1番最初のモニタリングについては公開をしていただくようにしていただければなというふうに思います。

以上です。

○原嶋委員長 事務局からお願いします。

○小島 すみません、皆さんの時間をいただきまして、ちゃんとわかりやすくする工夫は私たちもしたいと思いますので、今日は失礼しました。

○原嶋委員長 それでは、まず会議室でご参加の委員はほかにございますでしょうか。

特になければSkypeでご参加の委員、ございますでしょうか。ありましたらサインをお願いします。

掛川委員ですか、お願いします。

○掛川委員 ありがとうございます。

今の関連の話なんですけれども、（表の「最新のモニタリング結果公開時期」の欄の）バー(―)のところはやっぱ見にくいと思いますので、例えば「未提出」とか何か明確に書かれたほうがいいのかないかなという気がします。確かに横に書かれている「事業の進捗状況」が影響するとは理解するんですが、基本的には③（「調達手続き中（施工）」）以降、施工以降であれば環境のモニタリング計画とか住民移転計画ということがあります。それ以降でない場合はバー(―)ではなく、「未提出」と書いていただいたほうがさっと一覧を見てわかりますし、特に私たちが気になるのは、やはり古い案件で、何も最近のものが出てきていないというのが非常に気になりますので、そのあたりをもう少し案件監理という意味でも改善いただけるといいのかなという気がいたしました。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

ほかにSkypeでご参加の委員からご質問、コメントございますでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、あと会議室でご参加の委員の方でご質問ありましたら、最後になりますけれども、よろしいですか。

それでは、このご報告についてはここで締めくくりにさせていただきます。どうもありがとうございました。

3番目が終わりました、次は4番目、その他でございます。その他は2件でございます。まず、その他の1件目がミャンマーのハンタワディ新国際空港整備についてのスキーム変更についての報告でございます。

説明者の方は準備が整いましたら説明をお願いします。

○馬場 JICA東南アジア四課にてミャンマーを担当しております課長の馬場と申します。本日はお時間を頂戴して、ありがとうございます。また、ちょっとマスク越しということで若干お聞き苦しいかもしれませんが、Skype越しの方も含めてもし音声がよくないということであればおっしゃっていただければというふうに思います。

本日ご説明させていただきますのは、ミャンマーにおけるハンタワディ新国際空港整備事業準備調査ということでございまして、先ほど委員長からもご紹介いただきましたように、こちらにつきましてはスキームの変更ということでのご説明ということになります。

お手元資料、よろしければ3ページ目からご説明させていただければと思いますが、まず事業の背景ですけれども、こちらの空港は現ヤンゴン空港の北約数十キロのところのバゴーというところに新しい空港を造るという事業計画でございすけれども、ミャンマー自体もしくはヤンゴン自体が2011年の民主化以降経済成長に牽引される形で空港利用も大変伸びておりまして、今般のコロナウィルスの流行を経て改めて需要予測につきまして見直しをしていますけれども、それでもなお現ヤンゴン空港のキャパシティが逼迫しているという状況がございます。

ヤンゴン空港の現況でございますけれども、こちらの空港は市街地にあるということから急速な市街化が進み、また、その用地の関係から大規模な拡張が難しいということ、また、騒音等環境面への配慮、また、事故発生時の安全確保の観点から大幅な離着数の増加が困難という事情がございます。片やミャンマー政府のほうでも2014年策定のマスタープランの中で現ヤンゴン空港を補完する新空港の建設ということが提案されております。これらを踏まえまして、ヤンゴン近郊のバゴー市内に現ヤンゴン空港の空港容量を補完する一体運営を念頭に置いた新空港の建設および周辺インフラを整備するということで事業計画が出て参りました。

次のスライド、事業の背景、2ページ目でございすけれども、若干これは経緯がございまして、もともとは2013年もしくは14年に民間ベースでの事業計画ということでミャンマー政府が進めておったわけでございますが、その過程ではPPP F/S、これはJICAの一つのスキームでございますけれども、日本の企業様からご提案いただく形で、これは日揮ですけれども、日揮ほかのJVが交渉権を獲得し、このJICAのPPP F/Sということを使いたいというご提案がありまして、私どものほうでも2015年から18年にかけてPPP F/Sの実施を支援してきたという経緯がございます。

その過程では、まさにこの助言委員会の中でもご助言をいただくプロセスがございまして、2015年6月に全体会合にて案件の概要をご説明し、また、6月にスコーピング段階でのワーキンググループを実施していただいたうえで翌7月に全体会合にてスコーピングに係る助言ということを確定さ

せていただいております。

他方で、2015年から行ったPPP F/Sと同時並行で日揮ほかのJVが交渉権を踏まえた事業交渉を行っていったわけですが、若干こちらは企業様の守秘義務にも当たりますので詳細は割愛いたしますけれども、残念ながら最終的には事業実施の合意に至らなかったという背景がございます。そのような経緯ではございますが、現ヤンゴン空港のキャパシティが引き続き逼迫している事情に変更はございませんので、その後、2018年8月から日本・ミャンマー両国政府によるハンタワディ空港準備委員会というものが随時開催されていまして、その中でこれまでPPP F/Sでは前提とされていたようなBOT方式というようなものではなくて、全額公的資金による整備ということを念頭に置いた議論が進んで参りました。

このたび、この7月に準備委員会の中で空港整備の規模感についての合意に至りまして、よろしければ今月末から改めて協力準備調査を開始したいというようなプロセスに至っております。

次のスライド、事業の概要というところで若干この地図をご覧いただきながらご説明させていただければと思いますが、現ヤンゴン空港は地図の左下、中ほどよりちょっと下のところにあるヤンゴンの市街地の外というところがございますが、この地域から約70km離れたところのバゴー市の郊外に新たに空港を造るというのがこのハンタワディ空港の位置関係ということになります。

事業の内容でございますが、(4)のA)からですけれども、空港基本施設の建設という観点では、滑走路1本3,600m、また、誘導路、駐機場、管制塔といったようなものを想定しております。また、旅客ターミナルという観点では、ターミナルビルに加えて駐車場といったものが想定され、また、空港関連資機材としては保安システム等々の導入、また、コンサルティング・サービスなどを想定しております。

次のスライド、6ページ目ですが、空港整備の規模感に関しましてですが、2015年から行っていたPPP F/Sの段階では、民間事業者からのご提案の中では1,200万人の利用者を想定した事業計画が練られておりましたが、先ほどご紹介した日本・ミャンマー両国政府による協議の中では、より現実的な事業規模感という観点で800万人のキャパシティを念頭に置いた空港整備をするということで合意されております。その意味では、先ほど申し上げた空港施設の概略の中でも特に空港規模感が1,200万人から800万人に下がるということで、例えばターミナルビルの規模感などが下がって参ります。

そちらについてご紹介しているのがその次のページ、7ページ目でございます。PPP F/Sで前提にしていたところからの変更点として幾つか述べさせていただきます。

まず一つ目ですが、キャパシティが下がっていますので、ターミナルビルに加えて誘導路や駐機場、その他設備については縮小ということになります。前回のPPP F/Sの際にも廃棄物処理等既に念頭には置かれておりましたが、今回改めて整理をした中で、空港の運営に伴って発生する污水、廃棄物については空港施設として処理するという事で整理がついておりますが、こちらにつきましては、前回のPPP F/Sのスコーピングの段階でも既にご助言をいただいておりますので、その助言に基づいて調査を進めていきたいというふうに思います。

また、空港の外の周辺インフラに関しましては、前回のPPP F/Sの助言委員会では、市街地から空港までのいわゆるアクセス道路ですけれども、こちらについては約7kmを想定しておりますが、こちらについても同様に前回のPPP F/Sの助言委員会の中でご審議いただいております。ですので、

その際にいただいたスコーピングを念頭に今回の調査も引き続き行っていきたいというふうに思っています。

また、道路以外のその他必要なインフラとしては、電気、通信、上水などが想定されますが、こちらにつきましては、バゴー市におけるミャンマー側での事業計画の一部として実施することが想定されておりますけれども、その観点では空港自体との不可分一体性というのは想定されていませんが、その妥当性については今回のF/Sの中でレビューを行いたいというふうに考えております。

次にスライド8ページ目ですが、調査の概要といたしましては、目的、調査内容は記載のとおりでして、目的といたしましては、事業内容、概算の事業費、実施体制、運営・維持管理体制、また、環境・社会面での配慮、事業効果等、我が国が円借款事業を実施するための審査に必要な調査を行う、そのための調査ということになります。

調査の内容ですけれども、既にPPP F/Sが一部途中まではできておりますので、既往調査のレビュー、また、業務計画の策定、自然条件調査、空港整備基本計画の改定等々ここに記載のような調査について行っていきたいというふうに考えております。

次ページからが前回2015年にいただいたPPP F/Sのスコーピングに対する助言への対応ということで、合計20個スコーピングに係るご助言をいただいておりますが、詳細を本日は割愛いたしますけれども、主だったところについて簡単に触れさせていただきます。また、こちらを今回回答させていただきますのは、当然このスコーピングとして既にご助言をいただいておりますので、この趣旨を踏まえて先ほどもご説明したとおり今回の調査においては過不足なくカバーしていきたいというふうに思っております。

まず1番目の項目ですが、バゴー市に新国際空港が建設されることになった理由についてDFRに記載せよというふうにご指示をいただいておりますけれども、既にミャンマー政府のほうで候補地検討に至るプロセスというのがございますので、こちらについてきちんと踏まえて今回のDFRにも記載するというところで回答させていただいております。

また、最新の需要予測に基づいたDFR、こちら当然コロナの影響も踏まえたものということで対応していきたいというふうに思っています。

また、4つ目、貯水池ということで一部助言いただいておりますけれども、こちらについても二つの貯水池の現在の利用状況を踏まえて、後ほど別の項目でもご指摘いただいておりますけれども、踏まえたDFRということ想定しております。

また、次ページ、項目として6番になりますが、新国際空港約20キロ北方に野生保護区というものがございますが、当然その野生保護区に対する負の影響がないことにつきましては、必要十分な調査を行っていきたいというふうに思っておりますし、また、その次、7番目、進入ルートの中でこれも違う項目でもご指摘もいただいておりますが、特に騒音面での影響ということにつきましてもスコーピングで既にご助言いただいておりますので、そちらの趣旨に沿った調査をして参りたいというふうに思っております。

また、8番目、移転住民のお話ですが、前回2015年の助言委員会の際にも度々過去の議事録を拝見すると、その適切性等についてきちんと把握しろというようなご助言をいただいていたかと思いますが、まさに現在でも当時移転されて以降、また新たな住民の方々の流入ということも当然想定されますので、これまでの移転プロセスのみならず現在どういう方々が住んでおられるのか、また、

その生活状況といったことについての調査についてもここに記載のとおりDFRにてカバーしていきたいというふうに思っております。

また、次のページ、11ページ目ですが、環境配慮ということで例えば9番目、旧日本軍がこの空港予定地を開発した経緯がございますので、爆発物、有害物質の有無とか、もしくは先ほどもう既に触れておりますけれども、灌漑用水への影響、また、騒音といったようなご指摘をいただいておりますので、これらについてもDFRの中でカバーしていきたいというふうに思っております。

また、12ページ目から社会配慮について触れておりますが、またこれも先ほど既に触れさせていただいておりますけれども、例えば13番目のようにDCA、これはミャンマーの空港当局でございますが、をはじめとする現地関係者へのヒアリングを通じてDFRに記載していくというようなこと、また、15番目、過去の用地取得・移転の経緯といったものについてもきちんとカバーするという事について記載させていただいております。

また、冒頭触れませんでしたけれども、一部この新空港の建設予定地に近接する形で軍施設というものがございまして、以前の計画では、ここにかかる、かからないという議論もあったんですが、こちらの回答は16番目の回答に記載のとおり、現在のレイアウトといたしましては、両政府での議論の中でもこの軍施設については空港用地の対象とはしないということで決定されておりますので、そういう意味では、この点については現時点で問題になっていないということかなというふうに思います。

最後に13ページ目ですが、ステークホルダー協議、情報公開というところで、例えば18番目、ステークホルダー協議だけでは十分でないのではないかという観点から、それを補完する観点での被影響住民を対象としたインタビュー等の実施ということについてのご助言、また、20番目、ステークホルダー協議自体につきましても開催状況等可能な範囲で把握せよというようなご指示をいただいておりますので、こちらについてもきちんとカバーしていきたいというふうに考えております。

次、14ページ目からが今回の調査対象地域の土地利用ということでございまして、こちらは若干見にくい地図で恐縮ですけれども、この①から④に至る地域が主に空港予定地というふうにお考えいただければよろしいかなというふうに思いますが、水については北部の⑤、⑥から引いてくるとのこと、また、市街地という意味では若干見にくいんですが、この赤茶けたような地域が主に市街地というふうにお考えいただくとよろしいかなというふうに思います。

若干スライドが前後していますが、15ページ目がもう少しわかりやすい位置関係についてお示ししているものでして、実はちょっとこれミスリーディングなんですが、14ページ目のスライドは北が右のほうになっています。ですので、14ページ目の地図をご覧いただきながら15ページ目をご覧いただく際には、14ページ目の地図を反時計回りに90度回していただくようなイメージにさせていただくと、この15ページ目の点々で囲んでいる地図の空港予定地と該当するというふうにお考えいただくとよろしいかなというふうに思います。

15ページ目でお示ししていますのは、まさに空港アクセスに関してのスライドでございまして、National Highway No.1というものが左から右にかけて走っておりますけれども、そこからアクセス道路を敷くということで、この肌色で網掛けしている空港に対するアクセスが確保されるということがおわかりいただけるかなというふうに思います。

最後、5.環境社会配慮事項につきまして16ページ目のスライドからですが、新しく始める協力準

備調査の中でも引き続きガイドラインに基づき、カテゴリとしてはカテゴリAを考えておりました、空港セクターおよび影響を及ぼしやすい特性に該当するということからカテゴリAに基づいた環境社会配慮を行っていききたいというふうに思っております。

ミャンマー政府では、既に作成されているPPP F/S時のスコーピング・レポートというものを前提に、既に政府の中での承認が済んでいるというふうにかがっておりますが、今後これから行う協力準備調査の中では、2ポツ目に記載のとおりPPP F/Sで作成支援した環境影響評価報告書(EIA)案をベースに必要な検討・確認を行ったうえで、これを更新いたしまして、そのうえでミャンマー環境省にEIAの案を提出していききたいというふうに考えております。

次、17ページ目のスライドですが、主な環境社会配慮事項としてはスコーピングとも裏表の関係になりますが、汚染対策、自然環境配慮、社会環境配慮というふうに書いておりますけれども、特に工事中におきましては粉塵、排ガス、排水、廃棄物、騒音といったような影響が想定されますし、また、供用中におきましては、離発着に伴う大気・水質、また、廃棄物、土壌、特にあと騒音などの影響が想定されますので、これらについてカバーしていききたいというふうに考えております。

また、自然環境配慮に関しましても先ほど既にスコーピングの中でも触れさせていただいておりますが、事業対象地域約20kmに位置する野生保護区がございますので、飛行ルート、こちらはまだ決まっておりませんが、飛行ルートとして影響し得る希少種、また、渡り鳥への影響というものについて、また、バードストライクについても緩和策の検討といったようなことを行って参りたいというふうに思います。

また、最後の社会環境配慮ですが、事業対象地は既に実施機関の所有地ではございますけれども、これまで累次にわたる事業計画が立ち上がる都度、用地取得、また、住民の移転ということが行われておりますが、その後、今聞いている情報では、現在この地域、土地に居住、利用されておられる方々が数十世帯おられるというふうにも伺っておりますので、今後必要な生計回復支援策も含めて改めて現況、また、既にスコーピングでも触れましたが、過去の用地取得、住民移転の経緯も含めて改めて確認して参りたいというふうに思います。

最後、18ページ目、今後のスケジュールでございますが、本日この会合の中で概要をご説明させていただきましたけれども、その後、協力準備調査を進めまして、11月ぐらいをめどにドラフトファイナルレポートに係るワーキンググループの中でスコーピングに基づくご助言を踏まえた調査結果につきましてご説明させていただければというふうに思っておりますし、あと、それを踏まえて今後私どもの中での案件形成についても進めていききたいというふうに思います。

担当からの説明は以上となります。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

それでは、まずSkypeでご参加の委員の皆様から質問、コメントを承りたいと思います。サインを送ってください。

田辺委員、お願いします。

○田辺委員 田辺です。

18ページの今後のスケジュールですが、8月にステークホルダー協議と書かれているんですが、私の理解では、現在ミャンマーでは集会の規制とかいろいろコロナ対策が続いているかと思うんですが、そのような中でこのステークホルダー協議ができるのかどうかといったあたりをお伺いでき

ればと思います。

○馬場 ご質問ありがとうございます。

まさにそこが私どもの懸念でもございまして、つい先日行いました日・ミャンマー両政府における協議の場でも速やかに調査を行う、その観点でも調査団を送る、そのための入国も現在規制されていますし、また、現地におけるステークホルダー協議の中でも徐々に今緩和はされていますが、原則としては5人以上が集まる会議ができないというのがこれまでの対応でございましたので、当然コロナ対策、健康配慮にも目を配りながらではございますが、その制約が徐々に緩和されているという状況も見定めつつ、複数の方々が集まるような場ということのアレンジについてもできるように現地のほうでも配慮してくださいというような申し入れを先方ベースでされているという状況でございます。

以上です。

○原嶋委員長 田辺委員、よろしいでしょうか。

○田辺委員 わかりました。

○原嶋委員長 織田委員、お願いします。

○織田委員 質問です。11ページの9番の旧日本軍が建設していたということに関して、F/Sにて地下埋設物調査の実施を検討しますとありますが、一方既にここでは農業をしていらっしゃるということですが、この農業をしているところで同時並行で埋設物の調査をできるんですか。ちょっとその辺がよくわからなかったので、質問です。

以上です。

○馬場 ありがとうございます。

正確に申し上げますと、事業予定地の外で農業を生業とされておられる方がおられるということなので、そのような意味では直接的に本事業と農業とは関係しないんですけれども、ある意味爆発物、有害物質という観点からは狭い意味での空港用地というよりは、空港用地周辺も含め、その中には農業の用地も関係してきますけれども、ヒアリングなどをすることによって、そもそも過去数十年、戦後からすると数十年経っているわけですが、農業を行われる過程で空港周辺地において爆発物等の発見があったかということをもまず聞くということも想定しています。

ただ、もちろんより具体的に言えば空港予定地の中で爆発物等がないかということが重要になって参りますので、その観点からは埋設物の調査を行うことによって対応するということをも想定しています。

以上です。

○原嶋委員長 織田委員、よろしいでしょうか。

○織田委員 ありがとうございます。

○原嶋委員長 では、作本委員、お願いします。

○作本委員 ご説明ありがとうございます。ちょっと二つほど教えてください。

一つはやはり飛行場、ハンタワディに造る必要性をいろいろご説明いただいたんですが、今一つネピドー国際空港も韓国が造られたこともありまして、ヤンゴンから70kmの場所に新しい国際空港を造る必要性というのは今高いんだろうかというところがわからないんです。例えばこの近くに工業団地とかそういうものがあるんでしょうか。利用者の見込みということが一つです。

あともう一つが既にコロナの件はお話が出ましたが、飛行機のルート、これがやはり保護区等に影響を与える可能性が高いかと思うんですね。バードストライクについては既に述べられておりましたが、ぜひ飛行ルートについて代替案を用意されて、どのルートがいいのかということを見える形で情報提供していただけるとありがたいと思います。

以上です。

○馬場 ご質問ありがとうございます。

まず2点目につきましては、まさに先ほどもご説明申し上げたとおり、特に空港用地北方20kmに位置する野生保護区との関係も念頭に置きながら、渡り鳥等々に対する負の影響がないようなルート設定ということが必要になってくると思うんですが、当然それに加えて例えば風向きとか、それら諸々、また、騒音に対する負の影響をどれだけ軽減するかといったような複数の要素で今後検討されることになると思いますので、そのプロセス、過程についてもきちんとDFRの中で書きたいというふうに思います。

また、1点目のヤンゴン空港がある中での新空港の必要性という観点なんですが、先ほども一部申し上げましたが、やはり現空港が市街地にありますので、これ以上なかなか拡張の余地がない中で一部コロナの影響で需要が当初よりは下火になるかもしれませんが、中長期的に見たうえで空港のキャパシティという意味で既に逼迫しているというところがございます。

他方で、実は昨年だったと思うんですが、現空港で一部事故がございまして、そこで唯一のヤンゴンへの国際空港の玄関口ということになっていきますので、滑走路の閉鎖に伴いまして、いわゆる国際・国内旅客の往来が一時止まったという状況がございました。ですので、ミャンマー政府としても現空港の代替空港のより緊急度が高まっているということで、具体的には国の中でも議論が進んでいるというふうに伺っております。

他方で、まさに代替地も含めてなぜこのハンタワディの空港地が検討されたかというプロセスにつきましては、先ほどのスコーピング1番でも触れさせていただいているとおり、これまでどういう議論があったかということも含めてDFRの中で記載していきたいというふうに思います。ありがとうございます。

○原嶋委員長 作本委員、よろしいでしょうか。

○作本委員 ご丁寧な説明ありがとうございました。大変参考になりました。

○原嶋委員長 続きまして、長谷川委員、柴田委員、山岡委員からサインをいただいておりますので、順番に長谷川委員、まずお願いします。

○長谷川委員 長谷川です。ありがとうございます。

コロナの影響で質問なんですけれども、先ほど現地の集会なんかをやるときには3密にならないような配慮を先方をお願いしてというふうなお話がありましたけれども、今この協力準備調査を再開するというのでF/Sの途中かと思うんですけれども、ある程度の現地調査というのは必要になってくると思うんですね。その場合に日本人専門家やコンサルタントに行くのが規制されるという場面があるかと思うんですが、こういう中で現地のローカルコンサルあたりとのやり取りをどんなふうにやっていくか。例えば極端な場合は、その辺はオンラインで日本側と向こう側のコンサルでやり取りをしながらやるのか、この辺ちょっと見通しを教えてください。

以上です。

○馬場 ありがとうございます。

まさにポストコロナ、withコロナという状況の中でどのようにこの調査を速やかに行うことができるかという意味では、我々としても模索しながら進めていかざるを得ないかとは思いますが、まさに今ご指摘いただきましたように現地におけるパートナー企業にご協力いただける部分があれば当然そのようなことも考えていきたいと思ひますし、特に例えばインテリムレポートの説明といったような途中段階における相手国政府との意見交換などはオンラインで行うということも当然できるかなというふうには思ひます。

そのような意味では、それでもなお例えばステークホルダー協議とか現地で何かしら集まりながら意見交換をしていくこと自体が大変事業の理解もしくは周知にもつながるというようなことについては、なかなかほかに代替できないということであれば、安全面にも配慮しながら行っていくということになろうかというふうに思ひますので、引き続きどのようなやり方が適切かという点については、相手国政府とも議論しながら進めていきたいというふうに思ひます。

以上です。

○原嶋委員長 長谷川委員、よろしいでしょうか。

○長谷川委員 ありがとうございます。

○原嶋委員長 続きまして、柴田委員、お願いします。

○柴田委員 柴田です。質問させていただきます。

当初のPPP F/Sのときに合意に至らずにということで、今回需要を新たに見積もり直してということなんですけれども、大きく結構需要の量が減っているように思われるんですけれども、そのあたりの内容ですね。何がどれくらい減ったのか、旅客なのか貨物なのかといったところを含めて、あと、スコーピングにつきましては既に承認されているものをベースにということだったんですけれども、想定される需要量が変わると、特に供用時なんかも運用の量がかなり変わってくると思ひますので、そういったところはスコーピングにも変更が出てくるのかどうかというところを教えてくださいたいと思ひます。

加えてもう1点なんですけれども、ヤンゴン市外への距離が70km程度あるということで、少し距離のある空港になるかなというふうに思ひますが、その場合、需要の多くがやっぱりヤンゴンへのアクセスだとすると、市外と空港を結ぶ何か空港線のようなものの交通の整備というものがほかに計画としてあるのかどうかといったところもまた教えてくださいたいと助かります。

以上です。

○馬場 ご質問ありがとうございます。

まず1点目なんですけれども、1,200万人から800万人ということで今回3分の2に下がったキャパシティということをご前提に今後ということでご説明申し上げたわけですが、その内訳といたしましては、一部コロナの影響による旅客の伸びについていわゆる中長期的な需要としての伸びを下げたということもござひますが、いわゆる旅客か貨物かという意味では全て旅客ということになります。

他方で、800万人というのがかなり厳密にこのコロナの状況の中で妥当な水準としてご提示しているものでござひますけれども、当然ヤンゴン空港とハンタワディ空港、この両空港の一体運用というコンセプトで進めていくという観点からは、ヤンゴン空港と新空港の旅客をどういう分担にしていくかというのも今後議論になって参りますので、その中で一定程度現実的なラインとしては

800万人じゃないかということで、両政府間でもこれまで議論が行われてきたという経緯ということになります。

スコーピングとの関係では、まさに先ほどもご説明を申し上げましたけれども、これまで20個のスコーピングについてご助言というのを既に頂戴しておりますが、これらに基づいて調査を行うことで、既に1,200万人程度を念頭に置いたPPP F/Sということで既に調査は一部進めていたわけですが、その結果を引き継ぎながら改めて今回の協力準備調査の中で調査を進めていきたいというふうに考えております。

あと、二つ目のご質問ですが、ヤンゴンから新空港へのアクセスにつきましては、現時点ではなるべく周辺インフラ、その中にはアクセス道路も含みますけれども、過大な投資にならないようにということを念頭に先ほどスライドでもお示したような既存のハイウェイをヤンゴンからハンタワディ郊外までお使いいただきながら、最後はこのハイウェイからヤンゴン空港までの約7kmの道路だけ敷くということで、なるべく投資を下げたプランニングということを想定されています。

ただ、もちろん将来的に利便性の向上という観点からはヤンゴン・マンダレー間を鉄道が既に存在していますので、そこから一部鉄道を敷くといったこともアイデアとしてはあるというふうに伺っていますが、現時点では妥当なレベル感としては、まずは道路の整備からというふうに伺っております。

以上です。

○原嶋委員長 柴田委員、よろしいでしょうか。

○柴田委員 ありがとうございます。

○原嶋委員長 続きまして、山岡委員、お願いします。

○山岡委員 山岡です。ありがとうございます。

空港の必要性並びに先ほどの柴田委員からのアクセスにも関係するんですけれども……

○原嶋委員長 山岡委員、音声が途切れているようですけれども、確認をお願いします。

山岡委員、聞こえていらっしゃるれば聞いただけ聞いてください。今ちょっと音声切れていますので、一旦今リカバリーするようにこちらで試みます。

山岡委員、聞こえますか。

○山岡委員 聞こえます。すみません、何か途中で……

○原嶋委員長 山岡委員、もう1度最初からお願いします。

○山岡委員 空港の代替案および必要性等についての質問です。

既にJICAの方から91年から92年にかけて9か所選定されて、その中で今回のハンタワディが選定されたというふうな説明はされているんですけれども、9か所、この2年弱で選定するというのは結構短い期間ではないのかなというふうに思います。確かに距離も70kmと相当ありますし、あまりヤンゴンから見るとそれほど便利な場所ではないなという感じがいたします。例えばティラワは相当開発されていますし、用地なども改良されていますので、日本側から見たらティラワ辺りに空港ができればいいのではないのかなというような印象をもっています。ということで、過去にいろいろもちろん調査されたうえでの今回の状況だと思いますけれども、少なくとも今のバゴー市の場所というのは過去の調査、特にこの9か所の選定の中で最適であるという点、これは30年ぐらい前で、今の状況においてもやはりこの場所が最適であるという点についてはJICAの方も理解し、

決定されているということなんでしょうか。

以上です。

○馬場 ご質問ありがとうございます。

まさに詳細はDFRで記載ということでスコーピングの一つ目でご助言いただいている点については触れさせていただきましたが、若干補足させていただきますと、この9か所の選定の中で例えばまさに今委員のほうからご提案いただきましたティラワとか、また、ヤンゴンの川をまたいで対岸に当たるダラ地区というのがございますが、実は全て河川の堆砂に伴って土地ができているようなところでございまして、いわゆる地盤が大変軟弱なんですね。なので、なかなか利便性だけを模索しますとヤンゴンの近郊ということが一つ候補になっていたわけですが、地盤という観点から、また、当然ヤンゴン市から見たときの住民に対する騒音影響といったようなことを含めて、これらが対象から除外されたというふうに伺っております。

他方でハンタワディにつきましては、まさに以前日本軍が若干関わっていたという経緯もありますけれども、地盤が大変固いということなどから、土質とか、また、空港の運営のためには水といったようなものも必要になって参りますが、先ほど地図でもお示ししたとおり近傍には水資源等々も存在するといったようなことも含めて、最終的にはこの土地が最適というふうに判断され、また、JICAとしてもそれが適切だろうというふうに評価をさせていただいています。

ただ、繰り返しますが、これらの諸点につきましては、なぜ9か所の中でこの土地なのかという点についてはDFRの中できちんと盛り込みたいというふうに考えております。

以上です。

○原嶋委員長 山岡委員、いかがですか。

○山岡委員 ありがとうございます。

90年初頭にティラワの計画があったのかどうか私定かではないんですが、ティラワも非常に地盤が悪くて、いわゆる土地が低いですから水害の影響はあるわけですが、いろいろ土地を盛ったり改良して結構いい用地として、工場団地として開発しているわけですね。ですから、状況が違いますので、空港の基礎としても改良すれば可能性はあるのではないのかなと思いますが、その点もう既に検討されたということなんでしょうか。

○馬場 ありがとうございます。まさにそのとおりでございます。もう少し補足させていただきますと、ティラワはヤンゴンから見て20km南に位置しますが、いわゆる空域、航路の管制の観点からも逆にヤンゴン空港とあまり近接する空港の立地というのは難しいという技術的な理由もあるというふうに伺っていますが、これら諸案勘案いたしたうえで、ティラワ、ほかまたダラ地区などではなくてハンタワディが適切というふうに評価させていただいています。

以上です。

○山岡委員 わかりました。ありがとうございました。

○原嶋委員長 一旦こちらの会議室のほうに戻します。会議室でご参加の委員の皆様からご質問ありましたら。

まず順番にいきますので、小椋委員からお願いします。

○小椋委員 小椋です。

1点教えてください。17ページ、5に環境社会配慮事項の2ページ目のほうですかね。社会配慮の

説明の中に不法に居住、利用している50～60世帯の方がいらっしゃるということなのですが、これは何をもって不法というふうにされておられるのかどうか。特にこれはミャンマーなので、どうしてもティラワの異議申立てが想起されてしまうので、この不法性は何をもって不法とされたのかを教えてください。

○馬場 ご質問ありがとうございます。

先ほど地図でも一部お示しさせていただきましたが、今回空港予定地周辺域を囲む形でミャンマーの空港当局であるDCAというところの所有地という扱いになっているんですね。ですので、所有地の中に住まわれている方々を不法というふうに申し上げております。

以上です。

○小椋委員 わかりました。

これは恐らく権利関係だとか登記だとかがミャンマー国自身は不十分だと思われるから、今後調査を進められるに当たってその辺の関係性も明らかにされて、エリアの中だから一概に不法なのかどうかだとか、例えば何か利用権があったとか、例えばこういうことはないのかもわからないんですけども、長い間占有していて時効取得が成立しているなど、一概に不法と切り捨てるのではないように配慮いただければなと思うのと、あと上に建っている建物ですね。これに関してはやはり正当な移転補償をしてあげてほしいなというふうに思っております。よろしくお願いします。

○馬場 ご指摘の点を含めて調査して参りたいと思います。ありがとうございます。

○原嶋委員長 では、順番にこちらの木口委員、お願いします。

○木口委員 木口です。ありがとうございます。

ご説明ありがとうございます。先ほどの小椋委員と続けてなんですが、私どもが把握している限りですと、ここの土地の権利関係ですか、何度も開発が入っては中断しているので、非常に複雑になっていると伺っています。そのためにティラワでも今ありますけれども、移転した住民の方々に補償、民間でも共有地のようなものも提供するというところがあるんですけれども、そこが使えないで何年も経っているんですね。というのは、以前の移転した方たちは別に、その土地をもともと使っていた方たちが使用権の権利を主張して、正当な補償を求めていらっしゃるということで、新たな地権者が現れたような形でなかなか物事が進まないという状況になっています。

ここも当然そういうことが起き得る場所だと理解しておりますので、調査に非常に時間がかかると思うんですね。今このスケジュールを拝見するとちょっと不安になったんですが、かなりタイトなスケジュールで、今年これから数か月のうちに終わってしまうようなスケジュールでいっちゃって、これで実際に今のかなり厳しい移動の制限などがかかっている中でできると予定されているのか、というのが一つ非常に質問というかコメントに近いんですが、疑問に思っております。

それから、8月のステークホルダー協議について何人かの方がもう既にご質問、コメントされているのですが、本当にきちんとしたものができるのかというのは非常にこちら懸念しておりますので、くれぐれも以前のような失敗がないようにというか、抜け落ちている方が出ないようにきちんとやっていただければと思います。

○馬場 貴重なご意見どうもありがとうございます。

スコーピングの13番目の項目の中でも用地取得、移転云々というところを若干記載させていただ

いていますとおり、既に委員からも今ご指摘いただきましたが、これまでどういう移転もしくは移転に係るご支援等々をされてきたかという過去の経緯も含めてきちんと整理したうえで、今回は今おられる方々についての調査もしくはそのバランスについてのいわゆる差が出ないような配慮といったようなことを含めて調査の中でカバーしていきましようというのは、まさにティラワでのこれまでの経験も踏まえた対応ではないかなというふうに思っております。

他方で、ほかの委員からもご指摘いただいたので念のため補足ですが、もちろん5人以上の集会がしにくいとか、コロナの状況がまた今ミャンマーは落ち着いていますけれども、今後どうなるかわからないというところを踏まえて、もし状況がひどくなってステークホルダー協議等々のなかなか開催が難しいというふうになってしまった場合には、当然この8月に実施ありきで進めるということではなくて、その時期については柔軟な変更ということも考えていく必要があるというふうに思っていますので、これはあくまで案としてここでお示ししていますが、そういうふうにご理解いただければと思います。

他方で、現時点で入国もしくはステークホルダー協議といったようなことが仮にスムーズにできる場合においては、当然いろいろと配慮しなきゃいけない事項は多いんですけれども、逆にPPP F/Sで過去の整理についてある程度カバーされていますので、それらの成果を使って今回はクイックに調査を行っていこうというふうに考えていますので、その観点から現時点ではこのスケジュールでも妥当というか、実現可能ではないかというふうに考えております。

以上、補足までです。

○木口委員 ご説明ありがとうございます。

誰も予測できないような状況で進められているということで、非常にご苦労が多いのは十分理解するんですが、であるからこそ今なぜこれを進められるのかなというのも非常に疑問をもっております。

以上です。

○原嶋委員長 では、源氏田委員からお願いします。

○源氏田委員 源氏田です。

今、木口委員からも質問があったことと同じようなことなのですが、このスケジュールが非常にタイトであるということで、8、9、10、11月の4か月間でDFRを作るというのは、かなり厳しい状況かなと思うのですが、これはPPP F/Sの段階で作成した環境影響評価報告書、これはかなり使えるということなんでしょうか。もう基本的な調査であるとか予測であるとか、そこら辺はもう終わっているというような状況になっているのでしょうか。そこだけ教えてください。

○馬場 ありがとうございます。

空港のキャパシティ自体が1,200万人よりもかなりここは下がりましたので、そのような意味においてはPPP F/Sよりもむしろカバレッジは今回のほうが下がっているというふうには言えるんですが、そのうえでですけれども、PPP F/Sでの成果がかなり使えるのかそれほど使えないのか、なかなか感覚的な表現でお答えしにくいんですけれども、過去の経緯などについては既に整理をしていますので、それらについてはもちろん状況のアップデートとかは必要だと思うんですが、全くスクラッチから、調査をゼロから始めるということではないという意味において、先ほど木口委員のほうからもご指摘いただいたとおりなんです、一定程度そういう成果を踏まえた調査ができるの

ではないかというふうにスケジュールを組んでおります。

ただ、もう1度繰り返し申し上げますが、調査を始めてみたときにやはり結構現状が複雑に変わっているとか、もしくはちょっとコロナの状況でなかなか調査がしにくいとかであれば、当然このスケジュールからはもう少しゆっくりめに進めていくということになろうかなというふうに思っておりますので、これは一つのスケジュール案としてお示ししているということになります。

以上です。

○源氏田委員 ありがとうございます。

○原嶋委員長 鈴木委員、お願いします。

○鈴木委員 JICAの方にお伺いしたいんですけども、前の調査の9番と16番に旧日本軍のことが出てきて、それで、今軍有地にかからないようにやるというけれども、軍有地の表示がないからどこにあるかわからないんだけれども、私には。それで、飛行場を造るわけですね。それで、飛行場の隣にミャンマーの軍用施設があるということは、軍事転用できないということを明確にしないと結構難しい問題になってくると思うんですよね。だから、説明するときに隣に軍用地はあるけれども、軍事転用できません。日本のODAにかかっている事業なんだから、そういうことには使えないように、こういうふうにやりますよという説明をしないといけないんじゃないかと思います。

○馬場 ご指摘ありがとうございます。説明が至らず失礼いたしました。

まず、軍用地の位置でございますが、よろしければ6ページ目のスライドを映していただければと思うんですけども、そこで事業概要(6)事業規模感というものがございまして、ちょっと今日はポインターがないのでなかなかお示ししにくいんですが、ただ、ポインターの場合でもオンライン参加の方はご覧いただけないと思うので、口頭で一応ご説明いたしますが、会場におられる方はポインターをご覧いただければと思うんですが、地図上の凡例をお示ししている青とか黄色とか赤とかというふうに凡例でお示ししている地域が軍用地の大体の位置関係ということになります。まさにこのエリアにかからないように空港の施設をレイアウトするようになりますということでお示ししているものでございます。

それで、まさに軍関係に利用されないようにという意味では、日・ミャンマー両国政府の協議の中でもそこは実は日本政府からも既に申し入れがされていまして、また、ODA大綱でももともとそのようなことはできませんというふうになっていますので、それについて具体的には交換公文、E/Nの中で、日本・ミャンマー両政府の中で取り交わされる政府ベースのドキュメントの中でもいわゆる軍の利用ができないということについては約束をいただくということで既に政府ともお話をさせていただいていますし、その点についてミャンマー側でもご了解されているというふうな形になります。

以上です。

○鈴木委員 ありがとうございます。

それは高いレベルではそういうのが文書で取り交わされているだろうけれども、現場へ行って、現場の人たちがいろんなことを言い出すというのはよくある話だから、そこは気をつけてやっていただきたいと思います。ありがとうございます。

○原嶋委員長 寺原委員、お願いします。

○寺原委員 寺原でございます。2点ほど簡単な質問と、あともう1点お伺いしたいことがございま

す。

まず一つは、これPPPで始めていたものだけでも、結局MOTCのDCAが実施機関となる普通の円借款に戻ったという理解でよろしいでしょうかということが一つと、あと二つ目は、PPPのときは国際線はこちらに移ってヤンゴンの現空港は全部国内線という仕切りだったと思うんですけども、そのルールというのは今も維持されているのでしょうかというのが二つ目の質問でございます。

もう一つは対象地域の土地利用について、14ページの図が物すごい広大なエリアがDCAの所有地になって41.6km²ということですが、6ページの右下を見ると空港用地というのは580ha、つまり5.8km²ということで、恐らく滑走路の周辺のごく一部5.8km²だけが空港用地ということで、調査対象地域はこの広いエリアであるけれども、移転の対象とか事業対象地と書かれているもの、また、不法にいらっしゃられる方が50～60世帯というのは、この空港用地と言われる5.8km²のことなのではないかという質問でございます。3点ほど。

○馬場 ありがとうございます。

まず、1点目のPPP F/Sから今の調査の中で実施主体についてDCA主体の公共事業という整理かというのは、そのとおりでございます。

2点目ですけれども、PPP F/Sの際には委員ご指摘のとおり基本的に国際線については全線、正確には94%だったと思いますけれども、がハンタワディ空港に移設するという計画になっていたはずなんですけど、現空港においてはおおむね半々ぐらいのイメージで捉まえていると聞いています。ただ、いずれにせよここは引き続き日緬両国政府の議論の中であるべき国際線、国内線の一体運用の中での両空港の分担についてはご議論されるというふうに伺っていますので、現時点では案というふうに伺っております。

それで、3点目の空港所有地の関係なんですけど、委員ご指摘のとおりでして、14ページ目のスライドでいうDCA所有地41.6km²、これはあくまで所有地の広さになりますが、片や6ページ目で示している空港用地580ha、こちらが狭義の意味での空港敷地ということになりますので、あくまで移転対象もしくは環境社会配慮で、特に社会面の配慮で対象とするのはあくまでこの580haについてを想定しています。

以上です。

○寺原委員 ありがとうございます。

○原嶋委員長 それでは、Skypeでご参加の委員の皆様、これまでご発言がありませんのは、石田委員、島委員、谷本委員、林副委員長、山崎委員でありますけれども、もしご発言ありましたらサインをお願いします。

では、重田委員、お願いします。

○重田委員 調査概要の10ページ目、調査の概要の6のスコーピング・マトリックスの6番で保護区についてサイトおよびのここに書いてありますけれども、新空港から20km北方にMoyingyi湿地保護区があり、航空機の航路上に位置する関係性があるところから、供用時の負の影響をNからCとして、この負の影響と書いてありますね。これは17ページの環境社会配慮助言事項の自然環境配慮の中の最も近い保護区と書いてありまして、その湿性野生保護区（ラムサール条約登録湿地）である。PPP F/Sは飛行ルートも勘案の上、貴重種や渡り鳥への影響が想定されないが、一般的なバードストライクに係る緩和策の検討が必要であると。ここに書いてある負の影響というのは、この

バードストライクだけのことを指すのか、そのほかにも……

○原嶋委員長 重田委員、もし聞こえていたら聞いてください。ちょっとこちらのほうで今音声が途切れていますので、今、回線のリカバリーを試みていますので、お待ちください。

重田委員、ちょっと待っていてください。

重田委員、聞こえますか。

○重田委員 ちょっと行方不明になっちゃいました。

○原嶋委員長 重田委員、聞こえますか。

○重田委員 聞こえます。

○原嶋委員長 それでは、負の影響が2か所あって、その同一性について途中まで質問がありましたけれども、そこからお願いします。

○重田委員 負の影響というのは貴重種や渡り鳥への影響、例えばバードストライクだけを指すのか、ほかの影響も含まれているのか、この負の影響についての具体性を説明してください。

以上です。

○馬場 ご質問ありがとうございます。

スコーピング段階では、具体的にはこの項目6ですけれども、当初Nと言っていたものをCというふうにご助言いただきまして、広く負の影響についても確認するというご助言をいただいていたわけですが、それを踏まえたPPP F/Sでの結果といたしましては、貴重種や渡り鳥への影響は想定されない。ただし、一般的なバードストライクに係る緩和策の検討が必要であるというところまでが導き出されているということになります。

ただ、若干誤解がなきように申し上げますと、今回新たに始めるこの協力準備調査の中では、PPP F/Sの結果も使いながらも先ほど寺原委員からでしたか、飛行ルートについてきちんと検討するというお話もさせていただきましたが、改めて飛行ルートもしくは野生保護区における自然条件などについても再検討したうえで、果たして負の影響としてバードストライクのみで限定的でいいのかどうかについて再度確認、検討するというふうに想定しています。

以上です。

○原嶋委員長 重田委員、いかがですか。

○重田委員 では、引き続きよろしくをお願いします。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

続きまして、長谷川委員、お願いします。

○長谷川委員 ここまでの議論を聞いておって、紆余曲折あった案件なので、PPPのF/Sはある程度終わっているということで、この成果を今回の協力準備調査でどこまで取り入れるかというふうなことが大事なかなとは聞いていて思ったんですけども、もしそうであればスケジュールというふうなスライドが1番最後にあったんですけども、それが映りますかね、スケジュールというスライド。この次ですね。もっと次、これですね。

前に事前資料としてもらって、私それをプリントアウトしたものがあるんですが、助言委員会の8月のところに括弧書きでスコーピングに係るワーキンググループというふうに薄く入っているんですよ。ということで、先ほど言ったような事情があるので、今1度このスコーピングに係るワーキンググループを8月にやって、その後DFRのワーキングをまた11月にやるのかというあたりがち

よっとわからないんですけれども、この辺をちょっと教えてください。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

今の点はちょっとガイドラインの手續の遵守の問題もありますので、ちょっともう1度確認したいんですけれども。

○加藤 ガイドラインの遵守という観点では、協力準備調査のスコーピング段階でワーキンググループを行い、そして、DFR段階でワーキンググループをもう1回行うという運用をしております。

実態として本事業全体の置かれた状況を鑑みますと、PPP F/Sを行った段階でのスコーピングの際に、本事業全体に対して協力準備調査のスコーピングワーキンググループが既に行われており、その当時の規模である1,200万人から今回800万人に減らされるわけですが、大きい規模に基づいて設定されたスコーピングのところからこれまでの段階で環境社会配慮上の大きな変更はないので、既にいただいているスコーピングワーキンググループのご助言を基に調査を進めていって、今回の協力準備調査のDFRワーキンググループでご説明をして皆様の助言を得るということで、ガイドライン上の遵守という点では問題ないのかなと考えております。

以上です。

○原嶋委員長 長谷川委員、いかがですか。

○長谷川委員 そうしますと、数回であったスコーピングワーキンググループというのは8月はなしと、こういう理解でよろしいですね。ありがとうございました。

○原嶋委員長 確認ですが、事業としては同じでスキームが変わったという、ざっくりと言ったらそういった理解でよろしいのでしょうか。今の点で委員の皆様、何かご意見ありましたらお願いします。

では、木口委員、お願いします。ちょっとこちらの会議室に引き取りますので、木口委員からご発言をいただきます。

○木口委員 今回は規模が小さくなるということだったんですけれども、逆に将来規模が大きくなるような場合というのがあった場合というのは、このスコーピングを再度やり直すという可能性はあるのでしょうか。ちょっと参考までにお伺いしたいと思います。

○加藤 ありがとうございます。

おっしゃるとおり事業の中身が当初想定されている環境社会影響から広くなる変更がある場合には、当然当初想定しているスコーピングの範囲よりも大きくなるということになりますので、その場合はやはり実施済のワーキンググループで広い範囲に基づいてこれまで検討していないところも踏まえて、助言委員の方々の助言を得ていくのが必要なのかなと今のところでは一般論として考えております。

以上です。

○木口委員 ありがとうございます。

これはコメントですが、そうすると、以前PPPのときも調査をやる場合の見込みというのがわかったのかなと。この円借款に戻らざるを得ないという状況になっているところで、助言委員会と言うことではないかもしれないんですが、ちょっと個人的に思いました。ありがとうございます。

○原嶋委員長 Skypeでご参加の委員の皆様、ご質問、コメントございますでしょうか。

ちょっと1点、私から。ミャンマー側の行政手続は従来の事業のアセスとか手続と今回はどういうふうになっているのか。簡単に言うと、承認をしたとかしないとかあると思うんですけども、それは一体として扱われているのか、やり直すのかとかいろいろあると思うんですけども、そこはどうなっているのでしょうか。

○馬場 スライドの16ページ目に一部補足させていただいていますが、PPP F/Sの際にいただいたご助言を踏まえたスコーピングレポートにつきましては、今もご議論いただきましたとおり事業規模が今回は下がっていますので、その内容でもって既に政府としてもご承認いただいているというふうに聞いています。

他方で、EIAにつきましては、まさにこれまでもご議論いただきましたとおり状況のアップデートを含めて再度作らねばなりませんので、こちらについては協力準備調査の中でもドラフトをお作りしながら、これについてはミャンマー政府の中で改めてご議論いただくという整理になっております。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

それでは、こちらの会議でいただいている村山委員からご発言いただきます。

○村山委員 16ページのカテゴリ分類のAのところですけども、該当するものとして空港セクター、それから、大規模非自発的住民移転と二つ挙げてあるんですが、この案件についてはJICAの事業が行われる前、PPP F/Sを含めて以前に住民移転があったのではないかなと思うんですけども、だとすると、ここにこの二つ目を入れる必要がなぜあるのか、確認させてください。

それから、17ページの社会環境のところですが、ダウンサイズということなのでスコーピングのワーキングをスキップするというのは理解できるんですが、あるとすれば新たに発生しているのがこの不法というかぎ括弧つきの50～60世帯の話だと思うんですね。これについてはもう既にカットオフデートを設定されているのかどうか、場合によっては以前住んでおられた方が住民移転されて、また戻ってきておられるという可能性もあるような気がするんですが、そのあたりも含めてどう考えておられるのか。

以上です。お願いします。

○馬場 まず、2点目でいただいている社会環境配慮、具体的には17ページ目のところだと思いますが、ちょっと不法かどうかは置いておいて、居住されておられる50～60世帯の過半は今まさに委員ご指摘のとおり1度移転されてからまた戻ってこられている方々も含まれているというふうに伺っております。カットオフデートについては、まだ設定されていないはずですよ。

カテゴリの16ページ目の記載ぶりですけども、まさにこの50～60世帯自体が人数としてカウントすると200人以上ということになりますので、その観点から大規模非自発的住民移転にも該当するというふうに記載させていただいています。

以上です。

○原嶋委員長 50、60をもって大規模ということですよ。

ほかにございますでしょうか。Skypeでご参加の委員の皆様も含めてありましたらサインをお願いします。

それでは、一通りご質問あるいは質疑を終わらせていただいて、この件につきましては日程につ

いてかなりタイトだというご指摘もございましたけれども、一応今示されているスケジュールとしては11月頃にドラフトファイナルレポートということになるようでございます。

以上でございますが、ほかにももしございましたらご発言、特にSkypeでご参加の委員の皆様でありましたらサインを送ってください。よろしいでしょうか。

それでは、特にないようですので、今回のご報告はこれで締めくくりとさせていただきます。どうもありがとうございました。

続きまして、事務局からお願いします。

○小島 事務局から一つ提案なんですけど、一応コロナ禍にありますので、5分ほど換気する時間を設けさせていただければと思いますが、よろしいでしょうか。

○原嶋委員長 それでは、会議室の換気をする時間を設けますので、一旦5分休憩ということでよろしくをお願いします。

午後3時46分休憩

午後3時51分再開

○原嶋委員長 聞こえますでしょうか。5分経過しましたので、再開したいと思います。よろしいでしょうか。

繰り返します。5分経過しましたので、再開したいと思います。

それでは、再開させていただきます。

議事次第、その他の2番目になります。第5期助言委員会の期末報告についてということで、今お手元に第5期環境社会配慮助言委員会期末報告ということで、私の名前で簡単な報告書を作成して添付させていただいております。これにつきましては、既にかかなり以前に事務局から皆さんに回覧させていただいて、コメント等を頂戴したうえで若干の反映をさせていただいて本日に至っておりますので、今日皆さんのご了解をいただければこれでコンプリートさせていただきたいと思います。もしご意見、コメントありましたらご発言いただきたいと思います。

まず、Skypeでご参加の委員の皆様の中でご意見、コメントありましたらサインをお願いします。

林委員、お願いします。

○林副委員長 ちょっと事前に自分でも確認していたはずなんですけれども、ちょっと事務局のほうに一つだけ確認したいんですが、2ページのところの運用面の改善の(4)なんですけれども、Skype会議の実施ということで2019年4月3日ワーキングよりとなっているんですけれども、これは4月3日ワーキングよりも前からSkype会議、少人数なんですけれども、参加していたような気がしたんですけれども、3日に設定した理由は何かあったんでしょうか。これは質問です。

以上です。

○小島 ご質問ありがとうございます。

これ私うろ覚えではあるんですけれども、コロナ禍が始まってきて緊急避難的にSkypeでのご参加をご了承させていただくというのは、それまでもやらせていただいていたんですが、多分この時期になっていよいよ参加できる人数がだんだん少なくなっていく、あるいは市井の雰囲気もなかなかこういう大きな会議をやるのが難しくなってきたというところで、4月3日のワーキンググループからそもそもリモートで全体的にやりましょうというのが始まったんじゃないかなと記憶しています。2020ですね、これ。失礼しました。

○原嶋委員長 会議室が閉鎖されたというのを聞いたんですけども。

まず1点修正があります。2ページ目の2の(4)のSkype会議実施のところの2019が2020、これは多分誤植だと思いますので、修正させていただきます。

小島さん、お願いします。

○小島 経緯も今確認してもらったところ、3月中のワーキンググループあるいは全体会合は一部遠隔の方、遠くから来ていただいている方においてはSkype参加でもいいよということにしたんですけども、4月3日から皆さんSkype参加していただくというようなことになってございます。失礼しました。

○原嶋委員長 林委員、いかがですか。

○林副委員長 別にこのところにこだわりはないので、結構です。

○原嶋委員長 ほかにSkypeでご参加の委員の皆様ご発言ございましたらサインを送ってください。

それでは、会議室でご参加の委員の皆様のほうに戻しまして、ご発言あるいはコメントがありましたらお願いします。

では、源氏田委員、お願いします。

○源氏田委員 モニタリング段階の報告、3ページのところなのですが、これ事務局にちょっと教えていただきたいのですが、半年に1度モニタリングを公表しているものをば一っと教えていただくのがあるのとは別に、個別にモニタリング結果の報告を行った案件というのがここに書かれているのですが、この個別の案件はどのようなときにモニタリングの結果を報告すると、その何か基準はどんなことになっているのか教えてください。

○小島 カテゴリAの案件においては、実施が始まった後1度状況をご説明するという運用をしています。様々なタイミングで行われています。

○源氏田委員 ありがとうございます。基本的にカテゴリA案件については必ず1回報告をすると。承知しました。

○小島 かつ公開の合意がある。

○源氏田委員 承知しました。

○原嶋委員長 ほかにございますでしょうか。

繰り返しますけれども、Skypeでご参加の委員のうち、石田委員、島委員、谷本委員、あと山崎委員ですか、まだご発言ありませんけれども、よろしいでしょうか。

○作本委員 作本ですが、ありません。

○原嶋委員長 石田委員、お願いします。

○石田委員 今、報告書全般についてお聞きしてもよろしいのでしょうか。

報告書の中で論点や助言の内訳を見たんですね。そこで私が思っていたより生態系、自然というのが多いんですけども、これは生態系や自然に関わる案件が増えたということなのか、それとも案件の傾向としては今までと別に変わらなくて、例えば道路や飛行場やそういうもので実施される場所もそれほど特殊なりモートエリアというか、そういうところでやっているわけではないんですけども、傾向としてというか、委員のほうの意見が増えていったということなのか、そこがちょっともしご存じでしたら教えていただきたいと思ひまして、もちろんそれは要因分析しなきゃいけないと思いますけれども、もし何かJICA事務局等のほうでこの変化はこういうことだなとお感じにな

っておられることがあれば教えていただけるとありがたいです。

以上です。

○原嶋委員長 作業としては私のほうでまとめました。結論から言いますと、生態系、自然保護区に関する助言の数、あくまでも数で計算していますので、コンテンツの重みはまたちょっと別でしょうけれども、前回というか第4期と比較してもそれはあまり変わらない傾向です。助言の数あるいは論点でこの問題が取り上げられる数については、傾向としては変わっていないです。

今回大きく変わったのは、累積的影響と不可分一体の影響についての助言の数あるいは論点の数は極端に減ったというのが顕著ですけれども、それ以外はそれほど大きくは変わっていないというのが作業としてまとめた側の印象です。

石田委員、いかがですか。

○石田委員 よくわかりました。前期と比較していただいて明快な回答をいただいてありがとうございます。

以上です。ありがとうございます。

○原嶋委員長 ほかにございますでしょうか。Skypeでご参加の委員の皆様、あと、会議室でご参加の委員の皆様ございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、一応今ちょっと日付ですね、2ページ目で日付の変更が若干ありましたけれども、誤植の修正がありましたけれども、それをもって第5期の環境社会配慮助言委員会の期末報告については、これで完成させていただくということでご了承いただいたということでよろしいでしょうか。

では、これでこの議題については終了させていただきます。

5番目と順番、スケジュールは一応申し上げるんですか。今後のスケジュールについては一応申し上げたうへでご挨拶すると。お願いします。

○小島 冒頭説明したとおり、今期の助言委員会は今日で終了となります。皆様の任期は7月8日までだったと考えています。次期、第6期の助言委員の下で行われる最初の全体会合というのが8月7日2時からこちらで行います。次期委員の皆様には既に連絡がいていると思いますが、いずれ新委員の皆様の名簿については私たちのホームページで公開したいと思います。

以上です。

引き続き次長の中曽根のほうから助言委員の皆さんにご挨拶させていただきますので、お願いします。

○原嶋委員長 それでは、会議室の中曽根次長からご挨拶を頂戴します。

○中曽根 審査部の中曽根です。本日もお疲れさまでした。

早いもので2018年8月に発足したこの第5期の助言委員会も今回が最終回となりました。2年の間にこれまで22回の全体会合、それから、42回に及ぶ多数のワーキンググループ、このうち8回はガイドラインの改定に関するものですが、開催して参りました。まず初めに委員の皆様の貴重なお時間を割いてご協力いただきましたことに深く感謝申し上げます。

第5期の委員会の特徴は、何といたってもまず個別の案件に加えて10年に1度のガイドラインの改定の包括検討にもご協力いただくという特殊なタイミングでございました。改定の論点によっては容易に答えを出せないような難しいテーマもありましたが、毎回濃密にご議論いただいて、貴重な論点あるいは視点、助言を多数いただきました。今後、8月の上旬に予定しております第1回の諮問委

員会の会合以降、数回の会合を経て改定を目指して参りますが、これまでに頂戴した助言を引き続き真摯に議論して、より良いガイドラインとして参りたいと考えております。

折しもガイドライン改定の重要な局面においてコロナ禍が襲い、国と東京都の緊急事態宣言を受けて、4月上旬からは全面的にオンラインでの会議の開催となりました。当初は正直なところ技術的に上手く進められるか半信半疑なところもございましたけれども、おかげさまで委員長、それから、ワーキンググループの主査を務めていただいた委員、参加委員の皆様の協力・ご尽力によって様々な不便を乗り越えることができました。コロナ禍の影響でJICA事業も延期、遅延を余儀なくされているところですが、おかげさまで助言委員会は予定どおりこれまで開催することができました。そして、結果的に開催の延期による案件実施の遅延ということは生じておりませんことを申し添えたいと思います。

また、オンライン会議の準備、運営に当たっては、こちらにおります加藤、小島両課長のリーダーシップに加えて、課員の平時にはない取り組み、そして、何よりも二人の大石、石井支援スタッフの献身的なサポートがあって何とか乗り切れたということもこの場を借りてご紹介させていただければと思っております。

IMFの世界経済見通しによれば、コロナ禍前の1月の時点での2020年の世界の経済成長率はプラス3.3%ということでしたが、6月の最近の見直しではマイナス4.9%ということでもかなり大幅な下方修正が行われております。特に感染拡大に歯止めのかからない新興国、それから、アフリカ等の貧困国での影響が長期化する予想されております。JICAでも北岡理事長のリーダーシップの下、ポストコロナを見据えた4本の柱というのを掲げておまして、財政的な緊急支援をはじめ事業実施に関連するものとして、「人の移動の制約を念頭に置いた事業の実施手法の具現化」を急いでいるところでございます。

その中で環境社会配慮についても質を確保して、いかに進めていくか知恵と工夫が求められているところでございます。来期におきましても、こうした厳しい情勢下での船出となりますけれども、今後とも助言委員会を通じた環境社会配慮の質の確保にご協力賜りますようよろしくお願い申し上げます。

そして、最後になりますけれども、今期委員長を務めていただいた原嶋委員、それから、米田副委員長、林副委員長並びにご参加いただいた委員の皆様に改めて厚く御礼申し上げます。また、今期をもって委員会を去られる村山委員、それから、鈴木委員、あと、本日Skypeで参加していらっしゃる重田委員には大変お世話になり、ありがとうございました。今後ともJICAおよび助言委員会を厳しくも温かく見守っていただけたら幸いです。

長くなりましたけれども、私からのご挨拶とさせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

最後になりましたけれども、Skypeでご参加の委員、ご発言ございましたらサインを送ってください。あと、会議室でご参加の委員。

山岡委員、お願いします。

○山岡委員 すみません。私も途中でちょっと接続が切れてしまってお迷惑をおかけしたんですが、Skypeで聞いていますと、会議の発言がやはりちょっと聞き取りにくいところが結構ありましたの

で、その辺、改善していただければありがたいなというふうには思います。この点はいかがでしょうか。

○原嶋委員長 大変申しわけございません。改善するように努力するようにお願いしておきます。

ほかにございますでしょうか。重田委員、よろしいですか。

○重田委員 どうもありがとうございました。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。引き続きお世話になります。よろしくお願いします。

ほか、よろしいでしょうか。

○山岡委員 ほかのSkypeの方は、結構Skype間以外の会議の中のいわゆるやり取りというのはよく聞こえていたんでしょうか。

○原嶋委員長 いかがでしょうか。林委員、いかがですか。Skype間の声はいかがでしたか。

○林副委員長 私は結構最近Skype専門なんですけれども、以前、当初3月ぐらいとかに比べると随分改善していただいたので、基本的には聞こえるんですが、ちょっと聞き取りにくいこともたまにはあります。ちょっとマイクとかをいろいろ使っていていただいて工夫していただいていると思うので、以前よりはよくなったのかなとは思っています。

以上です。

○原嶋委員長 織田委員、お願いします。

○織田委員 私もかなり早い時期からSkype参加させていただいていたんですが、大きなお部屋であろうとワーキンググループであろうと、やっぱりマイクが1か所の場合は非常に聞きづらかったんですね。ですけれども、全員一斉にSkypeになったときは同じ条件ですから非常によく聞こえるようになって安心しました。

今回も会場にマイクを置くとおっしゃったので、無理してでも行こうかと思ったんですけれども、やっぱり東京のほうはかなり多くなったものですからやめたんですが、もうちょっと会場のマイクの数を増やしていただくとSkypeでも聞きやすいのではないかというふうに思います。ありがとうございました。いろいろお世話になりました。

それから、原嶋委員長は大変だったと思います。本当にお世話になりました。ありがとうございました。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

ほか、ございますでしょうか。

どうぞ。

○長谷川委員 声のほうは大体聞き取れたんですが、ちょっと1か所低いようなときがあって、コメントしてちょっと大きくしてくださいということで調整したらよく聞こえるようになりました。

それから、画面なんですけれども、ノートパソコンで見ているような関係もあって、最近目があれなので、できればそちらで資料を映すときに大きな画面にして映してもらおうと大変ありがとうございました。

それから、これ追加で申しわけないんですが、村山元委員長、長い間本当にご苦労さまでした。本当はお目にかかってお礼を言いたかったんですが、今後ともどうぞよろしくお願いします。すみませんでした。

○原嶋委員長 ほか、いかがでしょうか。遠慮なくどうぞ。

どうぞ。

○日比委員 基本的に聞こえ方については皆さんおっしゃっていただいているとおりで、Skypeの皆さんの発言は非常に聞こえやすいと。会場のほうからは多分マイクの関係なんだろうが、時々ちょっと聞きづらかったり少しエコーがかかったような、多分反響のせいだと思うんですけども、そのような形になるんですが、聞き取れないということはないのかなというふうに思います。

いろんなリモートのアプリを使ってきた経験から言いますと、確かに何かいろいろ技術的あるいはJICAさんのほうでのセキュリティーの関係なんかもあってSkypeになっているということだったかとは思いますが、ただ、やっぱりZoomとかTeamsとかのほうが安定性は高いのかなと。途中で落ちたりというのが少ないのかなというのが個人的にはいろいろやっている中での感想としてはございます。

あと、画面のほう、私はこのSkypeを介しては画面が何か見えたことがこれまでにないんですけども、なので、いつも手元の資料で見ていて、その分特に問題はないんですけども、画面が見えたことはありませんということだけはちょっとお伝えしておければと思います。

以上です。ありがとうございます。

○原嶋委員長 一旦承ります。どうもありがとうございました。

ほか、よろしいでしょうか。

作本委員、お願いします。

○作本委員 村山委員をはじめ重田さん、鈴木さん、本当にお世話になりありがとうございました。とりわけ先ほどもありましたけれども、村山委員については長い間ずっとこの助言委員会、初期の頃から貢献されてきた方なので、心からお礼を申し上げたいと思います。

あと、パソコンの件でありますけれども、時々マイクのマークがついている音声のところを触ったりするとぷつぷつ切れてしまうというようなことが何回かありました。全体的にはPCの問題は私にはなかったと思います。ありがとうございました。

○原嶋委員長 ありがとうございました。

よろしいでしょうか。

会議室でご参加の皆様、よろしいでしょうか。

それでは、本日が第5期の環境社会配慮助言委員会全体会合の最後になります。2年間にわたりまして、委員会の進行、運営にご協力いただきまして、どうも本当にありがとうございました。

これで特になければ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4時14分閉会