

環境社会配慮助言委員会

第12回 全体会合

日時 平成23年5月13日（金） 15：39～18：35

場所 JICA本部 2階 229テレビ会議室

（独）国際協力機構

午後 3時39分開会

○田中副委員長 皆さん、こんにちは。実は本日は村山委員長がご出席の予定なんですが、開始時間を10分回ってまだお見えになりませんので、取り急ぎ私のほうから代理で進行させていただくということで、今、事務局のほうからも依頼をいただきましたので、そのようにさせていただきますたいと思います。

それでは、第12回の全体会合ということで、5月に入って連休明けの全体会合になります。今日も大変たくさんの案件がございますので、まず案件説明から早速始めさせていただくということで、お願いしたいと思います。

それでは、これは事務局事業部のほうからでしょうか、ご案内をお願いしたいと思います。

○有川 本日はお忙しいところ、委員の皆様にはお時間を賜りましてありがとうございます。

私ども、JICA東南アジア・大洋州部におきまして、フィリピン共和国を担当しております東南アジア第五課の、こちら課長の武藤と、私、担当の有川の2名でご説明申し上げたいと思います。

それでは、早速ではございますが、スライドをご覧くださいまして、フィリピン共和国新ボホール空港建設及び持続可能型環境保全事業、こちらは有償資金協力を想定しておりますけれども、協力準備調査のスコーピング案につきまして、ご説明申し上げます。

まず、本調査の背景でございますが、本事業のプロジェクトサイトとなるフィリピンのボホール州ですけれども、こちらは国内で10番目に大きなボホール島を中心としまして、人口約120万人を擁しております。年間約28万人が訪れる中部フィリピンの代表的な観光地域となっているところでございます。

その州都のタグビララン市というところがございまして、こちらに現在の空港がございしますが、既にこれまでのフィリピン政府の調査によって、拡張の余地がないという判断がされておるところでございます。このため、ボホール本島に隣接しておりますパングラオ島という島がございまして、こちらで新ボホール空港建設計画が提案されました。2007年にフィリピンのマニラ国際空港公社(MIAA)によりまして、調査(F/S)が実施されたところでございます。

その後でございますが、2010年6月にアキノ新政権が樹立しまして、こちらの政権の目玉事業として、官民連携(PPP)インフラ開発事業の優先10大事業というものが掲げられました。その中の一つとして新ボホール空港が挙げられておりまして、現行のF/Sの見直しとPPPスキームの検討が急務となっているところでございます。

スライドのほうに移らせていただきまして、こちらが調査の対象地域でございます。新ボホ

ール空港建設のために必要な現行F/SのアップデートとPPPスキーム策定、それに付随して、環境保全や観光分野にも配慮した、一体的で持続可能な開発を狙いとするプロジェクト、という形で本事業の協力準備調査を行うものでございます。

こちら、地図をご覧くださいますと、パングラオ島が今回のサイトになっておりまして、ボホール島というのがフィリピン中部にございます大きな島でございます。スライドの右上のようになりますけれども、パングラオ島の対岸にタグビララン市というボホール州の州都がございました。

調査の内容でございますけれども、今回の調査では、空港整備に加えまして、パングラオ島及びタグビララン市周辺におけます観光客の増加に伴いまして、未処理の下水ですとか、地下水や海水の汚染など環境問題への対応等も調査のスコープには含めておりまして、下水道施設など環境インフラ施設の整備・拡張の基礎調査をあわせて行う予定でございます。

なお、スライドの方にあります通り、新しい空港の用地は、コーラル地盤ということで、ラテライト系の腐植土に覆われている密林が形成されているところでございまして、地下にはコーラル空洞が存在しております。このようなところに新しい空港を、スライドにあります予想図のとおり、造る予定でございます。

また同時に、空港の建設に伴い、土砂や砂礫が海中に流出して貴重な観光資源を損なうことがないように検討を行う予定であります。

今後のスケジュールでございますけれども、スケジュールについては、先月、4月24日より調査団が現地入りしておりまして、スライドの工程で環境担当の団員が現地で活動を開始しております。現地ボホール州でのステークホルダーミーティングは2回、マニラでの同ミーティングは1回と、合計3回のステークホルダーミーティングを予定しております。ワーキンググループ会合につきましては、第1回が6月20日月曜日の会合を予定しておりますところでございます。

また、助言のご依頼の対象でございますけれども、今回の調査は、JICAガイドラインにおけます影響を及ぼしやすいセクター、空港セクターに該当するために、カテゴリーAに分類されます。また、調査内容としましては、今回、空港建設事業を主体としておりまして、観光ですとか環境、上下水分野の基礎調査は、あくまで付随する基礎調査と位置づけられており、円借款としてすぐファイナンスすることは想定しておりません。また、付随事業のほうに関しては環境影響も重大ではないと予見されております。

なお、上水部分につきましては今回対象外となり、下水道部分のみの基礎調査を行う予定でございます。

全体の概要については以上でございます。

○田中副委員長 少し質疑で事業概要の確認をしていきたいと思うんですが、いかがでしょうか。委員の皆さんから出していただきたいと思います。

どうぞ。

○佐藤委員 本調査の背景で、現時点で現ボホール空港というのがあるわけなんですけれども、ここに少し書いてはいるんですけれども、なぜ現ボホール空港と非常に近隣の地区に新しい空港をつくらなければいけないのかという、その理由づけをもう一度お聞かせいただけますでしょうか。

○有川 先ほどご説明いたしましたけれども、ボホール州は観光客が非常に増加している地域でございます、ここ近年の観光客の増加率が非常に高いものとなっております。手元でございます資料ですと、年率40%ぐらいの空港利用客数の増加が見込まれているという需要予測もございまして、現空港については、既に周辺の地域がすべて市街地ということもございまして拡張が難しいという状況になっております。現在の空港は滑走路が1,800メートル程度なんですけれども、これを新しい空港では2,500メートルに拡張するという計画でして、その辺も含めまして、新しい空港をパングラオ島に造ったほうがよろしいということがまずございます。

○武藤課長 少し補足させていただきます。

こちらのスライドの地図を見ていただきたいのですが、ボホール島、真ん中あたりに少し山がちのところ、緑のところがございます。ここは、聞いたことがある方もいらっしゃると思いますが、チョコレート・ヒルと言いまして、ポコンポコンとした丘がずっと続いているところでございまして、航空関係のコンサルタントの方に伺うと、離着陸で非常に危険な状況になっているということでございます。

そういった観点からも、真ん中の緑のチョコレート・ヒルというヒリーなところから逆の方向へ行ったほうが、航空の安全性は高くなるというような話も聞いてございます。

○佐藤委員 わかりましたけれども、新しい空港ができるということは、現ボホール空港というのは閉鎖されるということで考えてよろしいんですか。

○有川 そのとおりでございます。

○田中副委員長 他にいかがでしょうか。

○高橋委員 この事業は、新空港の建設と同時に下水道等の環境インフラ整備が行われるということかと思いますが、これは島全体、あるいは本当に空港の限られた周辺だけなのか。どれぐらいの規模を想定されているんでしょうか。

○有川 第一義としましては、空港ができることによりまして、当然観光客が増えるというのが、対岸のタグビラン市のほうも想定されますので、その辺の環境保護をするということですけれども、スライドのほうにもございますように、建設予定地がパングラオ島の中心部でございますまして、今後、パングラオ島も発展が見込まれるところですので、あくまで基礎調査という位置づけではございますけれども、パングラオ島全体と、あとタグビラン市市街のほうの調査を基礎調査として行くと、そういう位置づけで行っております。

○田中副委員長 どうぞ、松下委員。

○松下委員 対象地域の現況で、建設予定地の地質（コーラル空洞）と書いてありますが、まずコーラル空洞というのはどういうものかご説明いただきたいのと、見たところ非常に特異な地質で、割合希少な感じがするんですが、こういった地域において新空港を建設することがふさわしいのかどうか、そこらあたりについてご説明をお願いしたい。

○有川 コーラル空洞についてまずご説明いたしますと、こちらは、サンゴ礁などが地質にまざって出来上がったものでございまして、このサイトでは地盤の下にコーラル空洞が幾つかあるということで、地下でそれがつながって、建設中に濁水が発生するとか、空港からの排水等が海洋汚染を引き起こすという可能性が否定できないということで、既にフィリピン政府のほうで、2007年のF/Sの後に調査を行っております。これによってコーラル空洞の位置調査が行われているところでございます。

今回の空港建設に当たっては、グラウトというか、中に物質を注入しまして内部空洞を埋めるといふような作業を行うことによって、空港地盤を安定させるということが想定されますので、より詳細な実地の確認のほうも調査の中で行う予定でおります。

○武藤課長 引き続き私のほうからですが、最初のコーラル空洞のところにつきましては、まさに助言委員会の皆様のご助言も得ながら進めさせていただきたいと強く思っているポイントの一つでございます。

あとは、ご質問の後半にいただきました、生物多様性等の観点からも含め価値が高いようなところになぜ空港を造るのですかというようなポイントですけれども、恐らく日本の沖縄といったところでも同じかと思えますけれども、こういった観光資源を守りながら、フィリピン政府のほうはぜひとも雇用を生みたいというところが強くございます。そういう顧客の要望を受けて、私どももベストな形で取り組みたいというふうに思っている次第でございます。

○田中副委員長 どうぞ。

○谷本委員 3点お願いします。

まず1点は、これは独立した島ですよ。ですから、道路とか、お客さんをどのようにボホール島にお渡しするのかというスコープがどうなっているのか。

2点目は、やはり気になるのは、こういうコーラルなところがあるということは、周辺にサンゴ礁とかそういうものはないでしょうか。

それから関連するとして、希少動物とか植物などはどうなんでしょうか。先ほどチョコレート・ヒルとおっしゃいましたが、希少な動物がいますよね。そういうところもちよっと気になるところです。

その3点です。

○田中副委員長 どうぞ、お願いいたします。

○有川 では順にご回答いたします。

まず道路のほうでございますけれども、パングラオ島には既に道路が島内に存在しておりまして、対岸のボホール島と結ぶ橋がございます。こちらのほうを通ってボホール本島と行き来をするという形になっております。

コーラル、周辺のほうですけれども、この島の周辺は、サンゴ礁ですとか、きれいな海浜部分がございます。もちろんこれは貴重な観光資源でございます。当然、環境保全といいますか、保護が必要なところでございます。先ほど課長の武藤からも話がありましたけれども、沖縄県で新石垣空港などを建設する際に、シルトの流出防止の柵を設けるなどというふうなことも行われていると聞いておりまして、そういったこれまでの日本の技術も含めた、環境への影響が出ないようにする建設方法を検討することによって、サンゴ礁等への影響が出ないように検討を行う予定でございます。

○武藤課長 最後の点の希少動物のことでございますけれども、チョコレート・ヒルにいますメガネザルというのは非常に有名なところでございます。パングラオ島につきましてどうかというのは、きちっとまとまったような文献も少ないので、協力準備調査の中で皆さんからご提案をいただく視点も含めて、ここはしっかりやっていきたいというふうに思っております。

○田中副委員長 他にいかがでしょうか。平山委員。

○平山委員 地域指定の現状というのを説明していただけないでしょうか。自然公園等の指定もしくは、こういう島であれば海中公園なども、ひょっとするとあるかもしれませんが、その指定の現状というのをお願いしたいと思います。

○有川 今、私どもで確認している限りでは、国立公園ですとか、特段の指定がされているというふうには聞いておりません。

○武藤課長 もちろんのこと、フィリピン側の関係省庁と、そういった観点につきましてヒアリングというのは徹底的にやりたいと思っております。

○田中副委員長 他にいかがでしょうか。どうぞ。

○谷本委員 最後にすみません。飛行場の建設用地ですけれども、これは土地収用がかかりますね。

○有川 はい。

○谷本委員 今、何が主なものは終わっているんですか。

○有川 まず、住民移転につきましては、フィリピン政府側ないしこちらの確認している情報によりますと、10世帯以下程度しかないというふうに聞いております。そのため、今回の調査におきまして、簡易住民移転計画(RAP)を作成する予定でおります。また、フィリピン政府側からの情報によりますと、こちらの予定地のほうですけれども、現在の状況で9割近く用地取得は終わっているというふうに聞いております。こちらは農地中心ですので、農家の世帯が10世帯以下ほどあるという確認をしております。

○田中副委員長 私からも確認ですが、スライドの調査概要のところに、概要ということで真ん中のところに、空港、PPP、観光、環境、それから上下水道、この五つの課題が整理されておりますが、この五つの事業といいますか、計画案を今回の調査の概要、スコープにしていると、こういう理解でよろしいでしょうか。

○有川 おっしゃるとおりでございます。

○田中副委員長 そうすると、対象地域ですが、先ほどのご説明ですと、パングラオ島全島を一応、例えば観光とか上下水道とか、こういうものは意識しているという理解でよろしいでしょうか。

○有川 そうですね。上下水道につきましては主に市街地が中心になってまいりますけれども、観光の観点でいきますと、パングラオ島全体ですとか、ボホール州との兼ね合い、観光プラン等もございまして、そちらとの兼ね合いも出てきますので、そういう大きい観点での項目として考えております。

○田中副委員長 よろしいでしょうか。別途の日程スケジュールで、もうこの日が決まっているんですね。

○河添課長 そうですね。こちらの希望としては6月20日にお願いしたいと思っております。以前割り当てをさせていただいている委員の皆様は、長谷川先生、佐藤先生、福田先生、日比先生と松行先生、5名の方にですけれども、他の皆様のご希望とかもあわせて伺えればと思い

ます。

○田中副委員長 それでは、ついでに担当委員といたしますか、6月20日にセットされているということで、担当委員の確定もしたいと思います。よろしいですね。現時点でお名前を事務局のほうから入れていただいておりますが、ご都合あるいは追加でこの日は大丈夫だという委員がいましたら、どうぞ、お申し出をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

○谷本委員 入れてください。17日に入れていただいているんですが、これを切っていただけますか。17日がちょっと都合が悪いので。

○田中副委員長 むしろ20日のほうは大丈夫と。

○谷本委員 はい。20日のほうに入らせてください。お願いします。

○田中副委員長 佐藤委員はいかがでしょう。

○佐藤委員 私は、6月20日に出張が入ってしまったので削除をお願いします。どこか他であれば対応できます。

○田中副委員長 わかりました。他はいかがでしょう。6月20日、長谷川さんは今日お休みですけれども、福田、日比、松行。松行さんもお休みですか。

○河添課長 お願いはしてありますけれども。

○日比委員 日比は予定どおり大丈夫です。

○河添課長 こちらのほうでもう一回確認はしておきます。

○田中副委員長 福田委員は一応大丈夫ということで。

○福田委員 大丈夫です。

○田中副委員長 他に委員のほうでご参加あるいはご出席可能な委員は、いかがでしょうか。

○松下委員 出席で。

○田中副委員長 はい。松下委員も大丈夫ということのようです。

では、ひとまずこんな形で予定をさせていただいて、また追加の委員がいらっしゃいましたら、どうぞご連絡をいただければと思います。

それでは、第1案件、どうもありがとうございました。

それでは、第2案件の概要説明ということで、次の説明に移らせていただきたいと思います。エルサルバドルの案件でしょうか。それではご準備をお願いします。

○北口 それでは、エルサルバドル国幹線道路整備事業準備調査の概要について、経済基盤開発部、私、北口と梅永課長から発表させていただきます。

まず、今回の対象地域はエルサルバドルのサンミゲル市です。スライドの3枚目になります

が、東西に国道1号線が走っており、北に18号線、南に17号線が走っております。非常に混雑が激しいところでして、こちらにバイパスを作ることによって交通混雑を解消しようという事業のためのF/Sを策定するというのが今回の案件の概要です。

今回の国道1号線は、サンミゲル市を通過するものですが、こちらに記載のとおり、パンアメリカンハイウェイに位置づけられている非常に重要な道路です。加えて、エルサルバドルにおきましては、ラ・ウニオン港、先ほどの図をごらんいただければ、東側にあるかと思えますけれども、こちらが2010年6月に開港していることによって、さらなる交通混雑が見込まれているという状況です。

サンミゲル市ですが、東部地域に位置している人口第4位の都市です。経済活動が非常に活発、人口増加も著しいということです。先ほど説明しましたとおり、市内交通と通過交通が混在しているということから、交通渋滞が生じています。物流のボトルネックとなっており、経済的な損失も大きいという状況です。

こちらは先ほどのとおり、写真で、混雑状況をあらわしております。

調査の目的ですが、一つ目が、今説明いたしましたサンミゲル市における幹線道路の整備を目的とした円借款事業、バイパス道路の建設、幹線道路整備事業形成のためのF/Sを行うということ。

そして、二つ目ですが、こちらはエルサルバドル国の国道1号線、先ほどの図の赤いライン、東西に走っていたところですが、これの拡幅事業の計画が検討されていることから、その区間の状況を確認するとともに、今後の事業形成の妥当性を検討するというのが、今回の調査の目的になります。

事業の概要です。次ページを見ながら聞いていただければと思えますけれども、約20キロ程度を現在想定しています。まだ候補路線は確定していませんので、数キロ増減する可能性があります。加えて新規橋梁、道路の建設に伴う橋梁が2橋程度想定されています。また、18号線とつながる部分でありますとか、1号線とつながる部分については、インターチェンジ等を設置する可能性についても、今回の調査の中で検討するということになっています。

道路については、2車線もしくは4車線です。現在、交通量調査を実施中ですので、その結果によります。

調査の概要は、ここに記載のとおりでございまして、カテゴリー分類はAになっております。

こちらが現在想定しておりますルートになります。ピンク、紫色に見えているものですが、こちらは公共事業副省案、公共事業省が持っている案、先方が持っている案の一つです。他の

省も幾つかの案を持っており、こういったものをたたき台にしながら、最も経済的に、技術的に、環境社会配慮的に良いところを選ぶということで、現在調査を行っているところです。

こういったところをバイパスが通過するのかというところを、簡単に次のページから写真をご紹介しますながら説明していきたいと思いますが、こちらの地図に載っているとおり、①から⑧、西側から反時計回りに東側まで、簡単に説明させていただきます。

まず、国道1号線とバイパスの起点の近くは、こういった状態ということです。途中、このバイパス道路は生活道路と交差するところもございます、それが②。そして③、リオ・グランデ川という川を越えて18号線とつながるというルートです。こちらは18号線とバイパスの、ピンクのところから西側を望んだ写真が④です。こういったところを道路が通ることになります。

続きましてバイパス交差点です。こちらとバイパスがつながることによって、市内を通らずとも東西に抜けていくことができるようになるということです。そして、⑥、⑦と、こういったところを通るのか、こういった民家が対象になるのか、影響を受けるのかというところで記載させていただいています。⑥ですが、既存の道路があるところもありましたら、完全に新設、何も無いところを通る部分も出てきます。そして⑧、バイパス終点付近、こういったところを通ることになります。

最後ですが、調査工程と助言依頼内容ということで、交通量調査であるとかを実施中でございまして、先ほどの幾つかの候補路線、お見せいたしました、それを6月下旬までに決定する予定です。その後、決まりました路線に対して、自然条件調査や設計、積算等を行います。社会配慮に関しましては、まず環境社会配慮制度の確認をしているところです。決まりました路線に対するスコーピング案を準備する。そして7月から環境社会配慮調査、住民移転計画作成支援という段階に入っていく予定にしております。

今回の助言依頼内容ということで、スコーピング案ですけれども、今回は、説明していますとおり、こちらのバイパス道路についてのスコーピング案を今後作成していく予定ですので、こちらに対する助言等をお願いいたしたく思っております。

以上で説明を終わらせていただきます。

○田中副委員長　ありがとうございました。

それでは、委員のほうから少し質問、確認をお願いしたいと思います。

どうぞ。

○二宮委員　2点ほどお願いします。

一つは、1号線について、拡幅事業の計画が検討されているということですが、この拡幅事業自体は今回の調査の対象ではなく、別の機関が拡幅事業をされておられるのかどうか。その場合どのくらいの規模の、現在車幅がどのくらいで、それをどのくらいにするかとか、そういうことがもしわかればということ。

それから、市街地のエリアにバイパスを造るということですので、住民移転が結構な規模なのではないかと拝察されるのですが、大体どのくらいの規模になりそうなのかということをお教えください。

○北口 まず1点目ですが、国道1号線について拡幅事業の計画が検討されているというのは、今後、円借款として形成していくことができるのかどうかというところを簡単に今回調査すると。その後、またF/S等を実施して事業化につなげていくことはありますけれども、今回は簡単に、そういった見込みがあるのか、やっていくことができるのか、そういったところを簡単に調査するというもので、現在2車線です。これを4車線にすることができるのかできないのかというところを簡単に確認するということです。

そして、もう1点ですが、住民移転の数ですが、今回、市街地に非常に近いということですが、こちらの図で赤くなっているところが市街地と非常に人口密度が高いところです。住民移転については80から90件、用地取得については250件が想定されていますが、これについてはほぼ最大値と考えていただいて結構かと思います。今後、そういったところに重ならないように路線を決定していくことになりますので、これよりは少なくなるというふうに理解しています。

○田中副委員長 他にいかがでしょうか。どうぞ。

○柳委員 候補路線のことですが、図を見ますと案が3つあると理解するのですね。一つは公共事業副省案の公と書いてあるものと、もう一つは住宅都市開発副省案の1と2があるということで、住宅都市開発副省案の1のほうは、バイパスとして全部つながっているのかどうかということと、案の2のほうは、住0pというのは途中でとまってしまっているのですね。全体がつながっていないと。全体がつながったというんですか、国道1号線にバイパスとしてちゃんとできているというのは公共事業副省案だけと、こういうふうに理解すればよろしいのでしょうか。

○北口 すみません。私の説明で少し誤解を生んでしまったところがあるかと思うので、改めて説明させていただきますが、まず公共事業副省案というものが一つのバイパスとしてあります。そして、住宅都市開発副省案の1と2なんですけれども、これはもともとリングロード

になっておりまして、円で先方は考えていたんですが、先方のエルサルバドルが持っている案の中で、こことここをつなげたらうまくいくんじゃないかという案を、今回、バイパス的な役割をするところを、抜粋していることになります。例えばOpのほうは、つながっておりませんが、住宅都市開発副省案2については、本来、南部がつながる道路もございまして、ここに書いてある緑も長い、下のほうにバイパスのようなものもあったんですが、今回、南側は通らないということで先方とも協議しておりますので、そこは消しています。バイパスとしては不完全なんです、先方は、この地域でこことここをつなげたら、交通がうまくいくのではないかというアイデアを持っているということです。

○梅永課長　ちょっと補足します。

アイデアがいろいろあって、関係するところに線を引いたらこうなっていますということで、この中から最適なところをこれから調査で選び出して、先方と協議していくということになります。

○北口　ここから選んでいくと。どれとどれをつなげて、どれとどれを結んでいけば、一番経済的に技術的に、環境社会配慮で問題ないかと。これは今、我々が公、副案1、案2で検討しているのではなくて、公については検討しているんですけども、副省案の案1と案2については、先方がこの地域に対して、こことここをつなげたらいいなというアイデアを持っているということを出させていただいているだけでございまして、その中から、こちらとしてはどうなのがいいかというのを今後検討していくことになるんですが、いかがでしょうか。

○柳委員　国道1号線というのは、サンミゲル市の中に全部流通として入ってくるというのは、サンミゲル市の需要もあるのか、サンミゲル市には全く需要がなく、迂回してバイパスを造ることによって市域に入らないことが重要なのか。国道1号線の役割といいますか、それとの関係はどうなっているのですか。

○北口　国際幹線道路に位置していますので通過交通が多いです。なので、こういったバイパスがあることによって市内に入らずに済みますので、混雑は緩和されるということになります。

○田中副委員長　もう一回確認しますと、今のご質問ですが、公というのは色で言えばピンクですね。ちょうど矢印の①というところからぐるぐるっと回って、国道1号線、右下のところを交差して国道17号線というところまでつながっている、これが1つの案というか、かなり確定的な案ですか。

○北口　そのとおりでございます。

○田中副委員長 それ以外に、例えば住2と書いたような橙色とか、住4の白とか、住0pの緑、住5の黒と、いろいろ色がわかりやすく色違いであるわけですね。一番下に赤の住1というのがあります、したがって、住1、住0p、それから白の住4、住2というのは、結ぶと確かにバイパスっぽく、一回り一筆書きでいくわけですが、そういうことを考えたということですか。

○北口 そういうことも出てくると、そういう路線になる可能性もあるということです。住1、住2、住4、住5をつないだら一つのバイパスになります。

○田中副委員長 そうですね。なりますね。

もう一つ、住民移転が最大80件とか、土地収用が250という数が出ましたが、それはどの案を想定してその数を出されているんですか。

○北口 公共事業副省のピンク色の案です。

○田中副委員長 わかりました。

どうぞ。

○佐藤委員 幹線の道路ということなので、国の中でも総合的な交通計画とかマスタープランというのがあると思うんです。そういう中の上位計画というのが果たしてしっかりあるものなのかということと、あとは、そういう中での戦略的な環境アセスメントというものが適用されているかどうかということ。3点目として、そういう中でこのオプションが提示されてきているかどうか。この3点を聞かせてください。

○北口 このサンミゲル市、サブリージョンですけれども、に関するSEAというものは存在しております。それは住宅都市開発副省が出しているものでございまして、この一帯に対するSEAはあるということです。そして、今回の路線が具体的にその中で書かれているということではないんですが、それとは不整合ではないと、それに整合しているという案にはなっているというふうに聞いております。

○佐藤委員 そのプランに基づいてこのオプションが出てきているということですよ。

○北口 その上位計画の中では、具体的にこういった案については記載されていません。また違ったものからこの案は出てきております。

○田中副委員長 今、佐藤委員がご質問なのは、こういう公共事業副省とか住宅都市開発副省の案というのは、何か上位計画があるんでしょうかということですか。つまり、この地域全体の道路ネットワーク構想みたいなものはありますかということかと思いますが。

○北口 全国国土整備開発計画というものがございまして、その中で言及されております。

○田中副委員長 全国レベルのものはあるということのようですね。

○北口 幾つかあります。

○田中副委員長 他にいかがでしょうか。どうぞ。

○谷本委員 南側のルートが省かれているというのは、何か理由が。サンミゲル火山というのはその影響はあるんですか。

○北口 大きな理由は、国道18号線とつなげたいということで北側になっております。

○田中副委員長 もう一つ私からよろしいでしょうか。現況写真が8点用意されているんですが、この現況写真の撮影地点を見ますと、②と③は住2というところに矢印がかかっているように私には見えます。それ以外の①から④、⑤、⑥、⑦、⑧というのは、公共事業副省案の路線の上を走っているわけですね。そういう理解でいいんでしょうか。つまり、②、③だけは住2という路線のところを写しているという理解でよろしいですか。

○北口 はい、そういう理解で問題ありません。

○柳委員 先ほど若干質問がありましたけれども、サンミゲル市の都市計画との整合性といいますか、北側の国道18号線に開発意欲が強くて、その沿線を整備したいという意向であり、それにつなぐ形のバイパスを公共事業副省案は考えているという理解でよろしいですか。この市の都市計画との整合というのは、これから検討する上でいろいろな資料は出していただけるのでしょうか。

○北口 資料のほうは提出させていただきますし、今回、候補路線を選ぶに当たっては、都市地域開発域というんでしょうか、今後どこまで都市が開発されていくかというものが決まっておりますので、そこに影響を与えないように、さらに都市地域開発域の外側に通るように路線を考えていくことを検討しております。

○田中副委員長 もう1点私から。この現況の国道1号線の交通量のようなものは、現状でもう既に把握されているんでしょうか。

○北口 大変申しわけありません。交通量は現在調査中で、わかりません。申しわけありません。

○田中副委員長 例えば、要するに渋滞度といいますか、混雑度ですね。それに従って、バイパスの2車線か4車線かという、拡張道路の大きさなんかもある程度想定されてくると思うんですが、その基本的なデータがないと、そこまでいかないように思うんですが、その点いかがなんでしょうか。

○北口 現在調査中でして、また次回のときにご説明させていただければと思います。

○田中副委員長 よろしゅうございますか。

それでは、ひとまずここまでということにさせていただきたいと思います。

この資料にもございましたけれども、ワーキングの開催日としては確定しておりまして、6月24日ということになります。6月24日の一覧表を見ていただきますと、担当委員としては田中、早瀬、満田、柳、この4名の委員が固まって、指名というか、リストがされておりますが、ご都合あるいは参加が可能な委員、リストをお願いしたいと思います。佐藤委員は大丈夫でしょうか。二宮委員も大丈夫でしょうか。他の委員の皆さん、いかがでしょうか。早瀬委員、大丈夫ですか。

○早瀬委員 はい。

○田中副委員長 柳委員も大丈夫ですか。

○柳委員 はい、大丈夫です。

○田中副委員長 それでは、満田さんは、今日はお休みですので確認をしていただくということで、私も大丈夫ですので、それでは2名の委員がさらに追加されるということで、また他の委員もご予約がつくようでしたら、どうぞご参加をお願いするというので、ひとまず進めたいと思います。

ありがとうございました。それでは、エルサルバドルの幹線道路については、ここまでしたいと思います。

それでは、次の案件ということで、ここからは、村山委員長がお見えになりましたので、村山委員長のほうにバトンタッチをしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○村山委員長 どうも遅くなりまして申しわけありません。時間的なロスを多分生じさせたいと思います。おわび申し上げます。

それでは、概要説明の3件目ですが、バヌアツの国際多目的埠頭整備事業準備調査について、ご説明をお願いしたいと思います。

○奥田 それでは、バヌアツ共和国ポートビラ港国際多目的埠頭整備事業の準備調査に関しまして、東南アジア第一・大洋州部の田中企画役と、私、奥田からご説明させていただきたいと思います。

最初に、事業の背景について簡単にご説明させていただきたいと思います。後ほど地図のほうでまた改めてご説明させていただきますが、バヌアツは、大洋州にあります島嶼国の中でも一段と経済発展が遅れておりますメラネシアというところに位置しておりますけれども、近年、バヌアツに関しましては、オーストラリアですとかニュージーランドからの観光客がどっと来るようになりまして、近年、急激な経済成長が見られております。今後も、政府の財政運営が

健全であることから、経済発展が引き続き続くことが見込まれております。

しかし、それを支えております経済インフラ、特に観光客の誘致、また経済発展に伴って輸入が増えておりますけれども、そういった物流を行うための港湾や道路といった交通インフラの整備がかなりおこなわれているという状況でございます。そういった状況の中で、バヌアツ政府は、国家開発計画の中で、首都ポートビラにありますポートビラ港の開発を最優先課題として位置づけております。

このポートビラ港でございますけれども、もともとインフラが非常におこなわれていたということで、貨物もばら積みのものしか対応できなかったという状況でございましたものですから、2007年から無償資金協力を実施いたしまして、この港湾をとりあえず緊急的にコンテナ貨物にも対応できるように改修を行いました。しかし、同時並行的に、この港湾には、先ほど申しましたオーストラリアですとかニュージーランドからの観光客が観光クルーズ船という形で入港しておりますけれども、これが大変急増しておりまして、貨物船が効率的に荷物の積みおろしができなくなってきたというような状況でございます。さらに貨物量自体も、経済発展にあわせましてどんどん増えておりまして、今後もしばらく増えていくということが予想されております。

したがって、無償資金協力で整備いたしました部分というのは、メイン埠頭という埠頭でございますけれども、この埠頭に隣接しておりますスター埠頭というところ、これは現在、国内用の貨物を一部取り扱っている埠頭でございますけれども、これを国際貨物専用の埠頭として開発したいというのが、今回、バヌアツ政府が計画として持ち出してきたものでございます。

続きまして、この事業の概要でございますけれども、今ご説明いたしましたように、国際貨物専用のコンテナターミナルを開発するというのがこの事業の大きな目的でございます。主な内容といたしましては、200メートル規模の栈橋を新設することと、その後ろにコンテナを扱いますコンテナヤードを開発することになっておりまして、そのコンテナヤードを造るための舗装ですとか、後背地の埋め立て、それから、先ほど申しました栈橋のフロント部分の浚渫といったものが事業の中に入っております。あわせまして港湾関係の機械の設置も含まれております。

この事業に関しましては、既にオーストラリアの援助機関でありますAusAIDがF/Sを実施しておりまして、昨年8月に調査報告書が出ております。その調査報告書を受けまして、昨年9月に円借款の要請を正式に日本政府にしてきております。

この事業のEIAに関してですが、先ほど申しました、オーストラリアがやりましたF/S調査の中でEIA調査が実施されておりまして、その報告書は、昨年8月の時点でバヌアツ政府によって承認を受けております。

このAusAIDが実施いたしましたEIA調査でございますけれども、バヌアツ国内の法律ですとかEIAの手續に基づきまして、また、それだけでは不足しているということで、オーストラリアの国内の基準ですとか国際的な基準、さらに、AusAID自身はJICAの環境社会配慮ガイドラインも参照したということを言っているのですが、それらをもとに実施されております。ただし、今回、JICAといたしましては、サンゴ礁の生態系への影響等について懸念されるため、さらに詳細な状況を把握しようということで、念のために定量的な部分について追加で調査を行うことを計画いたしております。

これが今回の協力準備調査の目的でございます。

地図に移りまして、調査対象地域の位置図でございますけれども、先ほど申しましたように、バヌアツは太平洋の島嶼国の中で南のほうに位置しておりまして、オーストラリアですとかニュージーランドに近いところがございます。位置関係で言いますと、ニューカレドニアに非常に近いものですから、ニューカレドニアのちょっと遅れたような感じをイメージしていただければと思います。その中の首都がある島がエファテ島と申しますけれども、そのエファテ島にある首都ポートビラにポートビラ港がございます。

具体的にポートビラ港のサイトの状況でございますけれども、まず一番左の写真を見ていただきますと、ポートビラ市というところが、写真で言いますと右サイドにございまして、その南側に、今回の事業のサイトとなっております円借款の事業サイトがございます。赤線で囲った部分でございます。その左隣に無償資金協力で整備いたしましたメイン埠頭というところがございます。

今回、事業の対象としておりますスター埠頭でございますけれども、現在の航空写真と、フイービリティ・スタディーの中で提案されております事業計画と並べて載せさせていただいております。

現在のスター埠頭を見ていただきますとわかりますように、若干へこんだような形になっておりますところを事業で埋め立てをして、さらにそれを、今は未舗装なのですが、舗装してコンテナヤードとして整備するということと、三角形の左側になりますけれども、こちらに200メートル規模の栈橋を造ることが計画になっております。

調査の工程とお願いする助言の依頼内容でございますけれども、まず助言を求める範囲とい

たしましては、今回考えております協力準備調査（環境影響に係る追加調査）に係るスコーピング案ということをお願いしたいと考えております。本案件は環境カテゴリーAに該当しております。

全体のスケジュールでございますけれども、7月にスコーピング案をコンサルタントによって作成いたしまして、それを8月の頭に提出させていただきたいと考えております。ワーキンググループを8月上旬に開催いただきまして、その結果を受けまして、現地調査を8月から9月にかけて、1カ月半ぐらいの期間を考えておりますけれども、実施したいと考えております。最終的には9月の中・下旬にドラフトファイナルレポートを提出させていただきたいと考えております。

ただし、現在、コンサルタントへの調査の発注の手続をやっているところでございまして、詳細スケジュールが確定した段階で、ワーキンググループ会合の日程についてはご連絡させていただきたいと考えております。

ご説明に関しましては、以上でございます。

○村山委員長 どうもありがとうございました。

それでは、ご質問がありましたらお願いいたします。

高橋委員、どうぞ。

○高橋委員 この案件は、経済発展に伴うコンテナ埠頭の整備ということのようですが、先ほどのようなご説明の中でも、同時に観光も非常に増えておって、この資料でも、クルーズ船なども随分増えているようです。この表題を見ますと、ポートビラ港国際多目的埠頭整備事業、多目的埠頭というようなこともありますけれども、コンテナ貨物と観光との関係とか、あるいは今回の事業は本当に貨物だけなのか、観光は全く関係ないのか、その辺はいかがでしょうか。

○奥田 タイトルは確かに多目的と書かれているのですが、現在のバヌアツ政府の計画といたしましては、現在、観光のクルーズ船はメイン埠頭に着いておりまして、事業実施後も引き続きメイン埠頭のほうで対応し、それと機能を分けるような形で、コンテナ貨物につきましては、今回の事業の対象となっておりますスター埠頭に持っていくということで、今回事業の対象となっておりますスター埠頭に関しましては、国際貨物専用の埠頭とするというのが現在の計画でございます。

○高橋委員 多目的埠頭というのは、特別な意味が何かあるんですか。

○奥田 現在のところ、バヌアツ政府から提出されております名称をそのまま使っておりますが、申しわけありません。多目的という意味を深く先方に確認しておりませんが、いず

れにしても、先ほど申しましたように、目的としましてはコンテナ貨物ということになっております。

○村山委員長 よろしいですか。

それでは、他にいかがでしょうか。

先ほど、これまでの経緯についてお話があったんですが、この事業については、相手国のEIAは既に終了しているということですね。その中で自然生態系についても評価はされていると。しかしながら、より定量的な影響評価を行うために今回の調査があると、そういう理解でよろしいでしょうか。

○奥田 そのとおりでございます。環境に対する大きな影響はないというように結果が出ているのですけれども、我々といたしましては、サンゴに対する影響というのは気になるものですから、追加で定量的な調査をしたいと考えております。

○村山委員長 ワーキンググループのときに多分話が出ると思うのですが、EIAの中でサンゴ礁は扱ってはいるわけですね。

○奥田 はい、扱っております。

○村山委員長 しかしながら、十分ではないと判断されていると。

○奥田 ある程度調査はきちっとやっているのですけれども、若干定量的なところでもう少し調べたいというのが我々の今の考えでございます。

○村山委員長 わかりました。

いかがでしょうか。谷本委員、どうぞ。

○谷本委員 浚渫土砂6万立米、結構のあれですけれども、これはどのように処理を想定されていますか。

○奥田 今のところ、浚渫した土砂を、逆にこちらの埋め立てのほうに持ってくるというのをメインに彼らは考えております。

○谷本委員 フェンスとかその辺、考えておられますか。パイプでもってそのままやっちゃうというようなことは。

○奥田 工事に関しては、シルト拡散防止ネットの設置などを今のところ考えております。それによって濁りが出ないような形の対応をしたいと考えております。

○村山委員長 他にいかがでしょうか。どうぞ。

○二宮委員 スケジュールについてですが、7月から10月くらいまでと、かなり短い期間の予定になっていますが、このスケジュール上はステークホルダー協議の予定が入っていませんけ

れども、どういう想定でおられますか。

○奥田 EIAに基づきますステークホルダー協議に関しましては、現在、オーストラリアの調査の結果を受けまして、バヌアツ政府が自身でやるということになっておりまして、当然、EIA取得に当たって彼らも1回、住民協議はやっているのですけれども、それに加えて、もともと2月、3月に彼らはステークホルダー協議と、住民協議と、それから情報の公開についてやるということを約束していたのですが、若干遅れておりまして、現在、それをオーストラリアのAusAIDと一緒にやっていきたいということで伺っております。ですので、希望的には、今回の調査と同じようなタイミングで彼らがやっていただくことを我々としてはリクエストしているところでございます。

○二宮委員 確認ですけれども、オーストラリア政府及びバヌアツ政府で行われたステークホルダー協議の結果は、今回の調査でも踏まえて調査をされると。それでもし必要があれば、改めて調査の中でも行われる可能性があるというふうに理解してよろしいでしょうか。

○奥田 はい。

○村山委員長 松下委員、どうぞ。

○松下委員 全体の理解がよくできていないのですが、オーストラリア政府の援助あるいはニュージーランド政府の援助をする部分もあるということだったんですが、今回の事業とオーストラリア等の援助との関係、それからオーストラリア政府等の協力とか調整については、どういことになっているんでしょうか。そこらあたりを確認したいんですが。

○奥田 オーストラリアは、このポートビラ港を開発することによりまして、彼ら自身、観光客を出すとか、貿易関係はかなり密接ですので、そういったところで大きなメリットがあるということで、ポートビラ港の開発全体に対して彼らは協力を強く行っております。その中で、オーストラリア自身は借款の協力は行っておりませんので、まず今回のようにF/S調査を実施したり、専門家を入れたりしております。

オーストラリアといたしましても、まさに事業をやるところについて、日本の借款にぜひ期待したいということ言っております。したがって、我々としては、彼らが実施したF/Sの結果ですとか、現地の専門家等から情報をいただいて、今、審査の準備を行っているところでございます。オーストラリア政府といたしましては、引き続き技術的なサポートはやっていきたいということを言っておりまして、我々としても、オーストラリアとの連携案件として考えていきたいというふうに考えております。

ニュージーランドのほうは、別途、ADBと一緒にになりまして、国内交通のほうの調査を行っ

ておりまして、ポートビラ港の開発というところでは若干かかわってきますので、ニュージーランド等とも連携して進めているところでございます。

○村山委員長 早瀬委員、どうぞ。

○早瀬委員 ちょっと言わずもがなかもわかりませんが、港湾の整備をすることによって、陸上での貨物の移動だとか、そういう影響も当然大きくなってくるんじゃないかと思うんですけども、派生的な影響ですね。そういったものの移動に伴うもの、あるいは累積的な影響だとか、そういった面も含めて調査しておいていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

○村山委員長 田中委員。

○田中副委員長 サイトの状況という写真がありますね。これにポートビラ市近郊の湾全体の状況があり、その右下に地図のような形で落とされておりますが、私が確認したいのは、ちょうど真ん中に島、小さな字で読めないんですが、島があって、島と有償資金協力サイトのあたりで、砂洲のような形になっているのでしょうか、少しきいていると。確認したいのは、こういう湾の中の複雑な地形の中で、ある種の、海底が盛り上がってきているというか、堆積してきているのかなというふうに、この図から見えんですが、現地の状況はどうかというのが1点です。

それから、その上で、地図のほうでいけば、有償資金協力サイトと無償資金協力サイトと国内用埠頭サイトという3つのサイトを提示しておりますが、そもそも事業計画のところは、真ん中の有償資金協力サイトの埠頭化というか、増強案ということの理解でよろしいのか。

その2点です。

○奥田 現地の状況でございますけれども、ご指摘のとおり、ここのところは浅瀬になっておりまして、深さで言うと、一番深いところで4メートルぐらいでございます。したがって、土壌といたしましては砂地になっておりまして、ここに若干サンゴが張りついています。ただ、砂地でございますので、そんなに数はないということでございますけれども。

それから、今回の事業サイトそのものは、書かせていただいております有償資金協力サイトが今回の対象でございます。

○田中副委員長 そうすると、今言ったように、深さが4メートルぐらいのところにある種の、港湾の浚渫をして能力増強を図っていくということですね。しかもこれはそもそも、見ると、たまりやすいというか、そこに堆積しやすい海流の状況があるんじゃないかと思うんですが、そのように推測をするわけですが、見ていないのでわかりませんが。そういうところを選んで

やっても、港湾の増強というのはそもそも適しているのかどうか、そういう判断があるように思うんですが、その点はいかがでしょう。

○奥田 堆積しているというよりは、今、浅瀬という状況なのですけれども、現状でも港湾として活用されておりまして、浚渫するほうは浅瀬ではないほうなのですけれども、今、10メートルぐらいの水深がございまして、そこを12メートルぐらいまで掘り下げることなのですが、港湾として利用するほうは、浅瀬ではないほうを船の接岸に使用するといいますか、栈橋として利用するという計画になっております。

○田中副委員長 繰り返して恐縮ですが、海流の状況とか、そういうことで運ばれてきているんじゃないかと思ったものですから、とすれば、いずれまたそういうことを繰り返して浚渫をしていかなくتهはいけないんじゃないかと思ったものですから。わかりました。

○村山委員長 二宮委員、どうぞ。

○二宮委員 今の田中委員のご質問との関連ですけれども、今のご発言では、10メートルぐらいのところを12メートルぐらいに下げると。それは接岸する、三角になっているところの西側というか、左側のあたりを想定しておられるんですか。

○奥田 そうです。バースは、事業計画案を見ていただきますと、まさに左側のところの辺といいますか……

○田中企画役 三角形で言えば左辺のところですね。

○奥田 そこにバースを造り、浚渫をするところでございます。

○二宮委員 右側のほうは浅いわけですね。

○奥田 そうです。右側のほうは埋め立てをして、コンテナヤードにするということでございます。

○二宮委員 左側の写真で見る限り、島があつて砂洲に沿ったところが少し色が濃くなっていて、水深が少しあるエリアかなという感じはするんですが、湾の入り口のほうから入ってきて接岸するわけですから、その辺は12メートルぐらいの水深を保つようにずっと浚渫をするんですか。どのぐらいの範囲で浚渫するんですか。

○奥田 浚渫は前方の部分だけでございます。

○二宮委員 そこだけ。

○奥田 はい。

○二宮委員 ただ、大きなコンテナ貨物が入ってくるのに一定の水深が必要なわけですよね。そうするとそれは問題ないんでしょうか。航路の間というのは問題ない。

○奥田 はい、問題ないということでございます。

○二宮委員 その辺を、非常に複雑な環境状況がありそうですので、今、田中委員がおっしゃったように、時間の経過とともに、土砂の堆積であるとか、土砂といたしますか、土とか砂が自然の状況でたまってきたり、一定の水位が保たれたりというのは、かなり慎重な評価が必要になろうかと思うんです。それで港のところを12メートルまで水深を確保するということになる、そのことがまた海流に影響を及ぼすこともあって、そこをきちっとやっていただくことを考えると、オーストラリア政府のEIAの結果とも関係するんでしょうけれども、先ほどの期間がこれで十分かなというのが、それがちょっと心配になって質問いたしました。

○佐藤委員 引き続き、田中委員、二宮委員の指摘と続きますけれども、真ん中に小さい島がありますよね。その右側にも湾があるわけですね。そうしたときに、ここで有償資金協力サイトと国内用埠頭サイトというのを造っていったときに、右側の内湾のほうの海流の流れがかなり変わる可能性がありますよね。つまり、この三角形のところに出口があるからこそ海流が回っているのであって、そこら辺の丁寧な、国内用埠頭サイト、そして有償資金協力サイトのところをシミュレーションしておかないと、もしかしたら内湾のほうの海流の流れがとまる可能性がありますよね。そういう意味で、国内用埠頭サイトの影響のことと組み合わせながら考えていかないと、非常に危険かなと思っておりますので、ぜひ海流の流れのことを踏まえて考えていただければと思います。

○奥田 国内用埠頭のほうは、ADBが今、事業化の検討はしております。ですので、彼ら自身、そういったところは認識しているようでございまして、彼らはこれからEIAとかやっていく形になりますけれども、ADBとともに、複合的な影響についてはきちっと確認していこうという話をADBとはしております。

○村山委員長 他にいかがでしょうか。

お話を聞いていると、いろいろな主体がかかわっていて、しかも今回の調査の範囲もその中で限定されているということで、ちょっと全体が見えにくい可能性があるということと、我々が助言する場合、どの範囲まで助言をすべきなのかという、少し判断しにくいところがあるような気がしますので、ワーキングの担当はまだ決まっていないと思いますが、そのあたりも考慮していただいて、ぜひ十分な情報提供をお願いしたいと思います。

他にいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、まだ日程は未確定ということですね。

○河添課長 そうですね。コンサルタントの調達がまだということもあり、その辺のめどが立

ちましたら、8月に協議をお願いすることになります。

○村山委員長 それでは、よろしければ、この事業についてはこれで終わりにしたいと思えます。どうもありがとうございました。

では、次に4番目ですが、こちらは補足説明ということで、PPPインフラ事業の調査に関して改めて補足をさせていただくということです。よろしくお願いいたします。

○河添課長 私のほうから簡単に説明させていただきます。

以前、11月の全体会合の中で、協力準備調査(PPPインフラ事業)の説明をさせていただいたのですが、その後、具体的な案件が出てきて、前回の全体会合でもワーキンググループを行ったときに、熟度が随分低いのではないかというお話もいただきました。一方で、5月、6月にかけて、日程表をご覧くださいと、PPPインフラ事業の案件がメジロ押しで協議にかかってくるということで、いま一度、PPPインフラ事業というものはどのような事業なのかを、念のために確認させていただきたいと思う次第です。

補足資料をご覧くださいと存じます。要旨のところにこの事業の趣旨が書かれているのですが、PPPインフラ事業というのは、相手国の要請に基づかない民間提案をベースにした調査というのがキーワードであります。また、案件の形成の早期段階の事業も含まれるということでございます。あと、調査の期間、費用の上限があること、また、本調査の結果のみだけではなくて、他の調査、相手国が作成した報告書、あるいは提案企業が独自に作成した報告書も含めての審査になるということでございます。ですので、PPPインフラ事業の協力による調査だけが審査対象のドキュメントを作るものではないというケースもあるということでございます。

特に①のところなのですが、相手国の要請に基づかないということは、普通の協力準備調査であれば、相手国の要請に基づいて我々は実施しますので、例えば住民協議とか、具体的に相当突っ込んでステークホルダー協議もできるわけです。一方で、相手国の要請に基づいていない段階においてステークホルダー協議をやってしまうと、彼らに余計な期待・危惧を与えてしまう場合があったり、その事業が成立しない場合もあるわけです。そういう状況の中で、あえて先行して調査を行うというのが特色になっておりますので、その点を踏まえて、そういう背景がある調査であるということをご認識いただければと思うわけです。

調査の背景・特徴というのは、今ご説明させていただいたとおりです。

3. 本調査で行われる環境社会配慮確認ですが、具体的には、これから5月、6月にメジロ押しですが、スコーピング案の協議あるいは最終ドラフトについて、助言委員会に諮

ることにさせていただきます。そのときの実際の事業の確度あるいは熟度ですけれども、スコアリングを改めて実施して、重要と思われる影響項目や調査方法を決定するということ、こういうプロセスをとっていく形のものが多いと思われます。

また、調査の範囲や情報の取扱というところですが、提案型でありますので、そういう意味では、相手の事業に関するコミットメントが浅い段階で余り詳細な調査をやってしまうと、相手のほうが、ステークホルダーあるいは現地の住民の方に逆に迷惑をかけてしまう可能性もあるという意味でのレベルの調査をやる可能性もあるということです。

そういう背景のもとに、PPPインフラ事業の協力準備調査というものが行われるという点についてご理解いただければと。その節は、協議の節は、どういうところに助言をいただきたいということで、こちらのほうもご説明させていただきますので、ご理解いただければと思う次第です。

ここまで説明させていただいて、ご質問等を承って、その次にベンタインの、これは有償のPPPの調査なんですけれども、説明に移らせていただければと思います。

○村山委員長 今ご説明をいただきましたが、同じ資料で、後ろのほうに、昨年11月5日付けの資料がついておりますが、こういう形で、以前一度紹介はいただいたんですけれども、改めて説明をいただいたということです。

何かご質問あるいはご意見もあるかもしれませんが。

福田委員、どうぞ。

○福田委員 2点ほどあります。

提案型の調査なので、熟度にさまざまな違いがある、あるいは特に相手国政府のコミットメントの度合いには、案件によってかなりのばらつきがあるというのは、そのとおりなんだろうと思います。

ただ同時に、案件の熟度の違いというのは、実は通常の相手国政府からの要請がある協力準備調査でも、ある程度同じことが言えるわけで、例えば、私たちが今ここで議論しているものの中でも、サープラナ的な部分がたくさん多く含まれるような協力準備調査もあつたりしますし、もっと言えば、開発計画型の技術協力みたいなものもあつたりするわけで、それは恐らく、案件の熟度ということの一般論としては、あらゆる事業にあるはずで、そういう意味では、提案型で問題になってくるというのは、恐らく相手国政府との関係における、相手国政府のコミットメントの強さの違いというところが、むしろメインなのではないかということを感じました。

いずれにせよ重要なのは、プロセスの中できちんと代替案の比較が行われると。その中で影

響を受ける住民の意見、見解が反映されるということをどこの段階で確保していくのかということだと思うんです。それができる、相手国政府のコミットメントの度合いによって、できる範囲が変わってくるというのは、これはいや応なしにそうなるだろうと思います。

そういうことを考えていくと、重要になってくるのは、そもそもこの提案されているPPPの事業が一体どういう熟度のものなのか、あるいは相手国政府との間でどのような段階まで話がいっているものなのかという、前提条件をきちんと明らかにしていただくことではないのかと思うんです。

その上で、今回の調査は、理想的には、あるいは円借款になるときはここまでできなければならないけれども、今回の調査ではここまでしかできないと。この部分は残りましたよという、一つ一つのステップにおいて達成すべき部分、あるいは次に積み残しになっていく部分というのを一つ一つ確認していくという作業が、最終的なプロダクトとしてきちんとした環境社会配慮がなされた事業を造っていくという意味では重要なんだろうと思います。

なので、ご説明の中で、その事業が今どこにあるのか、相手国政府とどこまで話がいっているのか、あるいは相手国政府の計画の中にどういうふうに位置づけられているのか、あるいはいないのかという前提条件をきちんとご説明いただくということが、今回のご説明との関係では重要になってくるのかなというふうに思いました。

もう1点申し上げたいと思ったのは、簡単な話で、今の話の続きでもあるんですが、結局、最終的に円借款の事業になるという段階において必要とされる環境社会配慮の程度というのは、これは変わらないというのが原則だと思うんです。なので、それぞれのステップの中で、例えば委員の側からすれば、どこまでが今回の協力準備調査できて、どこまでができないのかというのは、なかなかはかりがたいものがあると思うんです。相手国政府との関係も、私たちは相手国政府と話しながらやるわけではないですし、予算的な制約というものも、コンサルタントの方からすれば、見ればわかることなのかもしれませんが、私たちはそういうものを前提に議論しているわけではないですから、そういうところもなかなかわからないということになると、ここで助言委員会としての助言というのは、ある程度、この事業に融資していいのかいけないのかというガイドラインとの見合いの中で、ここまでやってほしいというものを提示することになってしまうと思うんです。それはそれで、この調査の中ではそこまではできませんでしたというところは、例えばドラフトファイナルのご報告をいただくときに、出口の段階でも一つ一つ明確にさせていただくと。次に助言の中で積み残しになってしまった部分、あるいはさらなる協力準備調査をかけて詰めなくてはいけない部分というのも、それはそれでレポ

ートの中で率直に触れていただいて、次のステップにつなげるということを確実にやっていくということが、最終的な案件を適切にする上では重要なと思います。

○河野課長 ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思っています。

1点目につきましては、我々のほうからも、こういった前提協議でやっているのかというのをしっかりとさせていただくということかと思っています。

2点目につきましても、熟度はいろいろと違うんですけれども、委員の先生方のご意見を全く制限するものではありませんので、それは言っていて、我々のほうから、今回はここまでですというふうなご説明をさせていただくと。最終的に違う調査が必要な場合には、そこを埋める形でまた再度ご説明させていただくという形にしたいと思っています。

○村山委員長 原嶋委員、どうぞ。

○原嶋委員 今までワーキンググループでPPPのお話を何度かさせていただいて、感じたことがあります。一つは、いろいろ議論している中で、お答えになるときに、上位計画との関連性が薄いとか、熟度が低いとか、あるいは、商業上の秘密であるとかということで、どうしても突っ込めない部分が必ず出てくるんですね。一番懸念しているのは、結局、地元住民の方が全く知らない間に話が決まって、突然事業が始まるという事態が起きるようなことがあるんじゃないかということです。

逆に質問なんですけれども、こういうPPPの事業について、ガイドラインでは余り想定されていなかったんですけれども、実施が決定し、かつ熟度がある程度高まった段階で環境社会配慮の審査を入れるかというタイミングを少し見直す余地があるんじゃないかという印象を持っているんです。いろいろ意見を言うこともとても大事だとは思いますが、いろいろ意見を言っても、それは秘密ですから、今はわかりませんからと、そういうことが出てくれば、結局、意見を言って議論はしたけれども、議論していないような状態になってしまうわけです。PPPについて、環境社会配慮の審査とか、助言委員会の介入するタイミングとか回数とか、ちょっと工夫される必要があるんじゃないかという気がしているんですね。我々が質問しても十分な答えが返ってこないし、質問を受けた側も十分答えられないという、ちょっともどかしい状況が何回かあるので、ご検討いただければと思います。

○河添課長 我々JICAが協力準備調査の中で担当するポジションというのがどういう位置づけなのかという点について、JICA側がもう少し説明できたほうがよろしいというところですね。調査の全体像の中で我々JICAが担うことをはっきりさせていくということが1つかもかもしれません。それは、今、福田先生からもご指摘いただいたので、重点的に説明させていただくことに

したいと思います。

あと、投融資の案件においてもJICAのガイドラインは適用されるわけです。そういう意味では、環境レビューをルールに基づいてやっていくことになりますし、審査の方針は変わりません。全く住民が知らないうちに事業が始まるということについて、それは避けなければいけないという認識です。また、住民協議なりが、あるいはステークホルダー協議がきちっとやられているということは審査の中で確認していくわけです。環境レビューの段階でご報告の機会もあると思いますが、現地の状況も含めて報告を行うということになると思います。

○村山委員長 よろしいでしょうか。

私も感想を述べさせていただくと、当初お聞きしていたよりは、割と具体的な事業が出てきているなという印象を持っています。それだけに、対象となる地域のステークホルダーもある程度限定をしやすい状況なので、そういう中で、余り協議をしないという姿勢でいいのかなという気は少ししているんですね。

ただ一方で、事業の性格が違うというのは確かにあるんですけども、そういう状況で、ガイドラインにのっとって議論せざるを得ないということになっているので、そのあたりの仕分けが結構難しい。ガイドラインとは別にルールを決めてやるのであれば、それはまた別にルールを決めればいいんですけども、ガイドラインにのっとってやる以上、ステークホルダー協議とかということも入ってきているので、そのあたり、もうちょっとルールを確認していく必要があるのかなという気がします。これは感想とコメントです。

それでは、他によろしいでしょうか。

他の議論もありますので、ここで1回休憩を5分程度入れさせていいですか。その後、次の案件説明をお願いします。

(休 憩)

○村山委員長 それでは、再開させていただきます。

2-1の5番目、ベトナムのベントイン駅周辺総合開発事業のスコーピング案ということです。

では、ご説明をお願いいたします。

○山田 民間連携室連携推進課の山田と申します。よろしくお願いします。

先ほどの議題にもあった、まさにPPPインフラ事業の協力準備調査でございます。

本件は、ベトナム南部のホーチミンのベントイン駅周辺の地区を開発するという事業でございます。こちらは、実は円借款をコミットしつつ事業を進めておりますホーチミンの都市鉄道1号線というのがございますけれども、その末端の駅でございますベントイン駅というの

がございまして、その駅の地下を開発しようという案件でございます。

ベントイン駅周辺は、古くから市場を中心に多くの市民が集まるというふうに書いてありますけれども、非常に重要な都市拠点として位置づけられております。円借款で進めております1号線は当然ですが、市内の幹線道路、バスターミナル、いろんな交通モードが結節しております。将来的には、我々がお金をつけている1号線のみならず、UMRT、アーバン・マス・ラビッド・トランジットですけれども、その2号線、こちらについてはADB他のファイナンスでもう既に動き始めております。それから、将来の計画路線としては、3a号線、4号線の乗り入れも計画されているという、非常に重要な交通のハブということでございます。

このように、人並びに都市機能の集積度も高く、経済、観光、歴史、文化、商業の中心地域となっている一方で、道路を含めてインフラの整備状況は不十分で、交通混雑の問題を起しておいて、何とかしないといけないという状況でございます。

その次の段落ですけれども、特に現状、バイクや車の急増に対して、道路網の再整備、公共交通機関の導入等による交通手段の再編、また歩行者空間の整備といったことが、交通に係る課題として顕著にあらわれているということでございます。まさに円借款の部分は、こういった混雑の解消の一助として計画されているものでございます。

「また」というところですが、法定都市計画をホーチミンにおいて策定しております。こちらの都市計画においては、土地利用、それから建築条件、アーバンデザイン、地下空間の利用計画、駅前広場整備、こういったものを定めることを主眼としておりまして、先ほど申し上げたような背景もございますので、ベントイン地区での整備のニーズというのは非常に高いということでございます。

それから、一番下のところで、下線を引いてあるところですが、路線を整備するということを、公共事業として円借款を使いながらやっているわけですが、それとともに民間資本を活用した商業施設等を整備するということで、交通モードの魅力、相乗効果を一層発揮していこうというようなことございまして、こういったことをトータルで、質の高い都市空間の創出のために行っていきたいということでございます。

以上が調査の背景でございます。

補足的に申し上げますと、円借款のほうは2007年3月の終わりにコミットしておりまして、その後、1号線の整備を行っているわけですが、大半は高架型なんですけれども、今回の事業と重複するベントイン駅の周辺においては、1号線が地下に潜ってくる区間でございます。円借款の事業は全体が20キロ弱ぐらいの計画なんですけれども、2.6キロ程度は最終的に地下

に潜ってくるということでございます。

今回の事業は、地下の部分の、円借款でやっている1号線のみならず、今後、2号線、それから3a号線、4号線といった複雑に入ってくる地下の空間を公共空間としてまず整備して、歩行者の動線、利便性をよくしたり、商業施設を入れたりするエリアということでございます。

今回の調査の業務概要は、そういったことで、地下の空間を整備する事業のF/Sを検証するというところでございまして、具体的な調査業務概要、内容ですけれども、タイトルが重複しておりますけれども、地区の現状と動向調査、それから課題の抽出、課題の整理と事業ニーズの把握、プロジェクト整備計画の策定、環境及び社会面の配慮事項の調査、積算事業費の算出と技術的課題の検討、事業スキームの検討、事業性評価/事業効果というような調査内容でございます。

カテゴリーにつきましてはAを振っております、ガイドライン上、環境への重大で望ましくない影響のある可能性を持つようなプロジェクトに該当するためということでございます。

事業そのもののスコープでございますが、申し上げているとおり、事業エリアはベンタイン地区ということでございまして、地区の現状としましては、先ほど来申し上げているように、1号線の駅の計画が進行中でございます。その他は先ほど申し上げたとおりです。

事業の規模ですけれども、大まかな事業のコンポーネントとしては、地下街を造るということで、地下の通路ですとか、地下の広場ですとか、店舗、商業施設ですね、そういったものを造るということでございまして、規模感ですけれども、地下の1階部分で約5万2,000平米ということですので、東京ドームより少し大きい面積かと思います。

「ベンタイン駅-オペラハウス駅間、約1万8,000平米」というふうに書いてありますけれども、右下の図を見ていただくと、複数のラインが交錯している地点がベンタイン駅でございまして、そこから北東方向に延びていって、このあたりが次の駅ということで、オペラハウスでございまして、ここを結ぶような地下空間を造るという計画でございます。

よりイメージを持っていただくために、こんな図をお付けしておりますけれども、これが地上レベルですが、ベンタインの市場というのがありまして、それからロータリーがこの辺を回っていて、複数の道路が交錯するようなハブの地点となっております、地上の交通はそんなことでございますし、地下の交通モードも同じように、ハブとなるような空間がここに出来上がるということです。地下街を作ったりとか、歩行者の通路を造ったりとか、広場を造ったりとか、こんなようなことでございます。

地上の現状でございますけれども、こんな感じになっておりまして、冒頭申し上げたように、

バイク、タクシー等が非常に多く行き交っている状態ということです。こちらも同じく写真ですけれども、このあたり、一番大きな、白いボックスみたいになっているのがベントイン市場です。

それから、このあたりがロータリーということで、地下は、これから開発しようというところが、まさに赤色の網かけをしているところですが、基本的に公共空間の下でございまして、道路の下を通るような形で、かつ、開発を進めている路線の下なのか上なのか、設計を試みないとわからないところはありますけれども、基本的には地下鉄のラインとかぶるような形で通路を設けていくということでございますので、基本的には土地収用の問題等々は発生しないということでございます。

1号線の円借款の事業を進めながら、駅の地下街のこともやっていこうということなので、工法の調整とか、そういったことを今後先方と調整して、詰めていかないといけないということでございます。シールドで掘るのか、それとも開削して掘っていくのかというようなことであるとか、スケジュール感の調整とか、そういったことが発生してくるというような状況でございます。

調査全体のスケジュールですが、今年1月から現況の調査に入っておりまして、課題の整理等を行っているのが昨年度一杯ということで、環境の現況調査なども行っているということでございます。今回、この全体会で案件の概要をご説明しましたので、その後、スケジュール上やや間があいてしまうんですが、スコーピング案についてワーキンググループをやらせていただいて、その後、環境についても調査を8月、11月とかけていくというようなことでございます。

先ほど福田先生からもご指摘がありましたけれども、PPP全体で言うといろんな案件がございまして、どれがどういうステージかということなんですけれども、これは円借款の地下鉄の開発事業と密接に関連している事業ということで、先方のコミットメントというか、認識も相当程度高いということでございます。ただ、1号線のみならず、将来路線も含めた路線に関連するということですので、完全に今回提案型の調査で得られた結論どおりに事が運ぶかという点、それは今の段階では何とも言えないところがあるということでございます。

ただ、この地下街の開発自体は、少なくとも計画をしておかないと、今後乗り入れてくる2号線、3a号線、4号線が入ってきたときに、複雑に交錯してまいりますので、公共空間としてそれを整備しないといけないということは確かですので、2号線を既に回し始めておりますので、この段階で、どういうふうな地下街を造るかという計画を持っておかないといけないとい

うことは、少なくとも確かであると、そういう状況でございます。

以上でございます。

○村山委員長 ありがとうございます。

それでは、ご質問をお願いします。

松下委員、どうぞ。

○松下委員 ホーチミンシティは、もともとメコン川のデルタ地帯にあると思いますので、地盤としてはそれほど強固ではないと思うんですが、地下街を造ることについて、そのあたりは大丈夫なのかどうかということと、既にベトナムで地下街を造った事例はあるのかどうか、そこらあたりをお聞かせください。

○山田 地盤のことについてご指摘いただきましたけれども、円借款の事業自体が、先ほど申し上げたとおり、2.6キロ程度は地下を潜るということですので、少なくとも1号線に関するEIAは当然ながら行っておりまして、地盤についても当然カバーされているということでございます。

2007年当時ですので、まだJICAになる前でございましたけれども、当時、環境の所見を書いたわけですが、そのときの文書によると、地盤の問題については、少なくともモニタリングをやっていく必要はあるけれども、特段の大きな問題点はないというふうなことで結論づけられておりますので、今回もそのラインに従った事業を行っていくのかなということでございます。

それから、こういった地下街開発の案件はベトナムでやったことがあるのかということですが、実はこういう複雑なハブとなるような大規模な、先ほど申し上げました東京ドームより少し大きいぐらいの規模感の地下街開発をやったということは、聞いておりません。もちろん、地下の駅というのは開発の実績がございますけれども、これほど複雑な地下空間の開発というのはないというふうに理解しております。

○村山委員長 岡山委員、どうぞ。

○岡山委員 今回すべて、既にある商業地域のさらに地下に地下街を建設するという案件なんですが、そうなってくると、カテゴリーAになった分類の根拠が、環境への重大で望ましくない影響がある可能性が高いということが根拠になっているんですけれども、感覚的には、別に地上にあるものにさほど、地下鉄を掘っていくときもそうなんですけれども、もしかしたら多少道路に影響するということはあるかとは思いますが、歴史的な建造物に傷をつけるわけでもないと思いますし、移住が必要なわけでもないので、逆に、何が環境と社会に影響があるとお考えなのかをお聞きしたいんです。

○山田 円借款の事業自体、ガイドラインが違うのであれなんですが、旧ガイドラインに従って振られている格がAということでして、当時は地上の部分も含めてAということですので、少し前提が違うのかもしれないですが、それに倣ってというか、それと関連する事業ということで、念のためAというふうに振っております。

念のためというのは、具体的に我々が想定している影響としましては、当然、大規模に地下を開発していくわけなので、工法によっては開削をしてやるというようなことで、シールドだったらそれほど、地下で静かに、静かでもないのかもしれないですが、掘っていけばいいということですけども、地上への騒音ですとか、埃の問題、それから振動の問題、そういったものについては慎重に見ていく必要があるかと思っておりますし、それから、先ほどもご指摘いただいたような地盤の問題については、既に問題がないということで所見は得ているわけですけども、改めて掘ってみたところで、地下水とか、そういったことについても、慎重にモニタリングは少なくともやっていくような意識が必要だろうということで、振らせていただいております。

○村山委員長 福田委員、どうぞ。

○福田委員 ご説明ありがとうございます。先ほど、PPPインフラ事業の若干特殊性というのがあるということとの関係で幾つか議論させていただいたんですが、重要なのは、どこがポイントなのかというのは、先ほどの議論を思い出しながら整理すると、一つは、現状で通常の相手国政府主導の事業と同じような住民との協議ができる状況にあるのかどうなのかということです。もう一つが、今回の協力準備調査、その中で行われる環境社会配慮調査で、この事業が円借款になったとして、環境レビューに耐えられるようなクオリティーの環境社会配慮調査というものを目指しているのかどうかという、2点がポイントなのかなと思うんですが、その2点はいかがですか。

○山田 今回の事業につきましては、我々としても、事業化される見込みが相当程度高いだろうというふうに思っております。円借款の事業本体に関しても、当然ですけども、住民とのステークホルダー協議を6回、7回とやったというふうに聞いていますけれども、環境レビューも当然やっているということでして、それとかなり密接に関連する事業ということで、今回はそういう意味で、熟度が比較的高い案件というふうに我々としては認識をしております。

○村山委員長 平山委員。

○平山委員 先ほどの松下委員の質問は、私がお聞きしたかったところなんですが、そのお答えに関連してなんですけれども、地盤については余り大きな問題はないというお話だったんで

すけれども、非常に規模が大きいということを考えますと、特に一番心配になるのは地下水の問題なんですけれども、地盤沈下の問題だとか、地下水の水脈に当たるのではないかとか、ベトナムというのは、私、土地勘はありませんが、かなり雨量が多いのではないかという気がしております。そこらを含めて大きな問題はなしという結論が、先ほど地盤の問題のところ指摘されたような、要するに地下水のことを含めて大きな問題はないという結論が出されているのでしょうかということと、2.6キロの調査のときにカバーされている地域と今回の対象地域は、十分重なっているのでしょうかということをお聞きしたいんです。

○山田 1点目のご質問ですけれども、ご指摘いただいた点については、環境所見を、円借款の事業について作るときに意識をしているようでして、地下水の流入を防止するような工法をとるとか、そういうことで影響はミニマムにされるのではないかというような記述がございますので、詳細は私も、その結論に至るまでにどういう過程があったのかというのは、申しわけございませんが把握しておりませんが、少なくともポイントとしては押さえられているということでございます。

それから、円借款事業との関連性につきましては、ちょっと小さい図で大変恐縮なんですけど、ここがベントイン駅ですけれども、1号線というのがこのラインを通ってここまで入ってくることになります。2号線というのが横のラインです。それから3a号線というのが、少し色が薄くて見えにくいんですが、1号線からさらに南へ延伸するような形の路線でございます。それから、4号線が少し斜めに入ってきて、1号線と上下に重複するような形でベントイン駅にたどり着くような路線でございます。

したがって、我々が円借款でやっている1号線との関係で言いますと、このラインですが、今回提案を受けて我々が調査をやっておりますのが、ピンクの網かけをしている空間でございますので、1号線と基本的には対応している空間と。もちろん、横に面的な広がりが出てくるところもございますので、そういった意味では少し、円借款のときに想定していたものよりも幅広くなっている部分はございますけれども、基本的には重複しているということです。

○平山委員 私が気になっておりましたのは、1番目の論点についてですけれども、1号線とか地下街に水が進入してくる、来ないというところが大丈夫かということではなくて、むしろどのくらいの深さで造るのかということとか、周りに川がありますけれども、その川を水源とするような地下水分がひよっとするとあるかもしれない。帯水層とか不透水層の位置があるのかもしれない。それを1号線だとか今回の地下街を建設するときに深く掘り過ぎてしまうと、不透水層を破ってしまって、周囲の地盤沈下を引き起こしてしまうようなことがないのかという、

そこらのところまできちんと押さえた上での大きな問題はなしということだったのでしょうかということが聞きたかったんです。

○山田 手持ちの資料では、当時の1号線をやったときにご指摘いただいた水文への影響、不透水脈への入り込みがあるのかないかといった点がどの程度確認されたか、今、この場では確認できませんので、改めてワーキンググループのときにお答えする形で、もしよろしければお答えをさせていただきたいと思います。

○田中副委員長 今のことも若干関連すると思うんですが、カテゴリーAに分類されている根拠として、環境への重大で望ましくない影響のある可能性を持つということですね。直感的には、地下街だとすれば、今言った地下水への影響とか水文への影響、こういうことを考えるわけですが、そのことが余り問題ないとすれば、環境への重大で望ましくない影響のある可能性、どんなものを想定されていますかというのが1点です。

もっと言えば、カテゴリーAに分類された根拠はどこにありますかと。こちらのガイドライン上は、幾つかのプロジェクトとか、幾つかの要件が具体的に明示されておりまして、例えばこの事業は、非自発的な住民移転のようなものが想定されていますかというのも聞いてみたいと思うんです。

ですから、そもそも環境への重大で望ましくない影響があるとする、これは一体何でしょうか。どんなことを想定されているかということと、カテゴリーAに分類されている具体的な抵触している事案はどこにあるのでしょうかという、2点お尋ねします。

○山田 重大な影響があり得るというのは、先ほど岡山委員へのお答えの中でも申し上げたような点でございます。すなわち、工事中に予想される影響が、今後いろいろ調べてみて採用される工法によっては、あり得るのではないかとということでございます。

それから、2点目のご質問ですが、委員に例えばということで挙げていただいた住民移転に関して言いますと、これは地下ですし、既に1号線をやる中で用地取得を含めて対応がとられておりますので、基本的には住民移転は発生しないということでございます。

ただ、何分にも新たに計画をしてみて、ここに約5万2,000平米というふうに書かせていただいています、これも実は詳細には幾つかのバリエーションがあるようでございまして、今お示ししているような地図も一例ということでございますので、今後の計画を先方政府と協議しながら作っていく過程においては、もしかしたら当初想定しなかったような影響、ガイドライン上に定めるものに抵触していくようなものが発生しないとも限らないということで、そのあたりはまさに調査をやりながら、昨年度の中でやった現状課題の整理、それから整備計画の算

定というのが、一番上のバー、チャートでいきますと7月から8月ぐらいに行われるわけですが、6月ぐらいにあらかたの、どんな事業かというような姿が見えてくるわけですがけれども、それが決まって、今日申し上げているような事業内容がどういうふうになるのかというのが固まってきた段階で、改めて環境についてしっかりと調査をしていくという流れでいると……。

○田中副委員長 わかりました。

ガイドラインの冊子の24ページと25ページに、別紙3というのにカテゴリーAの要件が書いてあるんですね。この中のどこに当たるのかなとさっきから見ていまして、それで抵触はどこにあるんですかというのをお尋ねしたのが一つです。

それと関係して、もう一つ、重ねてお尋ねしますが、5万2,000平米の計画のときに、特に細長く、面的な開発と線状の開発が想定されているようですがけれども、それは、地下鉄2号線でしょうか、2号線の線路沿いになるんですか、オペラハウス駅までは。

○山田 オペラハウスまでは1号線です。斜めに走っているのが1号線で円借款。

○田中副委員長 1号線はもう既に整備済みのわけですか。

○山田 まだ実際に工事は行われていません。まだ入札の段階です。

○田中副委員長 そうすると、この工事を行いつつ地下街もこれに沿って整備すると、こういうことですね。

○山田 左様です。

○田中副委員長 わかりました。

○村山委員長 谷本委員、どうぞ。

○谷本委員 二つだけ。建物を壊すというか、土地を確保するというあれは本当はないですか。これが一つ。その関係では、先ほど歴史的構造物というあれもありましたけれども、その辺の調和あるいはそれを壊してしまうようなことにならないかというのが一つ危惧される点。

それからもう一つは、先ほど来、地盤と地下水の話が出ていましたけれども、降水関係ですね、雨季・乾季が結構激しいところだと思いますから、これだけ大きなものを造って、サイゴン川が横に流れているとすれば、水が入り込んだときは大惨事を起こすと思いますが、その辺のリスク管理が本当にきちんとできているのかどうか。地下水の話は当然、横から下から来ますけれども、私は上からのほうがむしろ怖いんじゃないかと思いますので、そこは注意をしていただきたい。

○村山委員長 大体よろしいでしょうか。

原嶋委員、どうぞ。

○原嶋委員 先ほどの議論との関連で、結局、もう少し先方政府とのすり合わせができた段階で調査をするとか、スコーピング案を議論するとかという、タイミングをもう少しずらすことができないのかというのが率直な印象なんです。

○山田 その点は、我々もそうできればいいなということではあるんですが、これは最初に、PPPインフラ事業調査を導入しまして、こういうことで助言委員会に制度としてお諮りするような仕組みにしていきたいということをお話しさせていただいたときの整理では、ただ協力準備調査、要請を前提としたものと基本的には同じ扱いをすると。極力あわせていくと。情報公開等々でまた違った扱いをせざるを得ないところはあるけれども、そういうような整理に達しておりますので、そのあたりは、実は先ほど休憩のときにも中で話していたんですが、別の扱いをしたほうがより合理的であるということであれば、そういった方策も少し考えてみたいと思います。

○村山委員長 二宮委員。

○二宮委員 手短ですけども、この計画を見たときに、地下とか地上の交通を複雑にコントロールするというか、プラス空間をうまく利用していくという意味では、日本の場合は民間企業でもそういう技術とか蓄積を持っているところが多いと思ったので、非常に夢のある事業かなというふうに直感的に思ったんですけども、そこで、今まで質問があったこの助言委員会との関係という点で考えたときに、大都市の中心部で、交通が非常に雑多に発展しつつあるといえますか、インドネシアとかタイとかの大都市と同じような経過をたどろうとしているときに、地下鉄の計画の全体像を私は余りよく知らないのですが、わからないのですが、公共交通機関を入れて、バイクとか自動車とか、モータリゼーションのほうにシフトしようとしているところを、イメージとしては東京のような形で、それを抑制して流していこうと。そのことによって、今後発生するだろう大気汚染みたいなものをうまく抑制して、都市の環境に配慮した整備をもくろんでいるのかなというふうに思ったんです。

そうなってくると、ここのプロジェクトだけではなくて、全体のホーチミン市の交通計画の中で交通量をどう削減していくかとか、この写真にも、マスクをしたバイクの人が出ていますが、バイクはどちらかというと、移動の手段プラス趣味みたいなところがありますね、現地の方にとっては。そういうものをバスに誘導して、バス専用レーンをジャカルタみたいな形で造って、交通量をうまく削減していくような全体のプランとして位置づけを現地政府はしたいと思っているのではないかというふうに考えたんです。

もしそうであるならば、もうちょっとトータルな大きな視点での環境社会配慮というか、環

境影響評価みたいなものも必要だろうと思うんですが、今回の調査の中では、駅の周辺地区の整備の影響評価しか想定されていないのかなという気がしたので、そうだと、今までのご質問のように、環境への影響はどこにあるんですかという話になってくると思うので、もうちょっと広いところにフォーカスを当てて、それに民間の事業が入ってきて、それとセットで交通計画を含めた調査にしましょうみたいな、そういう話にはならないのか。ぜひそういうふうにしないと余り意味がないという、お願いと質問と半々みたいなものなんですけれども、その辺はどうなんでしょうか。

○山田 実は委員に今ご指摘いただいた点は、大きな交通モードのシェアをどうしていくかみたいな話は、この計画の前に、もっと言えば、この計画の前提となっている円借款の前に、ホーチミンの都市交通計画調査というのが行われておりまして、これが2002年から2004年ということで行われたもので、2020年までの公共交通のシェアを45%から50%にするという大きな目標が立てられているということは、事実としてございます。そのラインに沿って、円借款をつけている1号線の事業、それから今回の駅を含むものがアイデアとして出てきているということとはございます。

ただ、今回の調査の中で、委員のご指摘の点をさらに、実際マスタープランで書かれたモータルシェアみたいなものがどういうふうになるのか、あるいはどうすべきかというのをさらにレビューするということところまでは、作業としては今回の調査の中には入っておりません。

○二宮委員 だとすると、全体の交通計画調査の進捗の確認とか、そういうものも含めた内容にさせていただくことが、この委員会で検討するという意味では、より意味のある調査になるのかなという気がいたします。

○村山委員長 大体よろしいでしょうか。

私がやや懸念するのは、スコープとして入れていただければいいと思うんですけれども、地下に快適な公共空間ができると。そこに商業施設も入っていくとなると、簡単に考えると、そっちにお客さんが行ってしまうということになると、地上の商業施設への影響があるかもしれないという気がするんですね。今回協力することで地上の商業施設に影響を及ぼすようなことがあると、これは社会影響として考える必要があるのかなという気がするので、こういった商業施設ができるかわかりませんが、そういったこともぜひご考慮いただければいいかなという気がします。

それでは、他になればこれで終わりにしたいと思います、よろしいでしょうか。

ありがとうございました。

こちらのほうは既に予定が決まっていて、7月15日金曜日、現在は岡山委員、早瀬委員、平山委員、満田委員ですが、他にご参加いただけそうな方はいらっしゃいますでしょうか。

○谷本委員 はい。

○村山委員長 谷本委員。ではその5名ということで、よろしくお願いいたします。

田中副委員長も。

○田中副委員長 はい。

○村山委員長 では計6名ですね。よろしくお願いします。

では、2-2のほうでスケジュール確認ですが、これは改めてお願いしますか。

○河添課長 そうですね。一度ご説明させていただいた案件のスケジュール確認です。

1番目、メガマニラの高速道路ですけれども、6月13日を予定しております。石田先生、松行先生、満田先生、村山先生ということで予定させていただいております。ここで委員の方の再確認ですけれども、4名の先生でよろしいですか。

では、次の案件、ベトナムのロンタイン新国際空港、これは5月23日から6月17日に変更をお願いした案件です。ですので、今の予定表ですと6月17日になっております。この日は、もともとワーキンググループの割り当てを松下先生、武貞先生、岡山先生、平山先生をお願いしていたところで、当初の委員でいらっしゃいました石田先生と佐藤先生もこちらのほうにご協力いただけたらと思ひまして、このように6名の委員の方をお願いしようと思ひますが、よろしいでしょうか。

谷本先生は、この日はご都合が悪いことと存じますが。

○谷本委員 すみません。

○河添課長 ということでの6名です。

○村山委員長 わかりました。

○河添課長 ということでお願いしたいと思ひます。

あと、その次、ベトナムのハノイのファッヴァンーカウゼー高速道路、これが6月27日になります。お願いしたいのは、石田先生、谷本先生、原嶋先生、村山先生ということでございます。

その次のフィリピンマニラ首都圏南北連結高速道路、これが7月4日の予定になります。委員の方は、佐藤先生、長谷川先生、福田先生、松行先生ということでお願いしたいと思っております。

割り当てとして確認させていただくのは、以上の案件でございます。

○村山委員長 佐藤委員。

○佐藤委員 7月4日なんですけれども、スコーピング案のところの関係者が誰もかかわっていないんですね。できれば誰か入っていただくと。

○谷本委員 では入ります。主査をやりましたので、どれだけご協力ができるかわかりませんが。

○村山委員長 では、他によろしいですか。

○柳委員 6月10日のヨルダンのWGに私も入っているのですが、都合が悪くなりましたので欠席させていただきます。

○河添課長 わかりました。

○村山委員長 他に変更はございますか。よろしければこのスケジュールで進めさせていただきますと思います。

○河添課長 ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

○村山委員長 それでは、次の議題に移りたいと思います。

ワーキンググループ会合報告及び助言文書の確定ということで、今回は1件、インドネシアのジャカルタ首都圏幹線道路改善事業のスコーピング案に対する助言案の報告です。

これは主査を佐藤委員にお願いしましたので、まずご説明をお願いいたします。

○佐藤委員 ワーキンググループの行いましたジャカルタ首都圏幹線道路改善事業準備調査でございます。

実施したのは4月24日、JICA本部で、松行委員、松下委員、石田委員、二宮委員。長谷川委員はメールでの参加をしてくださいまして、ありがとうございました。

配布資料に基づきまして、適用ガイドラインは、2010年の環境社会配慮ガイドラインに基づいて審議をしたという経過になっております。

このような中で今回の助言案を提示したわけなんですけれども、事務局のほうから簡単に、この案件についてのポイントだけ指摘いただけますでしょうか。どんな案件だったかということ。私のほうでやりましょうか。

○河添課長 お願いできますか。

○佐藤委員 今回は、メダンを含むジャカルタの首都圏の議論だったわけなんですけれども、タイトルがジャカルタ首都圏ということですが、メダンも含むという形で位置づけられております。実施したのは、調査対象地区が18カ所という中で、その中での可能性の検討という形で検討しました。実際の概要としましては、有償資金協力の事業としてのフライオーバー、アン

ダーパス、道路改善にかかわる概略の設計、交通解析といったようなことの検討を目的としたものであります。結果的には、整備計画との整合性とか住民移転等の規模の確認の上で、10カ所に絞り込まれる予定という形です。

カテゴリーAとして位置づけられた理由としましては、大規模な非自発的な住民移転というものが、200人以上が該当する可能性が高いという理由に基づいて、今回、カテゴリーがAという形で位置づけられています。

以上のようなことから、お手元の資料にございますような助言案を提示いたしました。

次のページ、2ページ目を見ていただければと思います。全体での助言案のほうにいきたいと思います。

インドネシア国ジャカルタ首都圏総合交通計画調査等の上位計画において戦略的環境アセスメントが適用されているかどうかを確認すること。先ほど私、新しい案件の中でも指摘したと思いますけれども、道路計画の中で上位計画のことが非常に重要になってきますので、SEAが適用されているかどうかは再度確認してくださいという助言が出ております。

2点目に関しましては、上記上位計画における本事業の位置づけを確認すること。インドネシアに関しましては非常に多くの案件が出ておりますので、その中での整合性と上位計画の中における位置づけというものを明確にしていきたいのが2点目です。

3点目に関しましては、当該国の交通需要管理政策について、これまでどのような具体的措置がとられてきたかを明示するとともに、その効果について情報収集の上、定性的・定量的に掲載すること。これに関しましては、今までの過去のことを踏まえた上で検討していかなければだめではないかという指摘を踏まえた上での助言になっております。定性的のみならず、定量的なデータを具体的に提示していただきたいというのが委員からのご指摘です。

4点目にございますのは、本事業の必要性、効果、便益をできる限り定量的に提示すること。これは3とつながりがありますけれども、もう少し量的な意味合いの中で提示していただきたいというものが助言として出てきております。

5番目として出てきましたのは、事業実施により交通渋滞が緩和されることが指摘されているが、交通需要管理政策が不十分であれば、長期的に交通渋滞の拡大や、それに伴う社会的費用の増大も想定される。本事業における短期的な影響のみならず、長期的な影響に対しても配慮を行うよう、今後の課題を抽出し報告書に記載した上で関係機関に働きかけること。とりわけ、供用時の緩和策は、供用後、一定の時間経過に伴い新たな交通問題の発生と、それによる大気汚染物質等の増大が懸念されるため、長期的に注意深くモニタリングを実施するよう、関

係機関に働きかけること。今回は、アンダーパス、フライオーバー等を勘案して考えている訳なんですけれども、今回の事業をすることによって、ある程度の渋滞の緩和が行われる一方で、それが次の渋滞とか、他のものにも影響されるというようなことも十分考えられると。大気汚染のことも含めまして、ぜひこれを時間軸、つまり短期的なものだけではなくて、長期的な影響ということも踏まえた上で考えていただきたいということが5点目でございます。

そして、代替案の検討につきましては、アンダーパス、フライオーバー、全く無かった場合の3点を比較した中で検討していただきたいと。ここをアンダーパス、フライオーバーというものではなくて、アンダーパスにした場合、フライオーバーにした場合、しなかった場合という中での考察をしていただきたい。そのときに、安全性のことと、人間のモビリティのことを考えていただきたいということが指摘で強く出てきました。人がそこで屋台等とか水利用のアクセス、通学・通勤、コミュニティの分断などありますので、人の動きというものを意識した上で、ここら辺の3つの視点に基づいて比較考察をしていただきたいというのが6点目であります。

下に入ります。スコーピング案に関しましては、各候補地の温暖化、大気汚染の評価は、共通して「走行速度の上昇、渋滞の緩和により正の影響があるものと考えられる」としている。これは部分的渋滞緩和により全体的な交通容量の拡大を図るものと理解できる。つまり、交通量というものが、この道路が充実すれば、当然大気汚染のことも出てくるわけですから、そういうものに対して総量的なものに配慮がされるべきであると。適切な交通需要管理が伴わなければ、負の影響になることも考慮する必要がある。マスタープランとの整合性を踏まえた上で、総量規制の側面に関する配慮や、長期的なモニタリングに関する施策を講じるよう、今後の課題を抽出し、報告書に記載した上で関係機関に働きかけること。

8番目、道路改善でより誘発される車両台数の増加、物流の増加などからもたらされるマイナスの影響についても考慮される必要がある。よって、大気汚染、温暖化、騒音については「C」評価とし、今後、調査・分析を行うこと。

9点目、住民移転計画です。住民の日常道路や生活圏などに影響が及ばないように配慮を行うこと。生活道路やコミュニティの分断も起こり得ることを想定して、先ほどの人間のモビリティのことがここで指摘されております、本事業の影響評価を行うこと。

次に、工事中の影響についてです。工事中の渋滞対策に対する具体的な検討。

そして、11、安全衛生計画と安全教育の実施を図ること。

12、国内の労働法に基づきながら、送電線・配電に係るチェックリストの作成や、安全衛生

計画の策定を行うこと。

13番目、汚染対策です。大気汚染、騒音、振動、CO₂排出に関する抑制対策を、マスタープランとの整合性を踏まえた上で明確にすること。

14、15にいきたいと思います。住民協議です。ステークホルダー協議は、交通需要の増大とさらなる渋滞の可能性についての予測に基づき、正確な情報を利害関係者に提供した上で、ゼロオプションを含む代替案の検討の余地が残されるよう、時期が配慮され、かつ適切な回数が確保される必要がある。ついては、ステークホルダー協議の開催時期、開催数、開催場所を含む実施スケジュールを作成すること。今回、提示されているところが非常に多いものですから、18カ所ですので、この協議の場所と時期と方法というものが重要であるという指摘を踏まえての指摘になっております。

15点目、関係者との合意形成にかかわる手順について、以下の3点を踏まえること。合意形成にかかわる参加者、参加グループの抽出、明確化を図ること。それぞれの合意形成のプロセスにおける発表方法、検討方法、意見収集の方法は、本事業で影響を受ける層すべてが十分に参加できるように、社会的弱者を排除しないように、ステークホルダーに直接届くように、そのやり方を十分に工夫すること。3点目、移転対象となる住民、プロジェクト実施及び供用により影響を受ける商業関係者が合意形成プロセスに十分に参加できるような工夫を凝らすこと、というのが助言で出てきております。

また、その他に関しましては、この簡易LARAPと通常のLARAPの違いについて、明確に提示していただきたいというようなことが助言案として出ました。

以上です。

○村山委員長 ありがとうございます。

それでは、ワーキンググループの委員の方々から何か追加のコメントはありますか。

私、1文字抜けているような気がしたんですが、最後の16番、「移転」ですか。最初のところ。

○河添課長 「移る」という字が抜けていますね。

○村山委員長 では、ここの確認をお願いいたします。

○佐藤委員 16、「移る」という文字が入るのと、あとは、全体の1のところで文書が欠けているということなんですが、「確認にすること」を「確認すること」でお願いします。

○村山委員長 では、他の委員の方も含めて何かありましたら。

○佐藤委員 すみません。1番のかぎ括弧が閉じていないということですが、
「(SITRAMP)等」の前のところで括弧を閉じていただければと思います。

○村山委員長 他はよろしいでしょうか。もしなければ、これで確定ということにさせていただきます。

原嶋委員。

○原嶋委員 8番も、「う」が余分についています。「影響にうついて」。

○佐藤委員 「う」はなしです。

○原嶋委員 では、取りまとめ、どうもありがとうございました。

2つほどお聞きしたいんですけれども、上位計画があるかないかということと、SEAが適用されているか、されていないかということは、一般論として、上位計画があるかないかということと、SEAが適用されているか、されていないかというのは、SEAが報告書とか調査として行われているかどうかということをお聞きしたいということなんです。それが1点。

もう一つは、代替案としてアンダーパス、フライオーバーとゼロオプションということで、6番で議論されていて、それとあわせて、14番でゼロオプションを含む代替案検討の余地を残すようにということなんですけれども、これはフライオーバーとかアンダーパス以外のいろいろな可能性があるということなのか、その辺の整合性が、ジショショケンで恐縮なんですけれども、ちょっと理解できなかった。

あと、老婆心なんですけれども、言葉の表現が、例えば「人間のモビリティ」と「人のモビリティ」とか、「プロジェクト」と「事業」とか、「マスタープラン」と「上位計画」とか、「CO₂」と「温室効果ガス」とか、若干整理が必要な部分がありますので、もしお時間の可能な範囲で少し整理していただいたほうがよろしいかと思います。

○佐藤委員 ありがとうございます。

1番に関しましては、とにかくこれはインドネシアの広いジャカルタ地域での事業ですので、この計画そのものが上位計画との整合性がとられているかということを確認していただきたいということです。

6番と14番に関しましては、とにかく人の移動というものが、今回、多くの人たちが住んでいるものですので、そういう中で、アンダーパス、フライオーバー、しなかった場合に、人のモビリティがどういうふうに変わってしまうんだろうかということも考慮していただきたいということがあります。そして、安全性のこともそうだと思いますけれども、そのような中で、この3つの案を考えたときに、比較しながら考察をしていただきたいということがあると。

そして、14番に関しましては、今、18カ所ありますので、その中での適切な場所と時期と行い方と、どういう人たちを巻き込んでいくかというようなプロセスに配慮すべきだということ

が書いてある。

CO₂と二酸化炭素のことは、再度私のほうで確認して、事務局と調整させていただいてもよろしいでしょうか。

○村山委員長 最後の点は字句の扱いということなので、そこは軽微だと思いますから、そこを確認していただいて最終ということですね。

○田中副委員長 ちょっと内容の確認を。まさに6番のところで私もちょっと疑問に思ったんですが、代替案のことですが、この中で「各候補地」という表現が出てきて、これが、今回の原案を見ていないのであれなんです、代替案比較が全くなされていない。したがって、そこでアンダーパスとフライオーバーとゼロオプションですか、これに基づいて代替案比較をしてくださいという話が指摘されていると思うんですが、各候補地というのは何を指しているのかなと思ったものですから、それで確認させていただきます。

○佐藤委員 候補地というのは調査対象の地区のことです。言葉を直したほうがいいと思いますので、こちらのほうで直したいと思います。ありがとうございます。

○村山委員長 ではよろしいでしょうか。字句の点については、メールの中で調整をしていただいて、確定という形でお願いしたいと思います。

佐藤委員、どうもありがとうございました。

では、3番についてはこのあたりで終わらせていただいて、4番、その他ですが、何かございますか。

○河添課長 1つ、メールでもお知らせさせていただいたんですけれども、もともとこちらのほうからお届けした議題の案の中に、ダッカの都市交通網の整備事業の協力準備調査、これのその後の報告ということで議題を入れていたんです。

これは何かと申し上げますと、メールでも書かせてはいただいたんですけれども、12月に最終報告書の協議まで終わったところで、その後にダッカの中の道路高架化の計画が明らかになったというのがありまして、本来的には、最終報告書の段階で他の計画と競合して線形変更があるなんて、なかなかあり得ない話なわけなんですけれども、そういうのがバングラディッシュの中の実態であって、我々のカウンターパートはダッカの運輸調整局というところで、一方で道路の所掌というのがダッカ市なんです。ですので、所掌の違う役所同士で同じところに別の計画をやっていたということが逆に明らかになって、線形変更を行ったという背景があります。

その話を聞いたところで、これは一回説明しなければいけないということだったんですけれども、一方で、この案件については、この後、環境レビューが行われます。また、今、計画を

再度、3キロの区間において、住民移転あるいは用地取得等々の調査をもう一度かけ直しているところであるという状況もあるので、そういったまとまったところでもう一度、環境レビューの段階で改めて説明させていただこうと思っております。

また、もともとは3月中には取りまとまる報告書ですけれども、その調査の期間を延長して8月まで調査を行うということで対応しております。それが現在の状況であります。

ということで、現在の段階では線形変更が生じておりまして、追加の調査を行っております。もちろん、いただいた助言について、それを踏まえて計画あるいは報告書を作ることについては、全く相違はございません。ですので、そういう状況をここではご報告させていただくということで、整理させていただきます。こういうことは本来的にはあってはいけないということなんですけれども、申しわけないということをご報告いたします。

○村山委員長 というようなご説明なんですが、よろしいでしょうか。いきなりお話があってもわかりにくいところがあるんですが、私なりに理解をしている範囲で言うと、ドラフトファイナルレポートに対して、こちらが助言を出したというプロセスは踏んだわけですが、その後、今お話があったように線形変更が一部あったということなので、厳密にやろうとすれば、もう一回助言委員会を開いてワーキングをやってという話になるわけですが、そこまでやる程度ではないんじゃないかという審査部のご判断ということなんです。

この後、先ほどお話があったように、環境レビューという、より厳しい段階での評価が入ります。我々も当然そこに助言するという機会がありますので、そこでまとめてやるという形をとってはどうかということです。

○田中副委員長 多分、アセスメントの手続で、日本の制度でいけば、評価書が出た後、事業を変えた場合どういう手続をと一応決められているんですね。再度やり直すとか、軽微な、たしか10%か何か以内であれば修正でいいとか。そういうのは、私もきちんと整理しなくてはならないんですが、JICAの仕組みの中ではどうなっているのか。つまり、ある種の助言をした後、動き出したんだけど一部変更が行われた、その場合の手続をどうするのか。

それから、今回のダッカの案件で言えば、変更の程度はどのぐらいだったか。場合によっては、もしそうであれば、重大性に応じて若干の報告なり、きちんとした報告なりが必要になるのかなと思ったものですから、その2点を確認させていただきたい。

○河添課長 バングラディッシュの手続ですけれども、本件に係る手続ですけれども、現地国政府の環境許認可をもう一度とり直すという手続になるそうです。ですので、一度作成したEIAのレポートについては、差し替えを行うということで対応ということでございます。現地

の国内法でもそのような形での対応が求められているということです。

全長が約20キロのもともとの計画の中で実は都市部の側での3キロ変更ですので、交通の要衝における計画の変更ではあります。ただ、その影響の程度については、もともと計画として4駅あったところを3駅にするという計画であつたりとか、影響の程度は以前の案に比べても低減できている計画にはなっています。一方で、その影響の程度というのを今実際に調査しているところでもあります。状況としては以上の通りです。

○田中副委員長 変更の場合の手続は決められていましたか。

○河添課長 助言委員会の運営において、この様な変更があつた場合の手続というのが明示はされていません。今回は本来的には望ましくない事例だという認識はあります。ですので、全体会合の議題の中に差し挟ませていただき、この時期に説明させていただこうと考えたのですが、その一方で、環境レビューの段階で一度まとめてご説明させていただく機会もあるため、ここで議論するのは置いておくのがよろしいのではと考えました。報告書がまとまるのは8月ころになりますので、その後に環境レビューの段階で一度ご説明させていただく機会があると思いますので、この点、皆様にお伝えする次第です。

○村山委員長 これは、前例となつて進めていくということでは種類としてはないと思いますので、いろんな考え方があつて、場合によってはこういうことが続けて起きてしまうと、途中の段階でこちらで議論しておいて、その後変わってしまうというようなことが出てくる可能性がないとは言えないので、そういうことはないと思うんですが、前例としないということのでぜひ考えておきたいと思います。

○河添課長 こちらのほうも、そういう意味では、聞いていなかったという話に後でなつたときに、お互いによくないことが起きるだろうなという想定のもとに、素直にお話を申し上げた次第であります。その意味では、何かあつたときにはこういう形で報告させていただくというのは、させていただきたいと思います。

○柳委員 日本の場合の手続の話は、今、田中さんから話がありましたけれども、通常は文書で変更の届けとかがあつて、変更については検討するということが一般的ですね。だから、全く口頭だけでやりますと、言った、言わないとか、問題になります。やはり文書で、どこがどうだったのかというのを出示していただいたほうがよろしいかと思います。今回は口頭ということでしょうけれども、次回以降でも構いませんけれども、文書で出すというのをルール化しておいたほうが良いと思います。

○村山委員長 それぐらいは今回もやっていただいていたいいんじゃないですか。

○河添課長 今回の事例については、示すことはできます。どのような線形の変更があるのかということについては、今でも明らかなところがありますので。では、その旨の文書を次の機会にでもお示しするという事です。

○村山委員長 よろしいですか。

○岡山委員 素朴な疑問なんですけれども、沿線のところにある人たち、多少移転もありましたし、ステークホルダー協議などもして、その沿線で建物が引っかかるとか何とかある場合には、そういうことを調整しながら進めていたと思うんですけれども、そのときにダッカ市がそこに入っていなかったということなんでしょうか。

○河添課長 道路計画そのものが鉄道の計画に前後して浮上してきたようで、運輸調整局のほうとダッカ市のほうで調整が行われていなかったというのが事実です。でなければこんなことにならないわけですね。

○岡山委員 本来、道路の横に造っていく計画だったじゃないですか。だから、まさにダッカ市の道路を所掌しているところが、そこに当然一緒に入っているんだと我々は理解するんですけれども。

○河添課長 当然そうなのですが、地下鉄とはいえ高架の部分ですから、協議はやっていたはずなのだけれどもなんです。

○村山委員長 それでは、よろしいでしょうか。

○田中副委員長 今の関係で、今思い出したんですが、たしか1週間か3週間くらい前、メールで、去年の案件の、IUCNの希少種のリストがかかっている大分重要な案件だと。それで事後に報告するという事になっていたと。それについてメールでたしか情報が送られてきて、ある委員が、それは私としては納得できませんみたいなメールが戻っていて、私もざっと読んだだけで、ああこういうやりとりがあるんだというふうに思って、きちんとフォローしていなかったんですが、本来、助言委員会に報告すべき案件であれば、メールで流して、それで報告したことに代えているというのは、少しいかがなものかなと思いました。

もし報告すべき案件であれば、それは文書で助言委員会の全体に出して、その経緯をきちんと説明すべき。そうでないと、その委員の意見の表明がメール上は残っているけれども、議事録というか、コメントがどこにも載らないことになってしまいますね。ですからいかがなんでしょうか。取り扱いについてももう少し丁寧に慎重にしたほうがいいのではないかと思います。今のことで思い出しましたが、それはどういう経緯でああいうことをやったんでしょうか。

○村山委員長 まず、先ほどのバングラディッシュのダッカの件については、柳委員からお話

があったように、書面でご報告をいただくというのが1つですね。

それから、田中副委員長から今お話があった、これはスリランカの案件でしたでしょうか。それについての扱いをどうするかということですが、今の時点でお考えはありますでしょうか。

○河野課長 我々としては、基本的に事実関係を確認したところでございまして、助言に対する回答というのはまだなされておられません。これは将来的にESの中でクリアにされていくことだというふうに理解しています。

今回、報告させていただいたのは、先方政府に確認した事実関係についての回答ということで、確かに田中先生がおっしゃるように、丁寧なやり方としては、こういった全体会合でお話しすべきだったかなと思っていますので、今後は、こういう機会がありましたら書面で、メールでというよりも、会合でお話しさせていただくという形にしたいと思います。

○田中副委員長 まさにメールでやる場合には、字句の修正みたいな話であれば、要するに作業ベースの話であればいいと思うんですが、一定の公式の情報の紹介だと思うんです。先方政府に確認したらこういう情報が得られたので、それを紹介しますと。それについて委員が、これでは納得できないと、たしかかなり強い反発をしたものですから、これは問題がどこかに内在しているかなと思った次第です。

ですから、そういうことであれば、そのことを受けて今回出してもよかったかもしれませんが、そもそも最初から書面でそういうことはきちんと報告して、報告したという痕跡をちゃんと残しておくというのも必要ではないかと思いました。

○村山委員長 記録として残すということは可能ですか、メールで配られたものを。

○河添課長 その点はこちらのほうで一度検討させていただきます。

○村山委員長 可能であれば、全体会合で紹介していただくと公的にも公開されるということになるので、それはその形のほうがいいと思いますね。

○河添課長 はい。検討させていただきます。

○村山委員長 ありがとうございます。

それでは、他に何かありますでしょうか。

ないようでしたら、最後に今後のスケジュールを確認して終わりにしたいと思います。

○河添課長 では、最後に今後のスケジュールですけれども、全体会合は6月6日です。よろしくお願いたします。あと、7月から9月までのワーキンググループ担当割を作成させていただきました。ご確認いただければと思います。

あと、今回、ワーキンググループをこういうふうに割り当てさせていただいた後に、実際に

ワーキンググループを行わないケースがあって、直前というか、間近になってこちらのほうからお知らせしたケースがありまして、これは我々のほうも申しわけないと思います。ですので、少なくとも1カ月前までには、ワーキンググループをやる場合は割り当てのご連絡をさせていただきますし、もしない場合、そのままキャンセルか、あるいはこちらのほうから連絡するかについても、もう一度こちらのほうで検討させていただきますけれども、いずれにしても1カ月前までには、やるかやらないかをはっきりさせるということでやっていきたいと思います。

○村山委員長 キャンセルする場合もぜひご連絡いただきたいと思います。委員の方々はそれぞれカレンダーにチェックはされていると思うので、チェックを外すかどうかという判断にさせていただきますと思います。

○河添課長 こちらもお願いしている立場ですので、そのように対応させていただきます。

○村山委員長 では、スケジュールのほうはよろしいでしょうか。

○松下委員 今出ているリストは、現在わかっている予定でここはだめですとか、今言ったほうがいいんですか。

○河添課長 もし既にあるのであれば。

○松下委員 8月5日、これは出席できませんので。

○柳委員 同じく8月5日、欠席です。

○河添課長 ではこちらのほうからまた、どちらかの先生にお願いするような形で。

○松下委員 あと、9月5日も私は都合が悪いんですが。そのかわり、他に出られるところがあれば、また相談させてください。

○河添課長 8月5日、もしご都合のよろしい方がいらっしゃるようでしたら、この場で差し替えというか。どうでしょうか。

○村山委員長 まだ全体会合があと2回ぐらいありますので。

○河添課長 ではそのときに。とりあえず2名の方はこのままお願いしたいと思います。

○高橋委員 7月8日は都合が悪いです。以前、昨年度のうちに、私は金曜日が都合がいいということで回答したんですが、金曜日は調整は可能ですが、むしろ月曜日のほうが参加可能になりましたので、とりあえずこれはこれでも結構ですけれども、今後のスケジュール等のときには、そういうことでご配慮いただければと思います。よろしくお願いします。

○村山委員長 では、他によろしければ、スケジュールを確認させていただいて、今日は終わりにしたいと思います。よろしいですか。

では、終了したいと思います。どうもありがとうございました。

午後 6時35分閉会