

環境社会配慮助言委員会 第140回 全体会合

日時 2022年9月2日（金）13:57～15:10

場所 JICA本部 2階229会議室およびオンライン会議

（独）国際協力機構

助言委員

東 佳史	立命館大学政策科学部・大学院 教授
阿部 直也	東京工業大学 環境・社会理工学院 融合理工学系 教授
石田 健一	元東京大学 大気海洋研究所 海洋生命科学部門 助教
小椋 健司	元日本高速道路インターナショナル株式会社 プロジェクト担当部長
貝増 匡俊	神戸女子大学 家政学部 家政学科 准教授
源氏田 尚子	公益財団法人 地球環境戦略研究機関 (IGES) 東京サステナビリティフォーラム フェロー
鋤柄 直純	一般財団法人 自然環境研究センター 研究本部 研究主幹
田辺 有輝	特定非営利活動法人 「環境・持続社会」研究センター (JACSES) 持続可能な開発と援助プログラム プログラムディレクター
谷本 寿男	元恵泉女学園大学 人間社会学部 教授
寺原 譲治	城西国際大学 観光学部 教授
二宮 浩輔	山梨県立大学 国際政策学部 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
原嶋 洋平	拓殖大学 国際学部 教授
山岡 暁	宇都宮大学 地域デザイン科学部 教授
米田 久美子	一般財団法人 自然環境研究センター 研究本部 フェロー

敬称略、五十音順

JICA

高橋 暁人	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
安元 彩佳	審査部 環境社会配慮監理課兼審査課
小井手 聡太	南アジア部 南アジア第一課

傍聴者

青木 博	株式会社パデコ
井口 次郎	株式会社パデコ

○原嶋委員長 原嶋でございます。よろしくお願いします。

それでは、JICA環境社会配慮助言委員会第140回の全体会合を開催させていただきます。よろしくお願いします。

本日は私のほうで承知している限りでは、阿部貴美子委員ですか、あと柴田委員、鈴木委員、錦澤委員、松本委員がご欠席ということで、長谷川委員はいらっしゃっているようですので、全体としては16名、全てオンラインで参加というふうに承っております。よろしくお願い申し上げます。

それでは、今、画面に議事次第が出ておりますので、これに従って進めさせていただきます。

2番目のワーキンググループのスケジュール確認でございます。これにつきまして、詳細についてはまた後ほど事務局にご連絡ということでありますけれども、ご発言がありましたら承りますので、サインを送ってください。あと、事務局のほうから何かありますでしょうか。

○高橋 事務局からは特段ございません。よろしくお願いいたします。

○原嶋委員長 それでは、今示されておりますので、一応10月についてはおおむね確認が取れておりますけれども、11月を含めて何か変更の希望があれば、メールで事務局のほうにご連絡いただければと思います。よろしくお願い申し上げます。よろしいでしょうか。

それでは、続きまして3番目です。ワーキンググループの会合報告と助言文書の確定ということで、本日は1件予定されております。インド国の北東州道路網連結性改善事業の案件でございます。この件につきましては、石田委員に主査をお願いしておりますので、まずは石田主査よりお話をいただきたいと思いますので、石田委員、聞こえておりますでしょうか。

○石田委員 はい、聞こえています。

○原嶋委員長 よろしくお願い申し上げます。

○石田委員 冒頭からすみませんが、ちょっと何か私のパソコンで昨日いただいたはずの完成版が見つからないんです。だから、今こうやってTeamsで表示していただいている分を順序追っていくことにします。申し訳ないです、本当に。

ワーキンググループ、8月26日に行われて、5時を1時間近く過ぎました。皆さん、既に概要でご覧いただいているように、道路の建設がインド国北東州の道路網の連結事業で、今回フェーズ7なんです。それで、フェーズ7の分について検討をいたしました。

助言を見せていただけますか。ありがとうございます。

この助言って、質問数は六十数件ということで、それほど多くなかったんですが、社会環境、社会影響の部分についてはかなり長く議論がなされました。その点を順番に説明していきたいと思います。すみません、助言1を見せていただけますか。

まず環境配慮を、インドは皆さんご存じのように、代替植林を相当数行うという国ですので、そのことについての助言が形成されています。伐採される樹木に対する代替植林に関して、担当機関及びコスト等をFRに記載することと、DFRではその部分が明確になっていなかったのも、こういう助言が提出されています。

2番目ですが、これは表流水近傍における盛土工事に関する助言です。先行フェーズにおいて表流水近傍の盛土工事では、シルトの流出を防ぐ防御壁等を造り、環境緩和策を講じていることを確認し、さらにそのモニタリング結果を公開することという助言です。

次に、社会配慮に移ります。社会配慮は、ここはかなり長く時間を取って全体で議論をしたところになります。

3番は、住民移転計画、それから用地取得計画、全体事業工程などの、いわゆる社会配慮に関する作業のスケジュールの間にどうも整合性が取れないところがあるということなので、そのことをまず議論し、その3者における整合性を改めて確認した上で、必要なところはFRで修正をしてくださいという助言です。

4番は、インドの法令に関する分析が幾つかDFRで出されてはいるんですが、では実際に適用される法令はどれだろうということで、ここもすごく時間をかけて議論がされました。ということで、その結果、本事業において実際に適用されるインドの法令をまず整理してくださいと。その上で、JICAガイドラインとのギャップをFRに記載することという助言でありました。

5番は、ここもかなり長く議論が為されたと思いますし、且つこれは論点のほうでも掲載が為されています。補償時期と移転時期が時間的にずれることによって、ROW周辺の利便性向上や土地価格や建材価格の上昇により、近傍類地で同程度の土地家屋が賄えないといった苦情が生じた場合、つまり時間差が生じることによって土地の値段が高くなったり建材の価格が上がってしまったことによって、以前保っていた店舗や住居と同質のようなものが新しい土地で建設したり手に入れたりすることができないというような苦情があった場合には、被影響住民が移転前の近傍類地周辺において従前と同種・同等の住居や店舗を構えるだけの、そういうことが可能になるような追加の補償を可能とするように、Entitlement Matrixに記載してくださいということを実施機関に申し入れてくださいという助言です。これについては論点でもまた出てきます。

6番は、残地や残物件が僅少な場合や、建物の躯体がROWに抵触する場合、残地や残物件も含めて全筆の用地取得、建物全部の補償を行えるよう、Entitlement Matrixに記載すべく実施機関に申し入れることということになっています。

助言は以上です。引き続き論点まで説明して、その後でワーキングに参加して下さった皆様から追加説明等があればお願いしたいと思います。論点を見せていただけますか。

論点は4つあります。

まずは、シルトの流出に関する先行フェーズのレビューということです。シルトの流出を防ぐ防壁の環境緩和効果について、必ずしも効果があったのか分からなかったと。であるがゆえに、先行フェーズにおけるモニタリングの結果を踏まえ、緩和策を検討することが必要であるということが委員から指摘されています。このことに対して、JICA側より先行フェーズでのモニタリング結果を確認し、全体会合で報告する旨を回答したというのが第1番の論点です。

2番目の論点は、野生生物、これは道路案件ですから、ロードキルに関することが一つ論点になりました。野生生物のロードキル、主に交通事故に係るモニタリングを希少種や大型動物以外にも考慮すべきである。つまり、そこへも注意をしてモニタリングをすべきであるということなんですが、現状では意識して情報収集すること以外にモニタリング計画に組み込んで実施できるような容易な、可能なモニタリング方法がないという指摘がワーキングでなされました。

そのことに対してJICA側からは、現地住民・専門家からのヒアリング等の結果、この地域では本事業の線形内に貴重生物の存在はこれまで確認されたことがない、また大型で、かつ貴重生物が移動をして道路を横切るようなことの可能性は少ないと考えているというお返事がありました。その

ため、ロードキルの可能性は低いという回答もいただいています。それが第2番目の論点です。

1番もそうでしたが、3番も先ほど出された助言が同様に論点になったものです。

まず、環境社会配慮ガイドラインを参照して、非自発的住民移転や生計手段の喪失の影響については、相手国は十分な補償及び支援を適切な時期に実施し、移転した住民が元から営んでいた以前の生活水準や収入機会、生産水準というものにおいて、改善または少なくとも回復まで至るように努める必要があるということをガイドラインでは明記しています。

ところが、実際には住民からの要望等もあるということもありますが、金銭補償のみを受けた被影響住民の移転先を把握することは現実には現状では難しいと。そのため、生活水準も含めたモニタリングを完了することは難しいことが現実です。そういう背景を踏まえ、委員からは近傍類地における同種同等の住居・店舗を構えるだけの補償金を実施機関が支弁すべきとの発言があり、助言案5として取りまとめられました。

あわせて、今後、世銀等の住民移転に係るモニタリングの実施方法を含めたBest/Good Practiceの事例調査を行って、フィードバックもしていただきたいという提案も併せてなされています。

以上が3番です。

じゃ、最後に4番も少し見せていただけますか。

これは、道路案件のときには社会影響の分野として生計回復策を行いますけれども、日本は道の駅というユニークな制度を長らく実施していますから、そのことを導入してはどうかということなんですね。読みますと、日本のODAなどでの生計回復策の一案として、日本では沿線開発並びにドライバーの安全確保のために、地域物産販売を含む情報発信機能、休息機能、地域の連携機能の促進に用いられている道の駅、その導入が委員から提案されました。

論点は合計4点、以上です。私からはここまでですが、ワーキングに参加された委員の皆様、ここは補足しておきたい、もう少し追加説明をしたいというような点がございましたら、ぜひ今の段階でお願いします。

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、今お話がありましたけれども、ワーキンググループにご参加をいただきました小椋委員、谷本委員、山岡委員、米田委員、補足等ございましたらサインを送ってください。

それでは、ワーキンググループにご参加いただいた委員のほかにも、まず助言文につきまして確認すべき事項がありましたら、サインを送っていただきたいと思いますけれども、いかがでございましょうか。

源氏田委員、聞こえますか。お願いします。

○源氏田委員 源氏田です。よろしくお願いします。

石田委員、ご説明ありがとうございました。

助言の環境配慮の1番の代替植林について、二つ質問させてください。JICAの方に質問になります。

まず一つは、代替植樹の本数ですが、国によっては1本切ったら10本植えるというようなルールがあるかと思います。インドの場合はどうなっているのかというのを教えてください。

それから、二つ目ですが、この代替植樹の樹木の種類について、これは在来種を植えるというこ

とでよろしいでしょうか。

ということで、以上2点になります。JICAの方をお願いいたします。

以上です。

○原嶋委員長 それでは、原嶋ですけれども、何人かご発言いただいた後に、まとめてJICA、あるいは担当の方にご発言いただきますので、続きまして林副委員長、お願いします。

○林副委員長 林です。ご説明ありがとうございました。

恐らく委員の方だと思うんですが、助言の4番で、本事業で実際に適用されるインドの法令をとというやつなんですけれども、これは社会配慮に入っているんですが、何のことに適用されるインドの法令なのか、ちょっと一言加えていただけるともう少し意味がはっきりするのかなというふうに思ったので、後で補足いただけるとありがたいなと思いました。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

それでは、後ほどまとめてということで、続きまして寺原委員、聞こえますか。

○寺原委員 寺原です。

○原嶋委員長 お願いします。

○寺原委員 石田委員、ありがとうございました。

これ、ワーキンググループの参加委員の方に聞きたいのですが、あと助言と論点のほうも重なっている話です。まず助言の6番で、建物の躯体がROWに抵触する場合ということがあるのですが、この場合は全て建物全部の補償を行えるのが前提なのではないでしょうか。これが建物の、例えばちょっと引っかけた部分だけとか、半分とか、そういうことがあったのでしょうかというのが一つ質問でございます。

次に、これは助言のほうと論点のほうの切り分けの問題もあるんですが、まず論点のほうの4番をお願いできますか。すみません、論点のほうへいってしまいまして。

まずタイトルの「成形回復」の「成形」がちょっと違うという話の一つ。字が「成形回復」、タイトルのところが違いますということと、あと道の駅を提案されるということであれば、論点というよりは助言のほうに何らかの形で入れたほうが、ドラフトファイナルを作成された方に伝わるのではないのでしょうか。道の駅のような形で生計回復支援を行うことについては大いに賛成ですが、論点というのは何となく最後まで結論が出なかったような話ということで、助言としてこういう選択肢もあるんだよということを提案されてはいかがでしょうかということでもあります。

以上です。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

それでは、順次進めさせていただきますけれども、源氏田委員からのご指摘の点、JICAのご担当の方か、あるいは調査団の方か、よろしいでしょうか。

○小井手 ありがとうございます。JICA南アジア部の小井手です。助言委員会の皆様、声聞こえますでしょうか。

○原嶋委員長 はい、聞こえています。

○小井手 ありがとうございます。

まず1点目、源氏田委員にご質問いただいた代替樹木数についてなんですけれども、お話いただ

いたように、1本切ったら本案件では10本と、その代替植樹をするということで現状計画を立てております。この本数については、実施段階でインド側の環境当局と実施機関が協議を経た上で、最終的な本数は確定するんですけれども、現段階では10本ということで計画を立てております。

また、樹木の種類につきましては、基本的には在来種を植えるということで計画を立てております。

私からの回答は以上になります。事務局の皆さんにお返しいたします。

○原嶋委員長 源氏田委員、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

○源氏田委員 丁寧にご説明いただき、ありがとうございます。承知いたしました。

○原嶋委員長 それでは、続きまして2点目、林副委員長からご指摘の点で、4番のところでインドの法令、かなりもう少し特定したらいいのではないかとご提案なんですけれども、山岡委員、聞こえますでしょうか。

○山岡委員 山岡です。

○原嶋委員長 ちょっと具体的な議論が定かではないんですけれども、例えば住民移転とか、何か。

○山岡委員 追加の情報としては、移転に伴う補償及び生計回復支援に関するインドの法令というのを追加したいと思いますのですが、いかがでしょうか。

○原嶋委員長 もう1度お願いしてよろしいでしょうか。住民移転に関する、ごめんなさい。今…

○山岡委員 全部文章を読み上げます。本事業で実際に適用される移転に伴う補償及び生計回復支援に関するインドの法令と。

○原嶋委員長 石田主査、よろしいでしょうか。

○山岡委員 に関するインドの法令ですね。これでいかがですか。

○石田委員 はい。

○原嶋委員長 よろしいでしょうか。林副委員長、聞こえますでしょうか。

○林副委員長 ありがとうございます。分かりやすくなったと思います。オーケーです。

○原嶋委員長 そうですね。この点が多分1番クリティカルなところだと思います。ありがとうございます。

それでは、次に寺原委員からご指摘ありましたけれども、確かに軀体部分がかかっているれば必然取得されるのではないかと思いますけれども、小椋委員、聞こえますでしょうか。

○小椋委員 小椋です。

これは、Entitlement Matrixにこういう記載（軀体部分がROWに入っていれば全て補償対象とする）がなかったの、記載してくださいということです。

実は、このフェーズの違い、2か3か忘れちゃったけれども、その旨の記載があったので、フェーズ間の横串を通した形でEntitlement Matrixを共通化すると申しますか、標準化されたほうがよろしかろうということも、ワーキングでは発言をいたしております。実際に今回のフェーズ7ではこの書きぶりがEntitlement Matrixから落ちていたので、あえてここに入れております。

以上です。

○原嶋委員長 これ、JICAの方、小井手さんですか。軀体部分がROWにかかっているというのは、前提としてはもう取得の対象になる。残った部分をどう扱うかというのは、確かにケース・バイ・

ケースでいろいろ議論があると思うんですけれども、基本的な考え方をちょっと教えていただけますか。

○小井手 ありがとうございます。JICA南アジア部、小井手です。

小椋委員からご指摘いただいたのは、たしか北東州道路のフェーズ4か5のときの議論だと理解をしていますけれども、同じような話がありまして、このように残地や残物件が非常に少ない場合は基本的に全部取得すると。ROWに抵触する場合はケース・バイ・ケースですけれども、場合によっては全取得するというような議論がありましたので、今回助言いただいたこの点、横串でほかの案件とも整合が取れるように実施機関には申し入れていきたいということで回答を差し上げた次第です。

○原嶋委員長 原嶋ですけれども、寺原委員からご指摘は、特に後者の建物の躯体がROWに抵触する、抵触ってちょっとあれですけれども、多分、建物の躯体部分が道路の中に入っているという状態であれば、それはもう有無も言わず補償する。何かそれを補償しない場合があるというのは逆にちょっと理解できないんですけれども。残地の場合は分かりました。

○小井手 私どもの理解だと、抵触する場合、補償をするのはもちろんですし、全部を取得するか、例えば構造物が部分だけかかっていた場合に、建物全部の補償を行えるようにというのが今回の小椋委員の指摘なのかなというふうに理解をしております、補償を行う……

○原嶋委員長 逆に言うと、部分的に建物の部分だけを、例えば建物の一部が道路に出ていたとしますね、極端なことを言えば。そうしたら、その建物はもう、土地の場合は別ですけれども、一体であれば一般的には切りようがないので、全部買うのがもう必然じゃないかというのが多分、寺原委員のご指摘だと思うんです。寺原委員いかがですか、もう少し補足いただければと思うんですけれども。

○寺原委員 これは、最初に例えば一部しか補償しないというような書きぶりがあった、ちょっとでも引っかかるんだったら全部にしてくださいということなのかと思ったのです。そうではなくて、今の小椋委員のお話では、そういうような記載自体がなかったということで、ほかのフェーズのものと合わせるというふうに理解いたしました。ということは、言わずもがなではなかったということなのかと思っております。

それで、前のフェーズと合わせるということであれば、論点はこれで構わないと思います。例えば2分の1以下だったら、その部分だけ壊すというような書きぶりだったのかなと思いました。中国ではそういうのありましたよね。そうではないということであれば、このままでもいいんじゃないかなと思います。

○原嶋委員長 小椋委員、どうぞ。

○小椋委員 小椋です。いわゆる部分収用が書かれていなかったのです。だから書いておいたほうがよろしいかと考えております。

○寺原委員 いや、もう全部ということですよ。

○小椋委員 おっしゃるとおりです。

○寺原委員 あと、僅少という言い方も、数字で表したほうがEntitlement Matrixなどでは明らかになるかなと思います。より明示的に書くということであれば構わないかなと思います。あと横串で前のフェーズからの関係ということで理解いたしました。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

小椋委員、どうぞ。

○小椋委員 すみません、補足です。あえて僅少と書いたのは、実はフィリピンでは20%から30%の残地が生じるとか、残地物件の残り具合とか、日本でもそうなのですけども、制度としてはありますが、インド国の法令にそういう残地補償の規定があるのかどうかというのが分からなかったもので、このワーキングの時点で、あえて僅少という、ちょっと曖昧な言葉にしました。

仮に、分かるのであれば書いていただければいいですけども、なかなかこれ定量化するのは難しいと思います。ですから、あえて僅少と書きました。

以上、補足です。

○原嶋委員長 ありがとうございました。

それでは、抵触もこれ、抵触という状態ですよね。イメージとしてなかなか最初はぴんとこなかったんですけども、小井手さん、抵触という言葉、これROWに抵触するという状態ですよね。かかるということなんでしょうか。いろんな状態があると思うんですけども。小井手さん、具体的にはどういうイメージですか。

○小井手 イメージとしては、小椋委員からも補足いただければと思いますけれども、もともとのROWの幅から拡幅をして、もともと道路のROW幅の外にあった建物が拡幅によってかかってしまうということで、抵触という言葉自体は違和感が私どものほうではなかったところですが、小椋委員の意図するところともし異なればご指摘いただければと思いますが、いかがでしょうか。

○小椋委員 小椋です。

全く一緒ですけども、抵触というのが差し障りがあったり、上から目線なのであれば、ROW（ライトオブウェイ）の中に入る場合とかという言い方でもいいかなとは思いますが、通常、我々がよく公共用地補償で使うのは、抵触という言葉を使います。ちょっと上から目線ですか。

○原嶋委員長 一般的にはかかるというようなイメージでよろしいですか。

○小椋委員 そうですね。ROWにかかる場合でもいいです。

○原嶋委員長 このままで結構です。このままでいいと思います。石田委員、じゃこのまま、この文章についてはそういった背景がございますので、僅少及び抵触ということは現状のままということでもよろしいでしょうか、石田主査。

○石田委員 はい。関係者の皆さんが理解されているのであれば、現状で結構でございます。

○原嶋委員長 あと、最後、論点の道の駅の提案について、本来これ論点の中に入れたほうがいいのではないかとということでありますけれども、この点についてはどなたかですけども、石田主査、いかがでございましょうか。

○石田委員 この論点については、もともと小椋委員が発言をされてつくられたところに、私のほうで道の駅のほかの機能はこれだけたくさんありますよということをつけて、言わば二人で文書形成した形になっています。小椋委員、いかが思われますか。助言になさいますか。

○小椋委員 小椋です。

これはフィリピンでしたか、同じようなことを助言化を試みたのですが、JICAさんとの調整で、実際に実施機関に言うの難しい、実現可能性としては難しいので、取りあえず論点としては残して

おきたいという思いでこのように書いています。

実は、この生計回復策の一環として報告書に書かれていたのは、建設時、拡幅工事時のワーカーとして収入を得るような生計回復手段を講じますといった書き方だったんですけれども、それだと工事が終われば途絶えてしまうので、もう少し永続的なもの、かつ職業訓練、ボケーショナルトレーニング等々も生計回復でやるのであれば、永続性のある事業として道の駅はどうですかという提案をいたしました。もしこれが今から実効性が難しいのであれば、論点に一步下がった形で仕方ないのかなと考えて論点に置きました。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

小井手さん、聞こえますか。

○小井手 聞こえております。

○原嶋委員長 本件につきまして、具体的に道の駅ということを検討するということにはなかなか困難があるということで理解すれば、助言文には入れずに、日本で大変効果的に行われている道の駅の事業というものを、今後のODAの事業の中で取り入れていくように研究していただきたいというご提案でいくのか、本件では難しいということなんでしょうか。ざっくばらんなところを教えてくださいいただけますか。

○小井手 ありがとうございます。JICA南アジア部の小井手です。

ざっくばらんなところで申し上げますと、調査も終盤にかかっていまして、これから道の駅のことを検証した上で、本当にインドの北東部地域で提案可能なのかというところを行っていくだけの時間と、あとはリソースも限られているところもありまして、少し難しさがあるというところが調査の中では実態でございます。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

石田主査、お願いします。

○石田委員 私もこういったことを過去にたしか提案したことがあって、小椋委員と同じフィリピンの案件だったか忘れましたが、方向性としてはぜひ進めていただきたいと思っています。

今ご回答をいただいたように、どれだけフィージブルかということですね。この地域において農産物があって、しかもそれをドライバーたちが買いに来るとか、集まるような機能が本当にインドの中でそういう、北東州のあの辺りだと結構過疎的な印象も受けましたので、そういうところで果たして可能なのかというところもあるから、だからこそ論点かなというふうには思っていました。

以上です。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

それでは、本件ということではいろいろ困難もありますので、今後のODA事業の中でこういった日本のユニークな手法について研究して、あるいは取り入れていただきたいという前向きなご提案ということでいかがでございましょうか。

あと、ほかの委員の皆様、いかがでしょうか。ちょっと言葉で気になっているのは、論点の中の3番のところの下から3行目で、住居・店舗を構えると、ここでは木偏なんですけれども、助言文のほうは購入の購で貝の偏なんですけれども、これは特にあえて木偏と貝で、言葉としては通じないわけではないんですが、入力ミスということではないですか。ちょっと確認してください。

○小椋委員 小椋ですけれども、よろしいでしょうか、委員長。

○原嶋委員長 どうぞ。

○小椋委員 助言のほうは「贖（あがな）える」という意味で使いました。要は補償金をもって住居・店舗を同種同等な財産として近傍類域に贖なえる、買えるということで、補償金との親和性から贖なえるという言葉遣いにとしました。助言案のほうは構えるというのかな……

○原嶋委員長 論点ですね。

○小椋委員 論点と助言でニュアンスの違いを醸し出したつもりでございます。

以上です。

○原嶋委員長 そういう意図であれば了解しました。ありがとうございました。

それでは、ほかの委員の皆様、いかがでしょうか。とりわけ新しくご参加いただいた委員の皆様にとっては、助言文の確定については初めての機会かと思えますけれども、東委員、貝増委員、二宮委員ですか、二宮委員は以前もご経験があるかと思えますけれども、いかがでしょうか。何かご発言ありましたらいただきますので、サインを送ってください。東委員、貝増委員。

貝増委員どうぞ。

○貝増委員 貝増です。よろしくお願いします。

私は特に論点のところの最後の4番の地域振興・生計回復のところなんですけれども、道の駅とかを造るというのであれば、私が過去JICAで仕事をした経験だと、恐らく例えば一つコンポーネントをつくって、そこで何らかの形で施設を造って、その後に例えば有償勘定とかで技協とかをやって、実際に立ち上げから運営までを実際の技術指導とかをしていくのかなと思いました。

ここで多分いきなり出てくるのも非常に難しいので、例えばこれは私はワーキンググループのほうでオブザーバーで参加していたんですけれども、いろいろ聞いていると、あと自分の過去の経験から見ると、例えばドラフトファイナルレポートの最後のリコメンデーションとかってやると思うんですけれども、そちらのほうに一言入れておくとかということも何か可能ではないのかなと思いました。

すみません、コメントになります。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

審査部の高橋さんか小島さん、こういった道の駅のアプローチというのは、これまでも経験が幾つかあると思うんですけれども、JICAとしてはこういった問題には何かご経験があるんでしょうか。ご存じの範囲で結構ですけれども。

○高橋 JICA審査部の高橋です。

石田主査、貝増委員、また道の駅の件についてご提案を下さいました小椋委員、また石田主査、ありがとうございました。

先ほど南アジア部小井手さんからございましたとおり、この案件で道の駅をこれから検討することはなかなか難しいと、率直にそのように思います。他方、小椋委員からはこうした前向きなご提案をいただきましたので、論点、すなわち、ワーキンググループ会合の要旨ということでは残しておくことは全く問題ないと考えております。

私を知る限りですが、道の駅については、これまでのJICAの事業でも東南アジアなどで協力したことがあると思います。

しかし、先ほど石田委員からも少し言の及あったとおり、やはりその地域の発展度合いや社会環境などを勘案しよく検討しないと、造ったは良いが使われないというケースにもなりかねないため、道の駅が生計回復に寄与するか否か慎重な検討が必要と思います。

以上です。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

ということで、石田主査、よろしくお願いします。

○石田委員 高橋課長、説明ありがとうございました。

そうなんです。現実にとどこまでフィージブルかということがとても事業としては大切なことで、ところがやっぱり私なりに小椋委員がこれを出された気持ちを解釈すると、実はかなり近いものがある、事業をやっている間は日雇いなりなんなりで工事雇われても、その後なかなかないんですよ、工事が終わっちゃうと。だからそうではなくて、持続可能な開発を目指してやっているのが私たちの国際協力なので、そのために道の駅というようなものを導入してみると、ひょっとしたら中長期的に長く続いて、経済的にも潤っていったり交流が進むんでないかという、一つのこれは案なんです。だから何も道の駅にこだわる必要はないと思いますけれども、道の駅が持っている機能のようなものを研究して、結果として道の駅にならなくても構わないと思いますが、生計回復と絡めて持続可能にその地域を豊かにしていけるような策としての提案だというふうにお考えいただくことがよろしいんじゃないかと、私は個人的にはそう思っています。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございました。

東委員、聞こえますでしょうか。何かご発言ありましたら。

○東委員 聞こえております。今までのところ、特に何もございません。ありがとうございます。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

ほかいかがでございましょうか。あと二宮委員ですね。鋤柄委員、どうぞ。鋤柄委員、聞こえますか。大丈夫ですか。

二宮委員、聞こえますか。もしご発言がありましたら頂戴しますけれども。

○二宮委員 聞こえます。

すみません、この助言案そのものについては特に異論はないんですが、ちょっとそれに関連することでもよろしいですか。

○原嶋委員長 どうぞ。

○二宮委員 すみません、ちょっとそもそもの話になってしまっても大変申し訳ないんですが、私の理解の確認も含めて、このインド北東州の道路整備に関する案件は、スタートは2015年に始まって、7つのフェーズにわたって断続的にスコーピング案と、それから今の段階ではドラフトファイナルレポートの段階の助言がなされてきているというふうに理解をしております。

それで、前回オプザーバーで参加をさせていただいて、ちょっと私も忘れていたのですが、2015年のときの最初のフェーズの議論の助言のワーキンググループに私は参加させていただいておまして、そのときに10の候補地の検討がなされていることを思い出したんですが、その10の中で基本的にはこの7つのフェーズにわたったいろいろな道路の計画がそこから必要な優先順位に従って実際に協力準備調査がなされていっているという理解でいいのでしょうかということと。

あとちょっと最初の頃の2015年、公開されているJICAの資料をもう1度拝見しますと、そのときにない場所で今回はフェーズ7についても、川を渡って、その前後の道路をつなぐところも、そのとき必ずしもなかった部分があるようなんですが、それはどういう経緯でそこが対象になったのかというのは、すみません、そもそもの話で、今すぐお答えがいただけないかもしれないんですけども、そういうことをちょっと感じましたので発言させていただきます。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

小井手さん、聞こえますか。

○小井手 南アジア部の小井手です。聞こえております。ありがとうございます。

○原嶋委員長 現在の状況で、もしお答えできる範囲で、もし補足で後ほどでも結構ですけれども、お願いします。

○小井手 もし事務局の皆さんのほうで地図の投影って可能でしょうか。追加でお送りしていた地図があったかと思うんですけども、そちらがあれば分かりやすいかなと思うんですが。

○安元 すみません、安元ですけれども、探しますのでちょっとお待ちください。

○小井手 ありがとうございます。

○安元 話を進めていただいて大丈夫です。

○小井手 分かりました。ありがとうございます。二宮委員からいただいた点なんですけれども、2015年、この北東州道路網連結性改善事業のフェーズ1、その協力準備調査が行われまして、10の線形といいますか、候補対象道路が選定されて、その中から優先的に高いものを選定した結果が北東州道路網連結性改善事業のフェーズ1、2、3と来ておりました。4以降、ちょっとインド側との協議を重ねて、優先的に入ってきたものがトリプラ州の国道208号線と、これは実質フェーズ4と、あとはフェーズ6、4と6が対象としている道路なんですけれども、こちらが近年、バングラデシュとインドの両首脳間の蜜月の関係もあって、両国の連結性改善という機運が非常に高まっている中で、トリプラ州からバングラデシュのチッタゴン港までつながっていくような回廊を、道路整備したいという要望がありまして、今回の対象となる国道127B号線よりも先駆けてトリプラ州の道路を対象に支援をしていたという経緯があります。

あと、もしあれでしたら私のほうで地図を映したほうがよろしいですか。ありましたね。ありがとうございます。今、私のほうで説明さしあげたところは、当初の2015年時点で10の中に入っていたものはこのフェーズ1、2、そして3、そして5と7の区間は10の中に入っていたと理解しております。そこに入っていなかったものが、このトリプラ州の4と6ですか、これが北東部地域の南側に位置していて、バングラデシュに接している、チッタゴンまで約95kmという、非常に玄関口として機能性の高い場所になるんですけども、もともとなかったものがインド側の強い要望で、このトリプラ州の回廊を整備することでチッタゴン港を使えるようにして、トリプラから貨物を北東部地域全体に運んでいくんだというような計画の下、優先的に4というふうなものが事業として形成された背景がございます。

私からのこの北東州の道路網全体の話としてのご説明は以上になります。

○原嶋委員長 二宮委員、いかがでしょうか。

○二宮委員 ありがとうございます。よく分かりました。

もう一つだけ確認なんですけど、JICAのホームページ上で公開されている資料では、フェーズ2以

降はフェーズ名が示されていて、1番最初のところは10の候補地を議論したところはフェーズ名がなかったんですけれども、実際にはその中でNHの51と54が重点的に議論を、実質的にはそこをやるかやらないかというのは含むのか含まないのか、どうしてそこを絞り込んだ後にやるのではなくて、前提としてやるのかという議論があったのを思い出したんですけれども、実質フェーズ1では二つの道路についての環境社会配慮の議論になっていて、フェーズ2では一部54がフェーズ2にも残ったと思うんですが、そういうような流れで来たという理解でよろしいですか。

○小井手 ご理解のとおりです。その10の区間のうち最も優先度が高い51号線、メガラヤ州の今回のフェーズ7の対象事業の南側に位置する道路です。それとミゾラム州の54号線、ミャンマーのほうにつながってくる道路ですけれども、これらがフェーズ1の対象としてまず議論をされて、ご参加いただいたということになると思います。また、その後にフェーズ2としてメガラヤ州のダウキと呼ばれるバングラにつながるところですけれども、国道40号線と54号線の先ほどのミゾラム州で残っている部分、この二つを対象に議論させていただいたという経緯で間違いがございません。

○二宮委員 ありがとうございます。よく理解できました。全体の流れがつながりました。ありがとうございます。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

それでは、一応助言文については今、4番について修正をしていただいております。あと、論点については4番目のところの成形です。これは単なるタイプミスだと思いますけれども、これを修正するという形になっております。石田主査、こういう形で最終的な確認になりますけれども、よろしいでしょうか。

○石田委員 はい、それで結構です。よろしくお願いします。

○原嶋委員長 それでは、委員の皆様、今、ワーキンググループでのご提案を基に、若干修正いたしましたけれども、今お手元に表示されている形で助言文を確定したいというふうに考えておりますけれども、もしご意見ありましたら頂戴いたしますので、サインを送ってください。

鋤柄委員、聞こえますか。

○鋤柄委員 聞こえますか。

○原嶋委員長 聞こえます。

○鋤柄委員 論点2のロードキルのところですが、一つは表現の問題です。後半で大型貴重生物という言い方をされていますけれども、これは貴重である、とか貴重でない、とかという判断について議論のあるところだと思いますので、前半同様に希少生物とされたほうがいいのではないかとこのコメントが一つ。

それともう一つ、前半では委員からは「実施可能なモニタリング手法がないという指摘だったのに対して、JICAからの答えとしては「ロードキルの可能性は低い」というところまでになっていて、何かかみ合っていないような感じがしますので、「ロードキルの可能性は低いので、モニタリング計画に含めていない」ですとか、そこまで書かれたほうが分かりやすいのではないかと思います。こちらコメントです。

以上です。

○原嶋委員長 石田主査、いかがですか。希少種と貴重という言葉、ちょっと使い方が若干同じ中で分かれていますけれども、前半部分は希少種や大型動物以外についてもということですが、

下のほうで……

○石田委員 揃えましょう。揃えたほうがいいと思います。

○原嶋委員長 どうでしょうか。最終的にはどうですか、具体的に何かちょっと直しのところ、ご提案いただけますか。

○石田委員 じゃ、貴重を希少にしましょうか。大型希少生物。

○原嶋委員長 下から3行目の「本事業の線形内に」。

○石田委員 ああ、そこもそうでしたね。

○原嶋委員長 はい、そこと二つですね。これJICAのお答えになっていますけれども、高橋さん、何か今の鋤柄委員からのご指摘を踏まえて、修正案ちょっと出てきますでしょうか。高橋さん、聞こえますか。

○石田委員 委員長、すみません。委員長、申し訳ないです。その前に、これは今は米田委員の議論に関連するところなんですけれども、今日は米田委員はいらっしゃっていないですか。

○原嶋委員長 いらっしゃいます。米田委員、聞こえますか。すみません。お願いします。

○米田委員 米田です。

この貴重生物という言葉はJICAのほうで使っておられるし、調査団も使っておられると思います。私も鋤柄委員と同様に、希少生物のほうがいいと思って、最初のほうの希少生物というのは私がちょっと修文した内容なんですけど、そのことに関して今、JICAのほうでご発言があるようなので、説明を伺いたいと思います。

○原嶋委員長 高橋課長、お願いします。

○高橋 JICA審査部の高橋です。

事務局としましては、ワーディングをそろえるということで、希少生物という表現で良いと考えます。また、鋤柄委員の2点目のご指摘である、論点2の修文について、ロードキルの可能性は低いというモニタリング計画に含めていないと記述すべきとのご指摘も事務局としては違和感ございません。両方の点、小井手さんからコメントをいただいてもよろしいでしょうか。

○原嶋委員長 小井手さん、あと調査団の方ももし必要であればご発言いただきたいと思います。調査団パデコ様、もしご発言ありましたら遠慮なくいただきたいと思いますので、どうぞ。小井手さん及び調査団の皆様どうぞ。どちら、先は小井手さんですか。

○小井手 南アジア部小井手から冒頭でお話しさせていただくと、回答のところで貴重という言葉を使っていたのは、ガイドラインの記載に合わせて貴重種というのがありますので、それで貴重という言葉を使っていました。貴重生物という記載はないので、その時点でちょっと誤りなんですけれども、結論としては希少生物でも貴重種、貴重生物でもどちらでも当方としては異論はないです。環境社会配慮上、適切なワーディングがあればそちらに従いたいと思います。

調査団の皆さんのほうで、このワーディングのところで何かコメントだとか、こういう思いを持ってこの表現を使ったとかあれば補足いただきたいと思いますけれども、今日は担当の向野さんがいらっしゃらないので、井口さんから補足いただくことはできますか。

○井口氏 特に意図して貴重という意味の言葉を使っていたとは思わないので、希少でよろしいかと思います。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

○小井手 ありがとうございます。

○原嶋委員長 後半部分の大型貴重種、上は希少種や大型動物になっていますけれども、下から2行目の大型貴重生物ではなくて、大型動物のことじゃないんでしょうか。これはそのときの文脈がちょっと分からないんですけれども、ここは希少である必要はないんじゃないかと思うんですけれども、いかがでしょうか。そのときの議論が全体が分からないんですけれども、前半は貴重生物、あるいは希少種でいいと思うんですけれども、下の、次の今、紗がかかっているところは大型希少である必要はなく、大型動物、上でいえば動物、生物、大型動物、大型ですからその段階でかなり限定されますので、特に希少でなくても大型ということでもいいんじゃないかと思うんですけれども。

山岡委員、どうぞ。

○山岡委員 山岡です。

それに関しては、米田委員の36番の質問に対する回答では、大型貴重動物の移動の可能性は少ないと言われているので、委員長がおっしゃったように、ここは大型、まあ貴重・希少はありますけれども、希少に統一するなら大型希少動物でいいのではないかと思います。それが回答に従った表現にはなっています。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

小井手さん、よろしいですか。小井手さん、あるいは青木さんですか、よろしいでしょうか。

○小井手 はい、問題ございません。

○青木氏 問題ありません。

○原嶋委員長 それでは、確認になります。鋤柄委員、いかがでしょうか。

○鋤柄委員 すみません。動物でしたね。見落としていました。すみませんでした。

あと、モニタリング計画も含めていないという点は追加しても、というかそういう意味合いだということですね。

○原嶋委員長 先ほど高橋さんからございましたので。高橋課長、よろしいですね。

○高橋 JICA審査部、高橋です。異存ございません。ありがとうございます。

○原嶋委員長 米田委員、確認ですけれども、こういう形で一応よろしいでしょうか。

○米田委員 米田です。

今、紗をかけていただいていますけれども、日本語の流れとして、可能性は少ないと考えられるため、可能性は低いので計画に含めていない。ちょっと日本語の流れが悪いかなと今思いました。

この網かけの部分は削除してもよろしいのではないんでしょうか。

○原嶋委員長 そうですね。いないと回答した。高橋さん、すみません、最後ちょっと直してください。何かご提案ください。

○高橋 高橋でございます。

そうしましたら、含めていない旨を回答したでいいかなと思います。

○原嶋委員長 そうですね、ありがとうございます。

○高橋 ありがとうございます。

○原嶋委員長 石田主査、すみません、何度も申し訳ありません。よろしいでしょうか。

○石田委員 非常に分かりやすくなって、よくなったんじゃないかと思います。皆さん、ありがと

うございます。

○原嶋委員長 それでは、繰り返しになりますけれども、助言文そのものについては4のところについて修正で、論点については2のところ、今、鋤柄委員のご提案を基に幾つかの修正を加え、4番のところはタイプミスの修正ということでございます。こういう形での文章の確定ということになりますけれども、もう1度確認いたしますけれども、ご意見ありましたら頂戴いたしますので、ご発言ください。

それでは、よろしいでしょうか。それでは、今、画面にあるものをもって助言文として確定させていただきます。石田主査、どうもありがとうございました。

○石田委員 どうもありがとうございました。

○原嶋委員長 それでは、続きまして議事次第4番目でございます。今後の会合スケジュールの確認をお願いします。

○小島 本部の小島です。事務局、小島です。

次回会合は、そこに書いてあるとおり、10月7日金曜日14時からと、午後2時からということで予定しています。

この機会に一つ付言させていただきます。

改正後のガイドラインの印刷が終了しました。今日、助言委員の皆さんに対して実物の郵送希望があればお願いしますというふうな問合せのメールをさせていただきました。9日金曜日までに申込みいただければ、私たち喜んで発送しますので、どうぞよろしくお願いいたしますというところです。

多分、10年前はもう有無を言わずそのまま送っていたのかもしれませんが、今回、もうウェブから情報入手するから必要ないというような方もおられるかもしれないというところで、改めて皆さんに伺っている次第でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局からは以上です。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

それでは、全体を通じまして何かご発言の希望がありましたら頂戴いたしますので、サインを送っていただきたいというふうに存じますけれども、いかがでございましょうか。よろしいでしょうか。今日は若干時間の余裕もございますので、何か確認すべきこと、あるいは聞いておきたいことも含めて、遠慮なくご発言いただければと思いますけれども、いかがでございましょうか。

○石田委員 委員長、よろしいでしょうか、石田です。

○原嶋委員長 はい、どうぞ。

○石田委員 今回の案件をワーキングで議論して、メール審議をしているところではたと気がついたのは、補償を供与しという言葉がJICAガイドラインで明記されているんですね。供与じゃない、与えというふうになっているので、その点については何か持てる者が持たない者に与えるという印象に読まれかねないような気もするんです。前回のガイドラインの改訂事業について、全体的検討で私も加わってはいたんですが、ちょっとそこはちゃんと見ていなかったの、自分自身反省しています。

また、あの語感はどうしても気にはなるので、やっぱり次回の改訂のときにはその点は申し送りいただいて、与えではなくて、補償の実施だとか実行だとかいう言葉に変えていただけないものかなというふうには考えます。

以上です。

○原嶋委員長 小島課長、いかがでしょうか。

○小島 小島です。

私も助言委員会に、ワーキンググループに参加していました。そのような表現があるのは、そのとおりです。

○原嶋委員長 多分、そういう上からという言葉はあれですけども、英語は多分compensateなので、英語ですとそんなにあれですよ、英語はどうなっているかちょっと分からないんですけども。

○小島 そうですね、英語はすぐ分からないんですけども、与えなければならないというような表現は確かにあります。

どの表現が上から目線なのかというところは難しいところもあって、人によって感じ方はいろいろあると思います。

例えば私たち、無償資金協力や有償資金協力を供与する、与えるではないんですが供与するという言葉をよく使って、供与の与は与えるという漢字なのは皆さんご存じのとおりなんですけれども、特に上から誰かが下の者にあげるというようなニュアンスはないと思っています。なので、次回改訂なりのときはそういう言葉の使い方には注意するということかなと思いました。

これも特に、今おっしゃっている部分も上から下にというニュアンスで述べられているものではないですし、単に本当にお支払いするというのを表現したかったということなのではないかなと思います。ですけども、石田委員がそのような視点で時々言葉について私たちにご注意いただくのは認識しております。

以上です。

○原嶋委員長 いろいろ国が使っている訳との兼ね合いとか、そのあたりでちょっとこれまでいろいろなことを受け継いできたところがありますので、一遍にはなかなか難しいところだと思いますけれども、注意していくということで。特にcompensateとか、financeとか、provideとか、そういった言葉を使うときに石田委員のご指摘のようなニュアンスが出やすいので、今後注意していくということでいかがでしょうか。石田委員、いかがでしょうか。

○石田委員 はい、私もすぐ直してほしいとかいうことを申し入れるつもりでは全くなくて、慣用的にそうやってその分野ではそういう形でずっと使われてきて、定着している言葉というところは十分理解しているつもりなんです。ただ、やはり誤解を受けないためにも、そういうところはまだまだ10年後というか、先の話ですけども、その際には用語の検討等があるといいかなということ。を個人的に今回は、たまたまこのワーキンググループで補償のことがすごく話題になったものですから、真剣にその部分を読んでみて、ふと思ったという次第です。ですので、強力にこれを申し入れたいということではないですし、今の課長のご説明で十分理解をさせていただきました。ありがとうございます。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。いずれにせよ、ガイドラインそのものというよりは、JICAの業務でどういう言葉を使っているかということがガイドラインのほうに反映されてきますので、JICAの通常の業務の中で使われている言葉がどう変わっていくかということが結構大きな要素かと思うので、ご理解いただきたいと思います。

ほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

事務局のほう、何か最後ございますでしょうか。

○高橋 JICA審査部の高橋です。事務局からは特段ございません。

○原嶋委員長 それでは、最後になりますけれども、委員の皆様、何かご発言ありましたら頂戴いたしますので、サインを送ってください。よろしいでしょうか。

それでは、予定をしておりましたものが終わりましたので、第140回の全体会合はこれで終了させていただきます。どうもありがとうございました。

15:10 閉会