

環境社会配慮助言委員会 第144回 全体会合

日時 2023年1月16日（月） 14:00～17:01

場所 JICA本部2階229会議室及びオンライン会議

（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 貴美子	実践女子大学人間社会学部
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
柴田 裕希	東邦大学 理学部 准教授
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
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
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
松本 悟	法政大学 国際文化学部 学部長・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

馬杉 学治	審査部 次長
小島 岳晴	審査部 環境社会配慮監理課 課長
高橋 暁人	審査部 環境社会配慮審査課 課長
福田 千尋	東南アジア・大洋州部 東南アジア第一課 課長
阿久津 謙太郎	アフリカ部 アフリカ第三課 課長
城戸 武洋	東南アジア・大洋州部 東南アジア第五課 課長

○小島 では、時間になりましたので、助言委員を始めさせていただきたいと思います。注意事項は先ほど申し上げたとおりなので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

では、早速マイクを委員長の方にお譲りして進行をお任せしたいと思います。

では、原嶋委員長、お願いします。

○原嶋委員長 原嶋です。音声入っていますか。

○小島 はい、はっきり入っています。

○原嶋委員長 それでは、本年最初の全体会合になります。本年もよろしくお願い申し上げます。

それでは、JICA環境社会配慮助言委員会第144回全体会合を開催させていただきます。

本日は、私のほうで承知している限りでは、阿部直也委員と鈴木和信委員がご欠席ですが、その他の19名の委員の皆様はオンラインでのご参加というふうに承っております。

それでは、今お手元に議事次第が届いていると思いますので、それに従って進めさせていただきます。

開会が終わりましたので、続きましてワーキンググループのスケジュール確認ということで、既に今画面に示されておりますけれども、今後、主に2月、3月の確認をさせていただきたいと思います。細かな点については後ほど事務局の方にご連絡させていただきたいと思いますが、何か大きな点でご確認ありましたら、ご発言を頂戴します。あわせて事務局から何か連絡事項がありましたらお願いします。

○小島 事務局の小島です。

先ほどの少し申し忘れたことがありまして、本日、石田委員が少し遅れるという連絡をいただいています。また、長谷川委員から3時頃の参加になるというふうに連絡をいただいています。遅れまして失礼しました。

この日程表につきましては特に追加はありませんので、皆さん何かあれば連絡いただければ適宜調整したいと思います。

以上です。

○原嶋委員長 原嶋です。

それでは、特に2月の後半から3月の日程、何かご都合悪ければ、あるいは何かご都合のつくことで変更が必要であれば、速やかに事務局の方にご連絡をお願いします。

特になければ、スケジュール確認についてはこれで一旦締めくくりとさせていただきたいと思います。

続きまして、3番目、案件概要説明ということで、本日1件予定をされております。インドネシア国のジャカルタの都市高速鉄道の事業の環境レビューでございます。ご担当のほうで準備が整いましたら、ご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○福田 ありがとうございます。JICA東南アジア一課の課長をしております福田です。

それでは早速、今、資料が投影されているかと思いますが、こちらに基づきましてご説明させていただきます。次のページに目次がございますが、通常の場合概要説明のとおり、事業の背景と必要性から事業概要だつたりについてご説明させていただければと思います。

早速、次のスライドで事業の背景と必要性につきましてご説明させていただきますと、まず一番

上、ジャカルタ首都圏の人口につきましては過去20年間で約1.5倍に増加しておりまして、特にジャカルタ首都圏隣接県における人口増加が顕著で、そこからジャカルタ中心部への通勤者数が著しく増加しているということがございます。

同首都圏においては、旅客・貨物輸送の90%を道路交通に依存しているということがございまして、深刻な交通混雑が引き起こされており、インドネシアの都市環境の悪化ですとか、あるいは排気ガスによる大気汚染ですとか、住環境の悪化へつながっているということで、このような課題を改善すべく、公共交通輸送の増強だったり交通混雑の緩和というのが、大きな課題になっております。

こういう背景を踏まえまして既に、MRT南北線と通常呼んでおりますが、そのフェーズ1をJICAの支援によって整備し、2019年3月に既に開業しておりますが、現在はそのフェーズ2の工事が進められておりますが、その南北線に加えて、東西線とこの事業・当該資料では呼んでおりますが、その整備が急務になっているというような背景がございまして、次のスライドですが、まず東西線につきましてプレF/Sを実施しまして、その後2011年2月頃から2年強かけてF/S調査を実施して、その際に協力準備調査のドラフトファイナルレポート段階までの助言確定まで既に了していると、その際に5路線の代替案を比較検討し最適案を選定済みというような状況になっております。

その後、2015年12月に東西線の一部区間、フェーズ1ステージ1区間というふうに呼んでおりますが、ES借款を供与済みですって、そのES借款の中でコンサルティング・サービスで基本設計を実施中というような状況になります。

このような状況を踏まえまして、案件の進捗に応じて、今後最後でスケジュールをご説明いたしますが、本体借款の審査に向けまして今手続を進めておりますが、ドラフトファイナルレポート段階からまた一部線形が変更しているということもあり、今回環境レビュー段階における助言委員会に助言を諮りたいということで、本日ご説明させていただいております。

続きまして、事業の概要ですが、事業の目的としましては、ジャカルタ首都圏において東西線を建設することにより、輸送力の増強を図って交通渋滞の改善、さらには投資環境改善に寄与するというものになっております。

次のページに主な事業スコープを記載しておりますが、ES借款あるいはF/S協力準備調査自体は東西線全体を対象にしておりましたが、その中で優先的に工事を進める、整備を進めるものということで、フェーズ1のステージ1区間というふうにJICAは呼んでおりますが、そのステージ1区間の本体借款に進むべく、今回ご説明させていただいております。その主なスコープとしまして、鉄道あるいは駅の建設、これには高架もあれば地下部分もあると、加えて電気・機械設備の設置ですとか、車両調達ですとか、車両保守基地の整備ですとか、コンサルティング・サービスが含まれます。

次のスライド以降、事業対象地域のF/S時点での線形と直近の検討状況といえますが、基本設計後の線形を表示しておりますが、まず今お示ししているのがF/S時の線形ですって、F/Sにおいては路線全体、東西線全体の代替案比較を行いまして、その結果5つの路線の中から最終的にこの図で表示されている線形を選んでおります。その後、2015年にES借款を供与してから、基本設計を実施して今に至るまで7、8年経過しておりますので、その間に開発計画が進んだり等々ございまして、一部用地取得が困難になっている状況ですので、今、基本設計の中で改めてデポの位置ですとか、あるいは東西線の西側のほうの区間の一部の線形が変更が必要になっているという状況になります。

ちなみに、この図の中で青い丸を記載している紫の小さな点々がデポ（車両基地）の候補地だった場所で、その西側区間の線形の変更が検討されていると言っている部分が、赤い四角で囲っている辺りのことを指しております。この東西に長く延びている赤い線が東西線全体の区間ということになっております。

次のスライドのところに、ほぼ全体像からすると同じような東西のアライメントではあるんですけども、直近の東西線の線形でステージング分け、あるいはそれぞれの場所がどのような状況といますか雰囲気かというのを、写真をつけて表示しております。

今回この後審査に進むべく環境レビュー方針をお諮りしたいのがフェーズ1のステージ1区間、この赤い四角で囲っている部分でして、それ以外の部分も東西線全体としてどのような現在状況かということで写真を載せておりますが、おおむね既存の道路の真ん中だったりあるいは脇だったりというところに、高架あるいは地下の鉄道を整備するというような事業になっております。

以下、現在基本設計でデポの位置ですとか西側区間が線形の変更が検討されていると申しあげましたので、それぞれについてどういう検討をインドネシア側で行われているかということについて、ご説明させていただきます。

まずデポ（車両基地）の候補地ですが、ちょっと図が見つらくて恐縮ながら、新しいもともとの車両基地の用地取得が難しくなったということで、まずどの用地が可能性としてあり得るかというのをピックアップしたのが、この14個の青い小さな丸のサイト、Eの1から14まで書いてある箇所、その後詳細に妥当性、技術的にどうなのか、土地利用の状況はどうなのか、環境社会配慮面から現実的なのかということと比較検討して取捨選択した結果、二つの案、一つがEの8プラス12の2か所を活用する案、もう一か所がE14の、この図の右上のところですが、このEの14を使う案が候補として挙がってきてまして、これについて詳細に比較検討を行っているという状況です。

次のスライドから、それぞれ今、地図上でどのような状況で、それぞれざっくりとどういう比較検討がされているかということをご説明させていただきますと、まずオプションの一つ目、Eの8とEの12のサイトを利用する案につきましては、それぞれ現状の写真を下に記載しておりまして、四角い左側だと黄色い枠だったり、あるいは右側だと白い枠ですかね、辺りに、将来的に車両基地を建設するオプションというふうになっております。こちらからも何となくご覧いただくとおり、将来建設されるアライメントの比較的そばに、この車両基地ができる想定ということになっております。ただ非常に、次の次のスライドでご説明しますが、土地の利用できる面積が小さいがために、ここに全て車両を置くということがなかなか難しく、本線の駅にも一部車両を留置するというような計画にならざるを得ないオプションになっております。

その次のオプション2、E14のデポサイトにつきましては、こちらは左の南北に走る赤いのが将来的な東西線のアライメントで、一番右のほうのロロタンデポというのが、ここに車両基地を建設する予定で、若干本線から離れますのでデポのアクセスも建設する必要が生じるものになっておりますが、こちらの案については比較的広い用地が確保されますので、このロロタンデポだけで必要な車両留置場が確保できるというようなオプションになっております。

もう少し詳細に比較検討結果をまとめたのが次のスライドでして、オプション1が左でオプション2が右で、確保される面積がオプション2が23.4haで広いので、全ての機能をここ1か所で集約できますと、容量としても車両最大格納編成数といたしますが大きいものになりますと、技術面でも

機能を1か所に集中できたりですとかそういうのがありますので非常に望ましいと、ただ1点、本線から5.7kmほど離れてしまうというような面で、運行面ではオプション1と比べてマイナス評価をしております。環境面では、いずれも特に自然保護地域というものはなく、かつ移転家屋もないということで同等の評価をしております、あと工事費、若干オプション2のほうが安いということで、総合的にオプション2のほうが望ましいということで、2022年10月段階でインドネシアの運輸大臣において、このオプション2、E14、ロロタンデポを活用するという方向で、インドネシア側で判断をされている状況になります。

以上がデポでして、次のスライドで、西側区間の線形も一部見直しが生じているということをご説明いたしました。それについても改めて状況を説明いたしますと、こちらももともとのネズミ色のOriginalと書いているのが、F/S段階で東西線全体をアライメントを比較検討した結果、判断されたものですが、こちらについて一部用地取得が難しいということで、オプションをいくつか1、2、3、4、5と洗い出したうえで、その中で詳細を検討し、技術的に土地利用状況ですとか環境社会配慮面ですとか、技術的に検討した結果、オプション3あるいはオプション4が現実的ですねということで、この残った二つの案についてさらに詳細に比較検討が行われております。

その結果が次のスライドでして、それぞれオプション3を左側、オプション4を右側に記載しておりますが、技術面だったりあるいは環境社会配慮面、こちらのほうは移転家屋数もいくつか両案ともございますが、あるいは経済面等々を勘案し総合的にオプション3のほうが一番最適であるということで、こちらインドネシアの運輸大臣において2022年10月、昨年10月時点で判断をされております。

以上がドラフトファイナルレポート段階で、いくつかその後の状況変化により改めてアライメントといいますか、物理的なサイトの見直しが行われているものについて、どういう比較検討が行われているかということのご説明になります。

それ以外にも今回、環境レビュー方針をお諮りするということで、適用されるガイドラインは2010年時点の環境社会配慮ガイドラインで、カテゴリ分類はAですということで、助言を求める対象としまして（4）に記載しておりますが、今フェーズ1ステージ1区間においてインドネシア政府のほうで、その後の状況を踏まえてEIAですとかRAPですとかを更新しておりますので、またその更新版を用いまして環境レビューを実施する方針です。

その次のスライド以降、環境レビュー方針について、ざっくりとはありますが、記載しておりますが、こちら一般的な案件と同様かと思いますが、それぞれ例えば環境許認可につきましては、そのスケジュールだったり、どのような許認可がそもそも必要かということだったり、あるいは汚染対策についてはどういうモニタリング計画なのか、実施体制なのかという等々を確認したり、自然環境面もしかりですね。その次のスライドに記載しておりますが、社会環境面におきましては、フェーズ1ステージ1におきましても用地取得あるいは住民移転というのが発生しますので、それについて詳細だったりあるいは補償方針だったりについて確認をすると、その他・モニタリングにつきましても詳細を確認したいというふうに思っております。

最後に今後のスケジュールですが、本日全体会で案件概要説明をさせていただいた後に、3月頃にワーキンググループで、その後、全体会で助言が確定し、その後、案件形成の観点では審査を行って、年内にも円借款契約・署名ができればなというようなスケジュールで考えております。

冒頭、東南アジア部のほうからのご説明は以上になります。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

ちょっと審査部のほうに確認ですけれども、本件は従来の部分と変更した部分と二つあって、助言を求めるのは変更した部分なんですか。その辺の変更されている部分とされていない部分の扱いと、対象が環境レビューなんですね。この点ちょっと説明をもう一度お願いしていいですか。これは審査部のほうにお願いしたほうがいいのか。どちらでしょうか。

○高橋 審査部の高橋です。

本件、既に協力準備調査DFR段階の助言が確定しておりますが、協力準備調査の報告書に完全に準拠した形で案件形成が進んでいるわけではなく、相手国政府により事業計画の変更に伴いEIA、RAPを更新している部分がございます。今回、相手側が更新したEIA、RAPに基づき環境レビュー方針を策定していくため、その更新部分についてご報告のうえ、環境レビュー方針をお諮りしたいという、そういう趣旨でございます。

○原嶋委員長 ガイドライン上は、これはいわゆるプロジェクトの変更という見方をしているんですか。簡単に言うと、ワーキンググループを設置する根拠って、丁寧にやっていただくのはいいんですけれども、ワーキンググループを設置する根拠というのは、同一性を超えて変更をされているということなんだけれども、その根拠をもう一度確認させていただきたかったんですけれども、すみません。

○福田 東南アジア課の福田ですが、この東西線の事業は、もともと最初の借款をつけた際にES借款と呼ばれているエンジニアリングサービス借款で、次の段階で本体工事も含んだ本体借款を供与するというので、通常の円借款ですとドラフトファイナルレポート段階で次の段階が審査になるので、併せて環境レビュー方針を諮るのも一般的かなと思いますし、私も過去そのようにしておりますが、ES借款を供与する際には本体借款の供与が先になるということで、ドラフトファイナルレポートまでの段階で助言委員会にお諮りしていただきましたので、今回本体借款をつける前に環境レビュー方針についてもお諮りすると、それに当たってドラフトファイナルレポートの際に付議といえますか、ご説明したEIA、RAPの状況から若干8年、9年経過して時間が経っておりますので、情報をアップデートしたうえで環境レビュー方針をご説明するという位置づけだというふうに理解しております。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

それでは、今までのご説明に対してご質問やコメントがありましたら承りますので、サインを送ってください。

源氏田委員、お願いします。

○源氏田委員 源氏田です。ご説明ありがとうございました。

JICAの方に質問ですが、スライドの16ページ目になりますけれども、1,659人の非自発的住民移転があるということで、かなり住民移転数が多いと思います。これは、今回、線形が変更になったということですが、線形変更によって人数は増えたのでしょうかということをお教えください。あるいは減ったのかということをお教えいただければと思います。

以上です。

○原嶋委員長 じゃ、3名ほどご発言いただいた後まとめて福田さんのほうで回答していただきま

すので、ちょっとお待ちください。

続きまして、山岡委員、お願いします。

○山岡委員 山岡です。ご説明ありがとうございます。

13ページの代替案の検討についての質問です。二つあります。

1点目は、ここの経済面で需要についてご検討されていますけれども、km当たりの需要がオプション3とオプション4で同じ6,200人なんですけれども、1日当たりの需要が違うわけで、この辺そんなに詳細な説明はいいんですけれども、どのように計算されているのか、簡単に説明していただければありがたいと思います。

それに伴って2点目の質問ですけれども、技術面のところでオプション3、①のところで他公共交通機関や周辺開発地域への接続というところで、オプション3が4か所、オプション4が1か所ということになっています。これは以前の南北線でもかなり議論されていますし、対応はされていると思うんですが、要は公共交通に対してどのようにアクセスするのか、アクセスの数とかアクセスが需要にも影響するだろうということだと思います。ここで4か所と1か所で、これだけ見ると相当差があるんですけれども、需要に対しての影響というのは何か考慮されたんでしょうか。

以上2点が質問です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

それでは、林副委員長、聞こえますか。お願いします。

○林副委員長 林です。JICAの方に質問です。

スライドの12ページです。あとこれと同じようなスライドが8ページにあるんですけれども、12ページのスライドのほうではOriginalからオプションがいくつか提案されているんですが、このオプション3がスライドの8のデポの位置を決めたオプションというか、この8ページの図の赤いラインですけれども、これはオプション3のことを前提にデポの場所の候補を決めているのかというのが一つと、もう一つは、オプションについては、またこれも同じように道路の上または下を通すものというふうな理解でよろしいでしょうかと、以上です。よろしくをお願いします。

○原嶋委員長 それでは福田課長ですか、お三方のご質問、レスポンスお願いしてよろしいでしょうか。

○福田 東南アジア一課、福田です。

まず1点目の、今回の見直しといいますかによって移転数が増えたのかどうかという観点でいきますと、精緻な数字が手元にあるわけではないですが、大きく変わっているわけではございません。ご説明しましたとおり、デポの部分では移転は発生しないですし、西側区間の線形のところにつきましても、まあいくつか発生するんですが大規模に発生するわけではないので、それによって全体の移転数が大きく影響を受けているというわけではないということになります。

少々お待ちください。

すみません、二つ目のご質問は後ほどご説明、回答いたしますが、3つ目のご質問の趣旨を改めて確認させていただくと、スライドの8枚目でしたっけ、のこのアライメントがオプション3のアライメントかというご質問でよろしかったでしょうか。

○林副委員長 私の質問ですか。

○福田 そうです。林副委員長のご質問だと思います。

○林副委員長 基本的にはちょっと図の8と図の12が、8ページと12ページの図が多分同じものを示しているんだろうなと思いつつ、それで本当に合っているのかなというのを確認したいということです。

○福田 ありがとうございます。

ご指摘のとおりでして、8ページの図は12ページのオプションを検討した結果、今オプション3が最も望ましいということですので、そのオプション3を選択した場合のアライメントということで記載をしております。

○原嶋委員長 あと山岡委員のご質問ですね。代替案における需要の計算根拠と地元への接続との関係というか影響ですけれども、この点、受け止めありますでしょうか。

○福田 すみません、詳細はワーキンググループのときにご説明させていただくということでもよろしいでしょうか。

○原嶋委員長 山岡委員、いかがでしょうか。何か重要なポイントだけ念のためにあれば。

○山岡委員 基本的なことだとは思いますが。ワーキンググループで説明していただければありがたいと思います。

以上です。

○原嶋委員長 それでは続きまして、林副委員長、今の福田課長のご回答で全て。

○林副委員長 あともう一点あったのが。

○原嶋委員長 もう一点ありましたね。

○林副委員長 オプション3の既存道路の上ということでもよろしいでしょうかという。

○福田 東南アジア一課、福田です。すみません、回答が漏れまして。

ご理解のとおりで、オプション3においても既存道路の地下あるいは高架部分で建設することになります。

○原嶋委員長 それでは錦澤委員、二宮委員、順番にそれぞれ、まず錦澤委員、お願いします。

○錦澤委員 3点あるんですけども、1点目は、スライドの11の代替案の検討で、ちょっと私の理解ができていない部分があるんですけども、オプション2のほうは延伸が不要だというふうに書いてあって、ただ、ご説明の中では、本線から車両基地が離れるのでそこへのアクセスはあると、そこは延伸というか新たに引くという、そういうことになるんでしょうか。その延伸不要というところと、あとご説明いただいた内容が、若干齟齬があったように聞こえましたので確認させてください。それが1点目です。

それから2点目ですけれども、スライドの13で、代替案の検討をする際に技術面、環境面、経済面ということで比較検討しているということですが、環境面については生活環境は重要なファクターだと思います。特に鉄道ですから騒音についてどうなのかというのは見たほうが良いと思うんですが、特にオプション3は高架を使うということで、オプション4は地下なので、そこではだいたい騒音については変わってくると思いますが、その点について確認されているかどうか教えてください。

それから最後の3点目ですけれども、西側の路線のところでも今の段階で住民協議等はされているんでしょうか。例えばどこかのオプションについては結構懸念が出ているとか、そのあたりの住民の反応というのが今の状況でどのように把握されているのか、その点について教えてください。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

それでは、二宮委員、聞こえますか。お願いします。

○二宮委員 はい、聞こえています。

私からは1点なんですけれども、今のオプション1と2の錦澤委員の最初の質問と基本的には同じで、私も同じ疑問を持ちました。それで延伸が不要というそのオプション2は、引込線でデポまでつなぐので駅の延伸はないという意味というふうに理解をしたんですが、それでいいかどうかということと、あわせてオプション1のほうは1駅延伸と書いてありますけれども、その1駅延伸のイメージがいただいた資料からわからなかったので、この場合どこがどういうふうに延伸になるかということについて、もしわかれば確認させてください。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

それではもうお一方、松本委員、聞こえますか。お願いします。

○松本委員 松本です。ありがとうございます。

私の質問は、最初に原嶋委員長が質問されたことと関係します。最大の関心事は、環境レビューの段階でワーキンググループでどのような資料が出されるのかということです。つまり、今ちょっと過去のを拝見したところ、最後に助言案が確定したのは第22回全体会合、本日は第144回全体会合です。つまりこの案件、第22回会合で最後、助言案が出ていると確定している案件で、こういう案件が122回後に新たに案件として出てきた場合、私たちはこれはほぼ新規案件として見るべきなのか、それとも過去に議論したものの積み上げとして見るべきなのか、ちょっと今のご説明を受けただけではわかりませんでした。

なので、これはJICAの事業部でも審査部でも関係してくると思うんですけれども、本来ならば一から説明してほしいところですが、時間もかかるでしょうから、一体この10年ちょっと、プロジェクトの変更だけではなくて現地の社会状況、それから住んでいる人たちは10年前からもうカットオフデートがあって、それ以降一切動いていないのか、そこから大きく動いたのか、一から住民協議をやり直しだったのか、このあたりもよくお話を聞いているとわからなかったので、環境レビュー方針のときのワーキンググループで一体どの程度情報というか報告書を出していただき、そこではどの範囲まで議論をする予定なのか、よろしかったらここで教えていただきたいと思います。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

それでは福田課長、延伸不要の問題と生活環境面、そして西側の住民協議の問題、この3点ですね。あと多分、高橋課長のほうがいいのかもかもしれませんが、今、松本委員からご指摘のあった点、少し整理をお願いしたいと思います。順次お願いしてよろしいでしょうか。

それでは、福田課長さん、お願いしていいでしょうか。

○福田 はい。東南アジア一課、福田です。

まず最初にご質問いただいた3点で、スライドの11枚目でまず延伸不要のところですが、この延伸の要否というのは、スライドの8ページ目を映していただけますか。ご覧いただければと思います。これのフェーズ1ステージ1という矢印があって、その一番西側の左側の端っこの21のトランス

トリートというところが最終駅となる予定のところ、このオプション2のE14の場合は、これは最終駅とできますということで延伸不要と、あるいは東側もしかりなんですけれども、東側の駅がさらに延伸しなきゃいけないというわけではないと、一方で、オプション1のE8とE12の合わせ技の場合は、E12のところにデポを置く場合に、どういうふうにするかというのはいろいろな考え方があると思いますが、今、計画としては、ステージ1ではまだ本来整備しなくていい次の駅、西側、この図で言うところの南ですかね、の次の駅まで整備する必要がありますねという趣旨で、1駅延伸というふうに書いています。ですので、将来的にステージ2まで整備されることを考えると別に延伸じゃないんじゃないかと言われると、まあそういうことなんです、ステージ1の関連から見た際に延伸が必要かどうかということで記載しております。一方で、オプション2について本線から5.7km離れますねと、それって延伸じゃないですかと、その延伸の定義次第ではあるんですが、延伸を先ほどご説明しました観点で言葉を使っており、それとは別に本線から5.7km離れたアクセス路線といいますかが必要になるのがオプション2ということになります。

スライド13で環境面で生活環境、騒音、特に騒音について問題ないのかということですが、オプション3、オプション4、いずれにつきましても、先ほどの私の説明が誤解を招いたかもしれないんですが、スライドの12枚目のオプション3とオプション4の違いが出ている部分につきましては、いずれのオプションについても地下を走るアライメントになっておりますので、そういう意味ではオプション3、オプション4共に生活環境といいますか、騒音面では同等の条件ということになっております。

西側の区間の線形の見直しについて説明が為されているかという点につきましては、住民説明についても実施されておまして、現時点で大きな懸念が住民から示されているというわけではございません。

二宮委員からの。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

二宮委員もおおむね、二宮委員、今の点でカバーできましたか。

○二宮委員 わかりました。大丈夫です。ありがとうございます。

○原嶋委員長 それでは、今、松本委員からご指摘のあった点ですね。これどちらでしょうか。審査部のほうでしょうか。

○高橋 まず審査部からお答えして、東南アジア部からも必要に応じて補足をしていただくようにしたいと思います。

DFRの助言は第22回全体会で確定しており、それから10年近く経て環境レビュー方針という形になっております。この10年間は当該国の事情で遅れていたものと思いますが大まかな大元の計画自体は協力準備調査で策定しているところではあります、相手国政府の責任の下で更新されたEIA、RAPに基づき環境レビューが行われる想定のため、そちらをしっかりお諮りして、環境レビュー方針をセットし審査に臨みたいというふう考えた次第でございます。

松本先生からご指摘いただいたとおり、この間に現地の社会状況もだいぶ変わっていると思いますし、また、影響を受ける住民の方々の内訳というのも大きく変わってきているだろうと思います。そのあたりについては、直近に住民説明会も一度開催しており、また今後も開催する予定と聞いておりますし、またカットオフデートに関しても、改めて再設定が為されて行われていく予定だと聞

いております。こうした状況でございまして、協力準備調査時点の社会経済情勢であったり、または補償のカットオフデート、協力準備調査の段階からそのまま引きずってくるわけではないというところを、お伝えしたかったというところでございます。

以上でございます。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

柴田委員、関連でしょうか。

○柴田委員 いえ、関連ではありません。

○原嶋委員長 じゃ、ちょっとお待ちください。

松本委員、いかがでしょうか、受け止め。

○松本委員 ありがとうございます。

ちょっと確認ですが、こういう案件が今後出てきたときのためにもなんですが、つまり今の課長のお話だと、事実上これは新たな案件の環境レビュー段階からの助言委員会の関与であると考えたほうが良いということですかね。つまり10年前の延長線上ではない、ごめんなさい、10年前の延長線上で考えると、我々もその10年前の議論がどうであって、それはどう生かされてというようなことを確認する必要があるかと思いますが、さすがに10年も前ですので、むしろこれは新たにほぼ新規の案件という意識で環境レビュー段階でEIA、RAPが出てきて、住民協議の議事録が出てきて、それを見て環境レビュー方針をワーキンググループで議論する、そういう理解でよろしいでしょうか。

○高橋 ありがとうございます。

インドネシア側にとっては、新規案件というわけではなく、ずっと検討を続けてきたということなんだろうと思いますが、環境レビューにあたっては、新規案件に近い考え方で対応すべきではないか、またそうするために、改めて助言委員会にお諮りするべきではないかというふうに、JICAとしても考えたというところでございます。

資料に関しましては、ES借款の支援の下で相手国政府の責任で更新が行われたEIAとRAPということになり、ほかの案件においても、協力準備調査を行わずに相手国が作成したEIA、RAPをベースに環境レビューを行うということはあろうかと思いますが、それと同様の位置づけで考えているというところでございます。

以上です。

○松本委員 松本です。

理解いたしました。逆に委員長が、我々委員会としてこれで問題なければ、このやり方で理解です。

○小島 委員長、マイクがオフになっています。

○原嶋委員長 すみません、どうもありがとうございました。

一応まず前提として、JICAの側のお立場として丁寧に助言委員会に諮っていただくということそのものについては、委員会としては歓迎したいというふうに考えております。あと若干ガイドラインの文言上の扱いとして新規として扱うのか、あるいはプロジェクトの変更に伴って追加的にやるのか、若干テクニカルなところをもう一度整理する必要があるような感じがいたします。丁寧な形で今お諮りいただくということには歓迎して、3月ですか、4月、3月に予定しているワーキンググ

ループの設置に向けて準備させていただきたいというふうに考えておりますけれども、ほかの委員の皆様は、この点についていかがでしょうか。

ちょっとテクニカルなところはもう一度整理が必要。新しいプロジェクトみたいな扱いというものもあるでしょうし、プロジェクトの変更による措置という整理もできるかもしれませんが、その辺はまた一度整理が必要かもしれませんけれども、結果として助言委員会に諮っていただくことについては歓迎するということですのでけれども、ほかの委員の皆様、何かご意見ありましたら、いかがでしょうか。

松本委員、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。助言委員会の設置と対象についてです。

○松本委員 ありがとうございます。

原嶋委員長がおっしゃった点ももっともですが、変更の場合はどこがどう変化したかとか、逆に変わったところはどこで変わらないところはどこかという議論に長く時間もかかるので、ある意味先ほど課長がおっしゃったように、環境レビュー段階で先方政府が自分たちの責任で行った調査を基に審査をすることがあるということを考えれば、こちらの助言委員会としては、ある種変更点をつぶさにチェックするというよりは、出されてきたEIAやRAPを基にガイドラインとの整合性を見ていくということのほうがやりやすいという、こちら側として助言委員会がやりやすいかなというふうには思いますが、そのあたりは整理の仕方をどうするかというのは明らかにしておくというのは、大事なことだとは思いますが。

○原嶋委員長 1点だけやや重箱の隅をつつくような形だけれども、なぜ助言委員会を設置するのかというその根拠というのは、今回の件ではちょっとはっきりしないような感じはしているけれども、全体として厚い対応をしていただけるので歓迎しているということなんで、その点整理が必要なのかという感じがしています。

すみません、柴田委員、お待たせしてすみませんけれども、柴田委員、聞こえますか。すみません。

○柴田委員 はい、柴田です。よろしいですか。

○原嶋委員長 あと後ほど東委員からチャットでコメントをいただいておりますけれども、手短にご発言いただければと思いますので、まず柴田委員、お願いします。

○柴田委員 ありがとうございます。

詳細はワーキンググループのときにまた教えていただければと思いますけれども、2点ありまして、1点目は事業のスコープについてなんですけど、フェーズ1のステージ1区間ということなんですけど、これはES借款のときからこのステージ1という区間になっているというふうに理解したんですけども、不可分一体の考え方を含めて今回はステージ1だけ、つまりステージ2は助言委員会の対象になっていないという理解でよろしいでしょうかというのが1点目です。

それから2点目は、これは詳細なのでまたワーキンググループのときに教えていただければと思うんですけども、この事業、私、定かに把握していないんですけども、ジャカルタはここ数年、3年ぐらい前ですかね、大規模な洪水なんかも浸水被害なんかもあったかと思うんですけども、特にオプション2のデポのE14のところですか、写真なんかを見ると非常に浸水のリスクがありそうな地域に見えるんですけども、そういった面が今日の概要説明では自然災害の面、ご説明がなかったんですけども、またワーキンググループのときに、そういった自然災害の面も含めて確認をでき

ればと思いますので、検討が為されているようでしたら、そういったところもご説明いただけるとありがたいです。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

東委員、聞こえますか。

○東委員 はい、聞こえます。聞こえますか。

○原嶋委員長 はい、聞こえます。チャットでのいただいている点、簡単に。

○東委員 この10年でジャカルタの都市交通が大きく変わってしまったんですけれども、昔だったら駅に行くまでかなり大変だったんですけれども、今はGrabとかGojekがありますんで、かなりアクセスは容易になっているということです。これは例えばバンコクなんかでモノレールができたときに、どうやって駅まで行くんだいというようなことがありましたけれども、それは乗客の皆さんが、バイクタクシーなんかを使って結構臨機応変にやっていただいていたということもあり、かなりの数が増えるんじゃないかと、私の現地調査の結果ですけれども、それよりもヌサンタラというカリマンタンへの首都移転で、どれだけの公務員が本当に向こうに行ってしまうのかというようなところも、ひょっとして需要の計算をするんですしたら勘案したほうがいいのかなというところですよ。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

貝増委員、聞こえますか。お願いします。

○貝増委員 私も2点ありまして、まず最初の1点目は、まずは環境レビュー方針のところでも特に汚染対策のところなんですけれども、工事中ですけれども、交通渋滞とかが結構発生するんじゃないのかなと思ひまして、工事のところでもいろいろ汚染対策は必要かなと思うんですけれども、あと交通渋滞がどういうふうになっていくのかなというところが一つあります。

それからもう一つ2点目としては、私はジャカルタにいたのが2011年が最後だったので少し変わっているかもわからないんですけれども、昔電車を見ていると、高架の電車ですけれども、結構屋根の上に乗っている人たちがいて、どうしているのと言うと無賃乗車ですというようなことを聞いたんですけれども、例えば地下に入っていくからさすがにそういうことはないとは思ひますけれども、そういう安全対策という点ではどのようになっているのかなということ、JICAの方にお聞きしたいと思ひます。

以上です。

○原嶋委員長 それでは、まず不可分一体の件はこれほどなたかな。あと浸水リスクの点と首都移転に伴う交通需要への影響、あと交通渋滞による汚染の問題と無賃乗車等への対応ということで、恐らく多くは詳細ですのでワーキンググループでの議論に委ねてもいいかと思ひますけれども、受け止めありましたら福田さん、お願いします。

○福田 東南アジア一課、福田です。

まず最初のステージングといいますかにつきましては、現段階でステージ2につきまして、まだ案件を実施することも決まっているわけでもございませぬので、かつ、フェーズ1ステージ1でも効果が発現するということがありますので、不可分一体というより、フェーズ1ステージ1だけを区切って今回助言委員会に付議しているというものになります。

それ以外の点について詳細はワーキンググループでと思いますが、E14のオプションにつきまして、工事を実施する段階で盛土を行うことになっておりまして、それなりの対策は取る予定になっております。

あと首都移転の件につきましては、まだ具体的にどれぐらいのスピード感といいますか、人口が移るのかですとか、その辺も固まっているわけではございませんので、詳細はその状況を見ていったうえでということかなと思います。現段階で明示的にそれを踏まえて検討が為されているというわけではございません。

現段階でお答えできるのは以上です。

○原嶋委員長 わかりました。

それでは、山岡委員からご指摘のあった需要計算の問題、あと浸水リスク、首都移転等に伴う需要の問題、影響、あと貝増委員からの2点について、詳細についてはまたワーキンググループでということをお願いしたいと思っておりますので、一応本日のところはここまで。ただ1点、先ほど松本委員からもありましたけれども、今回ワーキンググループを設置していただくことの意味と理由と根拠というの、今後の同じようなことが出てきたときに参考になるような形での根拠というか整理を、またちょっとしておく必要があるような気がしますんで、今すぐ名案は浮かばないんですけども、高橋課長、またこれをちょっと整理しておいてください。お願いします。

それでは、ほかの委員の皆様、いかがでしょうか。予定ですと3月ないし4月頃ということになりますので、お願いしたいと思っておりますけれども、委員の皆様、いかがでしょうか。

どうぞ、山岡委員、お願いします。

○山岡委員 山岡です。

需要に関していくつか私も含めて質問が出たので追加でコメントさせていただきます。なかなか首都移転とか将来の変化、あるいはかなりの年月が経っていますので、将来の変化についてなかなか予測が難しいと思うんですが、南北線については、これは2019年に商業運転を始めていますので、そのときの需要と申しますか、現在の需要とそのときの需要予測、整合性が取れているのかどうか、この辺は一つ参考になるのかなと思います。そういうデータがあるのかどうかというのも定かではないんですが、需要について予測するときに、実際の南北線のときの予測と実績がどの程度合っているのかというようなデータが、ワーキンググループのときでいいんですけども、あると参考になるかなと思います。この点は可能性というのはあるんでしょうか。

以上です。

○原嶋委員長 福田さん、いかがでしょうか。福田課長、いかがでしょうか。

○福田 ワーキンググループの際にまたご説明させていただければと思いますが、ただ、一般論として2019年に南北線が開業した後に、2020年頃からのコロナの影響でそもそも出勤と申しますか、人の移動が禁止されたりなどされましたので、必ずしも南北線について当初の想定と実際の需要がどうだったのかというのは、それをそのまま使うのが適切かというのはございますが、いずれにしろワーキンググループの際にご説明させていただければと思います。

以上です。

○山岡委員 山岡です。ありがとうございます。よろしく申し上げます。

○原嶋委員長 よろしいでしょうか。

いずれにしろ、需要と実際の格差が南北線で極端に出ているようなことがあれば、それはそれでまた参考になりますので情報提供をお願いします。

ほか、委員の皆様、いかがでございましょうか。

ちょっと時間が長引いて大変恐縮ですけれども、一応本日はここまでで締めくくりとさせていただいて、詳細についてはワーキンググループでの議論に委ねたいと思いますので、よろしくお願ひします。よろしいでしょうか。特に何かありましたらご発言いただきますけれども、よろしいでしょうか。

それでは、本件はここで締めくくりとさせていただきます。福田課長、どうもありがとうございました。ワーキンググループのご準備、よろしくお願ひします。

それでは、続きまして、高橋課長、換気等はよろしいですか、そちらは。すみません。

○高橋 まだ大丈夫かなと思いますのと、あと、少し時間が押してしまっているので続けさせていただきますだけだと思います。次がアンゴラの案件だと思います。

○原嶋委員長 はい、よろしくお願ひします。

それでは続きまして、第4番目です。環境レビュー方針の説明でアンゴラ国の南部の送電系統増強事業でございます。すみません、ちょっと時間が押しておりますけれども、準備できましたら早速ご説明をお願い申し上げます。

○高橋 お待たせしました。JICAの本部のほうは準備ができましたので、どうぞよろしくお願ひいたします。アフリカ三課、阿久津課長以下おりますので、どうぞよろしくお願ひします。

○原嶋委員長 はい。準備が整いましたらご説明をお願いいたします。

○阿久津 本日はお時間いただきましてありがとうございます。JICAアフリカ部アフリカ第三課の阿久津と申します。よろしくお願ひいたします。

では、前回11月にこちら全体助言委員会のほうでお諮りしましたアンゴラ国の南部送電系統増強事業、円借款を想定した協力準備調査ですが、こちらのDFRへのいただいた助言への対応表、それから環境レビュー方針について、順にご説明をさせていただければと存じます。お時間も限られますので、ポイントのご説明とさせていただく点をご了承ください。ご不明な点は、この後の質疑応答でご指摘をいただければと思います。

ではまず、DFRへの助言対応表のほうから参ります。全部で11点のご助言をいただいております。上から参ります。

まず1点目ですが、送電線ルート代替案の検討に当たっての定量比較、また選定基準の明確化などのFRへの記載というところのご指摘をいただいております。この点、ご指摘どおりこちら右の欄に記載のとおり、しかるべくFRでの記載を行っていく予定としております。

続きまして第2番です。DFRの中で攪乱というワードが多用されておりますが、それぞれの意味を明確化するべしというところをいただいております。この点それぞれの箇所によりクラリファイした形で、FRの5章、6章、9章に、こちら右の欄のとおりに記載を変えさせていただく予定です。

続きまして、第3番に移ります。コンポーネント追加の経緯と追加コンポーネントに係る代替案の分析の点、こちらもFRへの記載というところで、先方RNT（送電公社）、ENDE（配電公社）と行ったワークショップとの経過等を含めて説明を追記するようにいたします。

第4番に参ります。既設のルバンゴ変電所の使用を継続、また昇圧の構想のところ、こちらもこ

ちらの3番の対応と同様に追記を第1章のほうでさせていただく予定です。

第5番、バードストライクについての緩和策及びモニタリングの記載、こちらもFRの第9章に右の欄に記載のとおりさせていただく予定です。

続きまして第6番、将来的に本事業地の近傍、また重なる形で鳥類保護区や環境保全区が指定された場合のしかるべく対応というところを助言いただいております。こちらRNT、ENDEに対して審査のタイミングでこのように申入れを行うように考えております。しかるべく影響評価の追加調査を実施することが必要だということをご申し入れる予定にしております。

続きまして、7番に移ります。こちら遊牧民また放牧民など季節移動する人々の把握や、そういった特定が難しく予測ができなかった影響の可能性につきまして、しかるべく実施機関に申し入れることと、この点同様に審査の局面におきまして送電公社、配電公社に対しまして、そういった場合には協議の場を設け、補償、工事計画の見直しを検討のうえでARAPの更新版にも反映するということをご申し入れる予定です。

第8番に移らせていただきます。工事期間中の地雷・不発弾の発見、またその除去作業の期間は工事期間に含まれないということ、FRの第9章にそのように記載をさせていただく予定です。

第9番に参ります。緩和策の費用負担者についてFRの中で一貫の取れた記載とすることと、これにつきましてFRの第9章の中でRNT、ENDEとそれからコントラクター、それぞれの費用負担を明確に区別する形で修正を行う予定です。

第10番、アンゴラの地方農村部の多次元貧困状態の世帯割合が高いということに鑑みて、そういった方々がPAPs（被影響住民）に含まれる場合にはしかるべく生計回復支援を行うことと、この点、審査においてRNT、ENDEにそのような申入れを行う予定にしております。特別給付金ですか、また生計回復支援策などの特段の配慮を、そういった場合には行うという内容を考えております。

最後に、第11番に参ります。補償内容の決定については伝統的リーダー（ソバ）の調整、これを踏まえるわけですが、それがしかるべく当事者の意向を反映されたものになっているのか、多面的な観点で確認しながら進めると、この点につきまして、審査においてRNT、ENDEにそのような多面的な確認を行うべしということをご申し入れる予定です。

DFRへのご助言の対応表については、ご説明は以上となります。

では、そのまま続けて。

○原嶋委員長 はい、お願いします。

○阿久津 では、そのまま続けて環境レビュー方針のご説明に進ませただければと思います。

環境レビュー方針、かなりまた分量も多くなっておりますので、助言いただいたところなどを中心にポイント、ポイントでのご説明とさせていただきます。

ではまず、めくって3ページ目、(1)の1)事業コンポーネント・不可分一体事業のところに移らせていただきます。こちら3ページ、事業コンポーネント・不可分一体事業のところに関しましては、当該事業実施機関は我々の円借款事業、プロジェクト型の円借款事業を初めて経験するため、JICA環境社会配慮ガイドラインの内容を説明し、ガイドラインの遵守をしかるべく合意すると、このところ追加での確認事項として加えております。助言4、助言8に対応させていただくものとなっております。

また、2)、その下ですが、2)の環境社会配慮文書のところ、こちら現地でのEIA、ARAPの公開時期、公開場所、これは言語、ポルトガル語ですとか、また、その他そういった実情に合わせた公開方法をしかと確認すると、また、我々のホームページ、JICAホームページでの関連の報告書の公開についても合意を行うというところを、確認を行うとしております。

少し飛びまして、では、第7ページの9)情報公開のところに移らせていただきます。こちら情報公開のところですが、先ほどとまた関わる場所ですが、環境、社会モニタリング結果の現地での公開方針、これがしかと現地の実情に合わせた公開方法となっているかというところを確認を行うことを考えています。また、同じように我々のホームページ上でも公開をするというところを働きかける予定です。

また少し飛びまして第9ページ(3)自然環境のところ、1)保護区のところに移らせていただきます。こちら保護区のところですが、助言でいただいたところと関連するところですが、将来的に本事業地内あるいは近傍に鳥類保護区及び環境保全地区が指定された場合には、ガイドラインの方針を確認し、追加調査の実施を申し入れるというところを記載を行っております。

めくって10ページ、(4)の社会環境の1)用地取得・住民移転の規模のところに移らせていただきます。こちら用地取得・住民移転の規模のところですが、正確な規模の確認を行ったうえでJICAガイドラインに沿った補償を行うということを、合意を行う予定としております。

次の11ページ、4)補償方針のところに参加します。補償方針につきましては、これもご助言に重なる場所ですが、DDの段階で補償内容の変更が生じる際には多面的な観点を確認しながら進めるということ、申し入れる予定にしております。

次の12ページ、5)生計回復支援、こちら繰り返しで恐縮ですが、PAPsの中に多次元貧困状態の方々が含まれる場合には、生計回復支援などをしかるべく申し入れるということを予定しております。

最後に13ページ、9)少数民族、先住民族のところに移ります。こちら遊牧民、放牧民などの季節移動する方々の把握を継続的に実施し協議の場を設けるなど、状況に応じて補償また工事計画の見直しの検討について申入れを行う予定としております。

ご説明長くなりましたが、以上となります。ご不明なところなど、ご質問をよろしくお願いいたします。

○原嶋委員長 原嶋です。どうもありがとうございました。

それでは、重要な点について何かご指摘ありましたら、助言対応表及び環境レビュー方針、両方まとめて手短かに頂戴したいと思います。よろしくお願いいたします。

寺原委員、お願いします。寺原委員、聞こえますか。お願いします。

○寺原委員 寺原です。よろしくお願いいたします。

これは10月31日のワーキンググループで議論して、11月7日の全体会で最終化したもので、まだ記憶に新しいと思います。助言等に対応いただきありがとうございました。特に助言の1番と5番につき、質問ということではなくて補足コメントをさせていただきたく思います。

1番につきましては、代替案の評価で、スコーピングの段階からあっさりとしており、ガイドラインからしても不十分ではないかというお話でした。特に影響世帯数などについても明確に記述していただきたいということで、それを加筆検討していただけるということで了解いたしました。

5番のバードストライクですが、ドラフトファイナルレポートのワーキンググループの段階では明確な対応がわかりませんでしたので、助言に含めさせていただいておりました。ただ、お話ししていく中で、ルート検討の段階で、ある程度織り込んでいただいているということですので、それを明記していただくとよりわかりやすくなったと思います。ただし、マーカ一等の装着につきましては、調査団のほうも当初より、コストや効果も含めあまり前向きな話はなく、対応結果のところでも非常に限定的な条件の下、検討していると言われていたという対応状況について了解いたしました。あともう少し下の日程のところがあって、環境レビュー方針の2ページ目のところに、よろしいですか。ここですね。2022年12月にFFというのはファイナルレポートということですか。そうするとFRの間違いではないかと思うんですが。

○阿久津 こちらFFにつきましてありがとうございます。FFは、すみません、略語のままの記載で恐縮です。ファクトファインディングの略でございまして、審査に先立つ我々のほうでの事実関係の確認のための現地調査になります。12月に行ってまいりました。

○寺原委員 ファイナルレポートは、まだ全部できていないということですね。

○阿久津 はい。ファイナルレポートは、まさにこれからの作成となっております。

○寺原委員 わかりました。

あとこの追加確認事項の中の助言番号なんですが、間違っているのではないかとと思われる点がありますので、そこはコメントとしてお話しします。特に、下のほうですが、9ページ目の追加確認事項の生態系、助言5というのがあるんですが、これはバードストライクの話を入れているので、ルバンゴの変電所の昇圧の話は助言4のところになるかと思うんです。確認していただけますようお願いいたします。

私からは追加コメント、補足コメントと質問ということで以上でございます。その他参加された委員、特にこれはスコーピングでも参加された委員もいらっしゃると思いますので、その委員の方からご発言ありましたらお願いしたいと思います。

私からは以上です。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す。

それでは今の点、承って直すところは直していただいたうえで、米田委員、聞こえますか。

○米田委員 はい。

○原嶋委員長 お願いします。

○米田委員 ワーキングに参加してなくて発言するのはちょっと恐縮なんですけれども、1点です。

○原嶋委員長 どうぞ、どうぞ。

○米田委員 助言の5番、バードストライクのお話です。今、寺原委員からもお話がありましたが、助言対応の表のほうで追加して記入していただくということで書かれているんですけれども、これを読む限り私の理解としては、下のほう、モニタリングを行って送電線への衝突が認められる場合にはマーカをつける。広い範囲なのでどこにマーカをつけるのかということがなかなか判断できないということで、こういう表現になっているのかなと推測はするんですが、その少し上にありますカラクー口周辺ということで絶滅危惧種ということが書かれています。この絶滅危惧種は、下の環境レビュー方針のほうに書かれていますけれども、この種類、ノガンの種類は、送電線への

衝突が絶滅の原因として非常に危惧されている種類なんです。この辺り、アンゴラの南のほうからナミビア、南アフリカのほうまで生息している種類で、ナミビア、南アフリカのほうでは、この種類のためにどうすれば衝突しないようなマーカーができるかということ、非常に研究とかがされているということで、それでその上のほうに、グッドプラクティスとか研究事例を精査したうえでと書かれていると思うんですが。言いたいことは、送電線ができてしまった後にモニタリングをして、衝突してからマーカーをつけるのでは遅いのではないかとということです。ほかの国の事例も含めて国際的な水準としても、この種類の生息しているところでは、事前にマーカーをつけることが当たり前だというような雰囲気になっていますので、そこをもう一度検討していただきたいなど。この絶滅危惧種の生息している地域だけでもかなりの距離になるかもしれないんですが、そこには最初からマーカーがついているというような検討をしていただきたいなどということです。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

それでは、まずもって石田委員からまずいただいた後、JICAのほうでの受け止めをお願いします。石田委員、聞こえますか。

○石田委員 はい。私のは単純な確認なんです。5番かな。違う、ごめんなさい、2番です。助言対応表の2番の攪乱というやつなんです。これは私が助言にさせていただいたんですが、丁寧なご対応をありがとうございます。非常にクリアになったと思います。せっかくですので、5章と9章のように6章も、どのような文章になるかということを書いていただけるといいんじゃないかと思えます。私の理解では5章と6章は同じこと、場所は違うけれども、同じことだと理解しています。それでいいんでしょうか。もしそうであれば、植生の伐採と動物の生息場の分断・消失、樹林内へのアクセスが容易になることによる樹木の不法伐採ということ、6章のほうにも書いていただけないでしょうか。

私から質問は以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

それでは、阿久津課長、特にマーカーの件が重要のようだと思いますけれども、とりわけ米田委員からのご指摘を中心に、あと石田委員からもいくつかありましたけれども、受け止めをお願いします。よろしいでしょうか。

○阿久津 すみません、少しお時間をいただいて内部で確認をさせていただきます。少々お時間をいただきます。

○原嶋委員長 お願いします。

高橋課長、聞こえますか。もし時間がかかるようであれば、ここで一旦休憩を入れて、再開後に阿久津課長から受け止めをお願いしますというのもいいかと思えますけれども。

○高橋 ありがとうございます。多分もうすぐお答えできるんじゃないかなと思います。

○原嶋委員長 じゃ、それでは結構です。お願いします。

○阿久津 JICAアフリカ部、阿久津です。お時間をいただきましてありがとうございます。

まずいただきましたバードストライクのところでございますが、こちら一部、またワーキンググループのときのご相談と重なるところもありますので、ご了承下さい。我々の協力準備調査の中で実際の生息状況の確認をしたところ、まず非常に少ない数、具体的には2羽しか発見ができなか

ったというところはございました。ナミビアと比べてアンゴラ南部では、全般に生息は少ないという状況はある模様です。加えまして、60kVの既設の送電線も走っておりますが、こちらでのバードストライクについても報告は見当たらないというところを、現地からは伺っております。

また、さらに現状、委員のご指摘にもありましたが、こちら実際にマーカの効果というところも研究途上であるというふうには伺っております。

最後に、ここも委員のご指摘にもありましたが、かなり長いスパンにわたっての着装となりますと相当費用が膨らんでしまうというところも考えられますので、これらもろもろを勘案しまして、現状としましてはこちらに記載のとおりモニタリングをしかるべく行っていくことで、やはり必要があると認められた場合にはマーカの着装を検討するという段取りとさせていただければと考えております。ひとまずの受け止めとしてお答え申し上げます。

2点目、攪乱のところでございます。こちら、委員のご指摘どおり第5章と6章のところの攪乱の意味は重なるところがございますので、5章のような形で6章においても記載を行うように対応いたします。

取り急ぎ、お答えは以上になります。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

米田委員、いかがでしょうか。

○米田委員 ご回答ありがとうございます。

今はワーキンググループではないので細かいことはなるべく控えたいんですが、2羽いたということは多分もっといた可能性もあるし、もし危険性のある場所がどこか一定区間でも、もしそういうところが推測できるのであれば対応するとか、なるべく現地の専門家と相談しながらできることは対応していただきたいなと思います。現地の専門家と相談してくださいとしか言いようがないかもしれませんが、とりあえずそういうことで。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

阿久津課長、今のモニタリングについては、助言委員会からも慎重な対応を求める声がありますので、直ちに全線マーカ装着を求めるということまでは今コンセンサスはできませんけれども、丁寧な対応をお願いするというところでよろしいでしょうか。

○阿久津 ありがとうございます。

モニタリングの中でしかるべく丁寧に現地の専門家も含め確認を行っていきたいと思います。ありがとうございます。

○原嶋委員長 審査部のほうでも、今後こうしたもののバードストライクへの対応について同様の案件、あるいは類似の事例がありましたら、目配りをお願いするというところでお願いしたいと思います。

それでは、ほかの委員の皆様、いかがでしょうか。

米田委員、そういうことで、今回については慎重な対応を求めるということで議事録にも発言を残させていただいたうえで、リマインドをさせていただくということをお願いしたいと思っておりますので、ご了承いただけますでしょうか。

○米田委員 ありがとうございます。

1点だけ、今JICAのご回答の中で、モニタリングの中で丁寧な対応をというご回答がありました

が、私の希望としましては、できれば建設の段階から可能性をもう一度検討していただき、限定部分だけであっても可能性を検討していただきたいというのが希望です。

以上です。

○原嶋委員長 阿久津課長、いかがですか。

○阿久津 ありがとうございます。

先ほど申しあげましたモニタリングにつきましては、工事、建設の途中の段階も含めてのモニタリングでございますので、そういった趣旨でのモニタリングとなります。委員ご指摘のとおり、工事の期間中におきましてもモニタリングを行ってまいります。

○原嶋委員長 では、大変慎重な対応が必要な点ですのでよろしく申し上げます。あるいは逆に米田委員におかれましても、こういった研究はいろいろ進んでいるようですので、また我々参考になりますので情報提供をお願いします。場所にもよるでしょうし、バードストライクに対する対応、今後こうした案件が増えてくると思いますので、また情報提供をお願いします。あるいはほかの委員の皆様も、類似の案件に当たった場合にはバードストライクに対する配慮、ご注意をお願いしたいと思います。

ほか、いかがでしょうか。

特になければ一旦この案、ここで締めくくりとさせていただいて休憩を取りたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

それでは、阿久津課長、どうもありがとうございました。先ほど申しあげたとおり対応をお願い申し上げます。

それで高橋課長、ここで一旦休憩ということよろしいでしょうか。

○小島 審査部の小島です。

次も待っているのですが、ちょっとお手洗いにいくぐらいの時間で再開できればと思います。

○原嶋委員長 それでは、35分再開でよろしいでしょうか。

○小島 はい、お願いします。

○原嶋委員長 それでは、35分に再開でよろしく申し上げます。では、一旦休憩ということでお願いします。

○阿久津 どうもありがとうございました。

15:29休憩

15:35再開

○小島 事務局審査部の小島です。

まだ早いんですが、こちらの会議室のほうは準備できておりますので、皆さんのタイミングで始めていただいて結構です。どうぞよろしくお願いします。

○原嶋委員長 原嶋ですけれども、順番を変えるということよろしいでしょうか。

○小島 失礼しました。ご説明します。

本来の資料の順番は、この後モニタリングの状況説明の後、フィリピンのミンダナオの案件があったんですが、説明者の都合でフィリピンのほうを先にやらせていただいて、モニタリングの報告は私からの説明なので後回しにさせていただきたいと思います。説明足らず失礼しました。

○原嶋委員長 了解しました。

それでは、時間になりましたので再開をさせていただきます。当初の予定ではモニタリング結果の報告ということでありましたけれども、説明者のご都合に配慮して順番を変えて、その他のところのフィリピン中央ミンダナオ高規格道路整備事業に関する報告について、先に進めさせていただきます。準備が整いましたら、ご担当の方、ご説明を始めてください。よろしく申し上げます。○城戸 それでは説明させていただきます。東南アジア・大洋州部東南アジア第五課で課長を務めております城戸と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本件、中央ミンダナオ高規格道路整備事業について、今回、先住民族の存在が確認されたため、スコーピング案を変更したいというご説明と、その内容について協議させていただければと思います。

本日の説明は、簡単に背景、事業の目的・概要、先住民族の対応に関する検討状況、スコーピング案からの変更点と今後のスケジュールの5点を簡単に説明させていただければと思います。

2ページの本件の背景ですが、ミンダナオ島に高規格の道路を設置するような案件となっております。ミンダナオ島につきましては、ご承知のとおり、イスラム系の反政府グループと長年の紛争の影響があったため、開発が後れているような地域となっております。フィリピンの中でも貧困率が高く、今後開発に向けた課題が残る地域ではありますが、2019年3月にはバンサモロ暫定政府が樹立され、和平プロセスが進展している中で着実にこの地域の開発、特に農業を中心とする本格的な経済開発への期待が高まっているような状況となっております。

二つ目のポツについて、本件の道路により連結性を高めていく地域ですが、カガヤン・デ・オロ市、人口約73万人とダバオ市、人口約178万人、こちらがミンダナオ島におけるメトロポリタンセンターということで、経済活動の中核と、中核都市というふうに位置づけられている形となっております。この2大都市を結ぶ道路の一部とご理解いただければと思います。

特にこのカガヤン・デ・オロ市とダバオとの間にあるマライバライ市、この間には急カーブが連なる区間がございます、そこで事故が頻発するなど、課題が残るエリアとなっておりますし、この地域の特産品といえますが、農産物のパイナップル等がありますが、その物流に大きな支障を来すといった課題が出てきているという状況でございます。

(2) 本事業にかかる政策及び動向というところで、フィリピン開発計画2017年から2022年、これはフィリピンの中期的な開発を目指した文書ですが、メトロポリタンセンターを拠点として、都市及び地方の連結性を高めていくということが一つの大きな政策的な目標として掲げられている状況でございます。そうしたことで包括的成長を目指していくという姿勢をフィリピン政府として出しているところでございます。

最後のポツですけれども、JICAの開発計画調査型技術協力「高規格道路網マスタープランプロジェクト（フェーズ2）」において、全国の重要な道路の開発について確認をした結果、本件を優先事業として掲げており、この案件が始まったとご理解いただければと思います。

3ページに本事業の位置を示した地図を記載してございます。左側の右上にミンダナオ島の位置がありまして、フィリピンの南部における大きな島です。その中心の部分にカガヤン・デ・オロとダバオを結ぶ道路を今後造っていくという計画になっており、カガヤン・デ・オロ市からマライバライ市までの約67kmが本件の対象区間という形でございます。右側の現状の写真の通り、カーブが多い、ジグザグ区間が存在している、あと大型車両が多いなど、物流の障害になっているとこ

ろをお示ししてございます。

4ページの本事業の目的について、既に説明させていただいたとおり、主要都市であるカガヤン・デ・オロ市とダバオ市を結ぶ中央ミンダナオ高規格道路のうち、マライバライとの間の区間を対象として、都市インフラの走行性の改善を図り、両都市の連結性及び周辺地域の経済活性化に寄与するものでございます。

右側の地図、赤線で示しているものが今回の事業の線形となっておりまして、ここに道路を建設していく予定となっております。

事業内容としましては、高脚橋梁等を含む道路で、4車線、約65kmを想定してございます。

5ページにおいて、その65kmの中での4つぐらい特徴がございますので、少しハイライトさせて説明させていただきます。

まず一番左上に、カガヤン・デ・オロ港という主要な港が設置されておりまして、ここに農産物を含めて物流として機能することを目指している案件でもございます。このカガヤン・デ・オロ港は、ミンダナオから農産物を大都市もしくはアジアの主要港に結んでいく機能を有している港とご理解いただければと思います。

二つ目、そのカガヤン・デ・オロ港から南に少し行ったところですが、現道の状況を示しており、現道（Sayre Highway）は、横に市街地が点在するところです。ジグザグの区間も多く、安全性にも課題を抱えている状況でございます。

右上の③の写真につきまして、事業対象地域周辺の農園で、写真はパイナップルでございますが、様々な農作物の一大生産地となっております。

写真の④につきましては、国際NGOにより重要な野鳥の生息地として指定されている地域がございまして、本件の事業では線形をそこから外しているといった対応を取っているといったところでございます。

以上が本事業の特徴について説明させていただいた内容となりますが、6ページ以降、先住民の対応に係る検討状況について説明をさせていただきます。

まず、先住民の居住認定までの経緯でございますけれども、まずスコーピングの段階においては、国家先住民族委員会（NCIP）への聞き取り調査、これを2021年4月に行っておりまして、そのときに先祖伝来領域（Ancestral Domain:AD）については確認されず、NCIPは本事業が通過するMisamis Oriental及びBukidnonの両州に関して、線形はADとは重複していないという証明書を発行済みで、2022年6月に発行してございます。

一方で、協力準備調査の実施の中において、この両州の計画路線内におきまして、Misamis Orientalに3世帯、Bukidnonに19世帯の先住民族が居住していることが判明しました。ただし、これらの居住地はADの区域外に位置している状況でございます。

これらを踏まえまして、Bukidnonで確認した19世帯の先住民族を対象とするFPICの実施が決定しました。一方で、Misamis Orientalの3世帯につきましては、移住してきた、土着ではない先住民とみなされまして、FPICの対象外と、フィリピン側の手続の中で決定されたと認識してございます。

7ページの今後の実施予定の先住民プロセスですけれども、まずBukidnonに居住する19世帯につきましては、フィリピン政府において公的に先住民族と指定され、保護、配慮の対象とされることとなりますし、JICAの環境社会配慮ガイドラインにおいても先住民族という判定となるため、この

19世帯につきましてはFPICに並行しまして、JICAのガイドラインに沿ったFPICの実施及び先住民計画（IPP）の作成を行う予定とさせていただければと思っています。

今日のご説明という意味では、ここの部分に関わるスコープの変更とご理解いただければと存じます。

8ページについて、細かくて恐縮ですけれども、22世帯がどこに位置するのかをプロットしている地図でございます。対象外となった3世帯につきましては、①、②、③ということで左の上のカガヤン・デ・オロ市の近く、Misamis Oriental州の中に位置づけられているとご確認いただければと思います。後ほど説明しますけれども、こちらの先住民、今回FPICの対象外となっていますけれども、フィリピン側の説明としましては、ここの3世帯は、もともとは下のBukidnonの州からの先住民だということで、彼らは移住して、このMisamis Orientalに定着して住んでいらっしゃる先住民であるという評価があったと理解してございます。

次のページをお願いいたします。ここからスコーピング案からの変更点ということで、まず影響項目の選定の内容について赤字のとおり変更させていただきたいといったところが今回の説明となります。少数民族・先住民という影響項目の中における工事前・工事中及び供用時のポイントについては変更がないんですけれども、評価理由の項目、これまで居住地との記載をしていたところを定義を改めたということで、先祖伝来の領域と記載してございます。そのほか、その後の追加調査により本事業用地内に先住民の居住が確認されているといったところで、協力準備調査の評価を記載してございます。

9ページはTOR案でございまして、主に変更後をご確認いただければと思いますが、調査項目としてFPICとIPPの作成に関わる内容を追記しているご理解いただければと思います。調査項目につきましては、対象先住民に関する基本情報収集、ステークホルダー分析及び協議方法、プロジェクトの影響及び影響を受ける人々の数等々を記載してございます。また、調査手法につきましては、赤字のところを追記させていただいております。先住民（IPP）案の作成、さらにIPPにて社会アセスメントの調査を実施するといった点、FPICの実施といったところを追加しております。

10ページで最後に今後のスケジュールでございまして、一番右下にございまして、変更に関する概要説明というのが今日のタイミングとご理解いただければと思いますが、今後、IPP案を作成しまして、5月の頃にはDFR（ドラフトファイナルレポート）を作成して、その後、DFRに準じたワーキンググループを開催させていただければと考えております。

簡単ではありますが、私からの説明は以上となります。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

二つあって、まずガイドラインの適用は、これは2010年なんだろうという点が1点と、ワーキンググループのスケジュールのところ、スコーピング案になっていますけれども、これはスコーピング案でよかったんでしょうか。2点事前に教えてください。今、ドラフトファイナルレポートとおっしゃった。お願いします。

○城戸 ありがとうございます。

ガイドラインは2010年、ご指摘のとおりでございます。

あと表を見ていただきますと、DFRを5月に作るというような表現になっているかと存じますが。

○原嶋委員長 ワーキンググループ（スコーピング案）というところはスコーピング案でいいわけ

ですね。わかりました。すみませんでした。私のほうで誤解でした。

どうもありがとうございました。

それでは、今のご説明に対してご質問やコメントございましたら頂戴しますので、サインを送ってください。すみませんでした、失礼しました。

それでは鋤柄委員、聞こえますか。どうぞ、お願いします。

○鋤柄委員 1点確認です。スライドの8枚目、こちらのほうの地図に申請中の先住民居住地域というものが表示されています。今回、調査の中で判明した先住民の方々（全部で19世帯ですか）のうちの一部の方は、この申請中の先住民地域にお住まいのようですが、そうでない方もいらっしゃいます。この19世帯の方々に対しては、申請中の先住民地域が承認される、されないにかかわらず、FPICの実施、そしてIPPの対象になるという理解でよろしいでしょうか。よろしく申し上げます。

○原嶋委員長 もうお一方いただいてから、まとめて受け止めをお願いします。

柴田委員、お願いします。

○柴田委員 ありがとうございます。

これ確かスコーピングのときのワーキングも参加させていただいて、助言にも先住民への対応のところが出ていたので、丁寧にご対応いただいているかと思うんですけども、2点ありまして、一つは今、鋤柄委員のほうから質問ありましたところ、申請中の部分と、あと今回調査の中で住居が確認されたところ、地図上ですと4、5、6、7、8、9の辺りが申請中のエリアと重なってくる可能性がある番号かと思うんですけども、そういったところ、申請の手续に何か今回の調査結果が影響を与えたりですとか、そういう可能性があるのか、申請との手续の関係、もし情報があれば教えていただきたいというのが一つと、あと2点目なんですけれども、特に今、スライドで映していただいている番号の17から21ですかね、予定している線形の両方にまたがるように分布しているような図で示していただいているかと思うんですけども、何かそういったコミュニティを中を、いわゆる路線による分断が生じるような形になってくると、また特に個別のFPICだけではなくて、コミュニティ全体との合意というのも大事になってくるかと思しますので、そのあたりの協議の状況につきまして、これはですからDFRのワーキンググループのときにということになるかと思うんですけども、情報がありましたらご説明いただければというふうに思います。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

もうお一方、阿部貴美子委員、お願いします。

○阿部（貴）委員 今のご質問とも少し関係あるかと思うんですけども、先住民の方々が沿線ですとか両側にお住まいということなんです、地図からですと距離感がわからないんですけども、この方々は先住民としてのコミュニティという形でいうと、集まってお住まいのところで一つのコミュニティというふうに考えればいいのか、あるいは属する部族というんですか、そういうグループとしては一つなのか、あるいは別なのかというところで今後の、先ほどの話にもありましたけれども、交渉というか協議とか情報公開の必要性というところで、コミュニティとしてどの程度の方々を世帯数をまとめて呼び入れて協議をするということがいいのか、どなたか代表者のような方がいるのかとかいう、そのあたりをもし現段階で把握されているようでしたら教えてください。お

願います。ありがとうございます。

○原嶋委員長 それでは、まずお三方のご質問です。城戸課長、よろしいでしょうか、対応していただいて。

○城戸 一つ目のものは簡単に答えられますが、二つ目、3つ目は少し協議の上、回答させていただければと思います。

一つ目はご指摘のとおり、申請プロセスにかかわらず、確認した4から、十いくつのところの方々についてはFPICは適用されると理解しております。

二つ目、3つ目の質問については、こちらで確認のうえ、回答させていただければと思います。少々お待ちください。

○高橋 審査部の高橋です。

しばしお時間をいただければと思います。長引くようでしたら、ワーキンググループの際にまたまとめてご報告させていただくようにしたいと思います。

○城戸 先ほど回答し忘れていた質問もありましたので、そこも含めてですが、申請手続が影響するかといったところについては、影響しないということも含めて、申請中のプロセスなんですけれども、その点を回答させていただきます。

あと既存のコミュニティを分断する可能性があるのではないかということですが、現状をまずご説明させていただきますと、先住民族単体のコミュニティが存在しているというよりは、既存の道路に沿って一般的なコミュニティがございまして、そのコミュニティの中に先住民族の方が点々といらっしゃるという状況とご理解いただければと思います。

今回の道路はそういった一般的なコミュニティの中を通る場合もございまして、その点につきましてはアンダーパスなりオーバーパスなり、そういった工夫を行って、なるべく分断に配慮した形で事業を進めていければと思っているところでございます。

あとコミュニティのグループの状況ですが、先ほどお伝えしましたとおり、居住されているのが一般的なコミュニティが存在しておりまして、そこに加えてIPのリーダーがまた別途いらっしゃるということで、この19世帯のIPリーダーを経由して特定してきたという背景がございまして。ただ、IPのグループがいくつ存在するのかとか、まとめるといったところについては現状では把握はできておりません。

以上、現状わかる範囲での回答となりますが、詳細についてはワーキンググループ、今後の検討の中で確認して、また改めて情報提供させていただければと思っております。

私からは以上となりますが、何か追加でコメント等ございましたらよろしく願います。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

続きまして、松本委員、田辺委員、二宮委員からそれぞれいただきますので、それぞれコンパクトに願います。

松本委員、願います。

○松本委員 ありがとうございます。

私、スライドの6ページなんですけど、FPICについての質問です。この最後の中黒にFPICの実施が決定とあったんですが、誰が決定したのかを教えてくださいということで、2点目はそれと関係して、今回のガイドラインは2010年を適用というふうにおっしゃっていたわけですが、2022年度版で

FPICのところは充実したという理解でいて、今回の場合、2010年を適用しつつFPICの実施とともに、ここの追加的なスコーピングがあったということについて、どういうふうに助言委員会が対応したらいいかを明確にするために、その点を教えていただければというふうに思います。

○原嶋委員長 続きまして田辺委員、お願いします。

○田辺委員 今回、スコーピングの変更ということでご説明をいただいたんですが、今回、説明をこの委員会でした理由ですかね、このスコーピングの変更がどの程度であれば、こういった説明というところに入っていきのかといったあたりを確認させていただきたいと思います。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

二宮委員、お願いします。

○二宮委員 私からは先ほどのAD、先住民居住地域の指定に関して、補足で質問させてください、2点ほど。

先ほどFPICはADの区域内か外にかかわらず実施をするということでしたけれども、だとすると、AD区域に指定されていること、あるいは指定されていないことの意味とといいますか、それは具体的には指定されているとどのようなことが起きるのかということがちょっとわかりにくかった点。

それから、新しく申請されている黄色の枠のところは、既存の申請済みのところのピンクのところと一部北側あるいは南東側でかぶっているのですけれども、これは新しく申請するところは全く今まで申請がないところでの申請ということにはならないのかという、細かい点ですけれども、もしわかればJICAのほうで教えてください。よろしくお願いします。

○原嶋委員長 それでは、審査部と城戸課長、手分けして両方のお答えをいただくところがあると思いますので、対応、お答えいただいでよろしいでしょうか。お願いします。

○高橋 審査部、高橋です。

1、2分お時間いただければと思います。申しわけございません。

○城戸 お待たせしました。まず、私の方からお答えできるところについて対応させていただければと思います。

FPICを誰が決めるのかということですが、NCIPで決定することになっています。FPICの必要性についてはNCIPがFBIといたしまして、現地で調査を行いまして、必要性を確認したうえでNCIPとして必要性を認定するといったプロセスになります。

もう1点、ADについてそもそも指定されている意味は何だご質問があったかと思いますが、ADに指定されると、自動的にFPICは必要だといったことになりまして、土地の利用について少し先住民由来の土地ということになりますので、例えば売買ができないとか、特別な免税が出てくるといった特徴が出てくるといった背景もございます。

あと申請地と既存の地域ADがかぶっているという可能性ですが、それぞれの申請している先住民のコミュニティがあくまで申請している部分と、既存の部分が少しオーバーラップしているということですので、最終的にはNCIPがどのように判断していくかといった状況と見ていただければと思います。

○高橋 では、続きまして審査部からお答えさせていただきます。城戸課長からの回答で松本委員

の最初の質問と、あと二宮委員のご質問について回答させていただいたというところでございます。

松本委員から頂戴した後半のご指摘ですが、わかりづらくて恐縮でございます。今、投影されているスライド6の最後のプレートにあるFPIC、これはフィリピン側で実施が決定したフィリピン側の制度に基づくFPICという整理でございます。従って、フィリピン側のNCIPという組織が定めた規定に基づいて表記をしております、Free and Prior Informed Consentというふうにしております。

一方、次のスライドの太字にしている箇所は、まさにJICAガイドラインに沿ったFPICであり、これは2010年版ガイドラインに沿って、Free, Prior, and Informed Consultationという表現にさせていただいております。これは冒頭に確認したとおりで、2010年ガイドラインに準拠した案件なので、こういう表現になっているというところでございます。

このようにConsentとConsultationが違い、また、フィリピン側が定めたものとJICAがやろうとしていることで違うということで、わかりづらくて恐縮でした。ただし、2010年ガイドラインでConsultationと書いてあり、2022年でConsentと書いてあるものの、現実的には先住民族の皆様からも同意を得て事業を進めていくという方針には実質的には変わりはなく、そのつもりで対応していこうと思っているところでございます。

続けて、田辺委員からのご指摘について私から回答させていただきます。

今回、本件をどのように進めていくか、内部で議論がございました。スライド9、10で城戸課長から説明していただいたとおりなんですけど、スコーピング段階では、先住民族が計画路線の中にはお住まいではないという前提で検討していたこともあり、影響の属性の中で先住民族の項目に関しては影響はなしとしていました。それが今回、計画路線内に先住民族がお住まいだということがわかったため、このような形の変更点をご説明、ご了解いただくべきではないかということで対応させていただいた次第でございます。

一方で、それ以外の事業内容について、またスコーピング案については特段の変更はございませんので、敢えてワーキンググループを開催する必要まではないだろうと判断しまして、全体会合でのご説明ということでご了承いただくかと考えた次第でございます。この点はあまり明確なルールないと思いますが、影響の度合いを踏まえてこのような対応をさせていただきました。

以上でございます。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

田辺委員、いかがでしょうか。

○田辺委員 以前、カテゴリA相当に変更、例えば住民移転でインドの案件だったと思いますけれども、200人以上の別のところのスコープで移転が生じるので改めてワーキンググループやり直すという案件があったと思います。これはカテゴリA相当を判断するうえでの要件の一つなのでという説明があったと思うんですけども、この先住民族が存在しているかどうかというのも同じくカテゴリAに相当する要素になるのではないかと思ったので、今回質問させていただいたんですけども、ドラフトファイナルレポートのワーキンググループは今後行われるという理解でよろしいでしょうか、そのあたり。

○原嶋委員長 ドラフトファイナルレポートのワーキンググループは近々開催する予定と聞いています。5月ぐらいです。

○高橋 そのとおりでございます、先ほどの今、投影されているスケジュール表のとおりで、DFR段階の助言委員会というのは別途対応させていただき予定でございます。今まさにスコーピングとDFR段階の間にあるわけなんですけれども、その途中でスコーピングの内容が少しというか、大きくというか、変わったというところもございまして、ここで一度ご報告をさせていただいたほうがよからうと、そういう判断でございます。

以上です。

○原嶋委員長 田辺委員、いかがですか。

○田辺委員 そうすると、すみません、インドのスコーピングの変更のときに行われた対応と今回の対応というのが整合性が取れているという説明があれば理解できるんですけれども、そのときの対応との差異ということでご説明いただければ幸いです。

○原嶋委員長 田辺さん、インドのときは当初はあれはカテゴリ何でしたっけ。私、記憶が今すぐ思い浮かばないんです。

○田辺委員 確かAで、もともとAなんですけれども。

○原嶋委員長 一度その段階でスコーピングのワーキンググループを1回やって、もう一度スコーピングの変更ワーキンググループをやったんですっけ、記憶が定かじゃないんです。

○高橋 すみません、私がインプットされていなくて失礼いたしました。

田辺委員からご指摘いただいたのは、インド高速の関係のことでございますか。承知しました。いわゆるLAが調印された後に重大な変更ということで、住民移転が大幅に増えたというケースであるというふうに承知しておりまして、今回の場合は、まだそもそもLAが調印できていない中で、協力準備調査の実施の途中で、そもそもスコーピングのときに想定していなかった先住民族の影響項目が入ってきたので、スコーピングの内容を少し軌道修正する必要があるということでご報告をさせていただいているという、そういうものでございます。

○原嶋委員長 田辺委員、どうぞ。

○田辺委員 わかりました。確かにタイミングは違うということはあるんですけれども、いずれにしてもガイドライン上は多分特にルール化されていない中での運用ということで理解はしました。

以上です。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

先ほどのケースも若干不規則な形ですけれども、JICAの側としてはできるだけ手厚く助言委員会に対して情報提供をしていただくという対応だというふうに理解しております。今回につきましてはLA調印前で、かつドラフトファイナルレポートのワーキンググループを開催する前ということですので、今回のスコーピングの変更についてもドラフトファイナルレポートのワーキンググループの段階で考慮に含めて、いろいろご意見を頂戴できる機会が確保できているというふうに私のほうでは一応理解しております。

二宮委員、どうぞ。

○二宮委員 重なってで申しわけありません。

先ほどの松本委員のご質問に対する課長のご説明に関連してなんですけれども、スライドの6番で3ポチのところで書かれているFPICの実施は、これはフィリピン政府の行うもので、スライド7のところの黒字の太字のFPICは、ガイドラインに沿ったものであるというようなご説明だったと思

いますが、そういったしますと、6番の移住してきた土着でない先住民族の3世帯の方々については、NCIPの判断でFPICの対象外ということなんだと思いますが、だとすると、JICAのガイドラインに沿ってFPICを行う場合は、またそれとは違う判断があるということもあり得るのかどうかということを確認させてください。といいますのは、先ほどのご説明で、この3世帯の方は土着ではないというご説明で、今は港の近くにずっとおられるということですが、元は山のほうに住んでいらっしやった、もともと今回対象となっていっしやる方と同じような形で先住民族として生活しておられたのではないかとこのうに聞きましたので、あわせてこちらの方々も対象にするということが考え方としてあり得るのかどうかということを確認させてください。

以上です。

○原嶋委員長 城戸課長ですか、高橋さんですか、どちらですか。

○高橋 高橋から回答いたします。少々お待ちいただければと思います。申しわけないです。

○原嶋委員長 多分、二宮委員、この件は対象となる先住民の決定については同じですが、与える待遇といいますか、対応がJICAのガイドラインの場合にはConsultationで、フィリピンの国内ルールではConsentで、実質的にはConsentのほうが厚い待遇になりますので、実質的には厚い待遇のほうが優先されて、19世帯に対してConsentに当たるFPICの実施をするということで、3世帯についてはもともと対象外ということの判断は先住民そのものの判断になりますので、JICAのガイドラインにおいても対象外になるだろうというのが一般的な理解ではないかと思っておりますけれども、いかがでしょうか、二宮委員。

○二宮委員 ありがとうございます。わかりました。

そこは対象をそれぞれの規定するルールに従って示す、チョイスすることができる場合は、今回3世帯ですし、もともとその地域にいらっしやったということなので、これを対象に含めるという考え方があるのかどうかというのが私の疑問だったものですから、そういう考え方で整理をされるのであれば了解をいたしました。もし、追加の説明が高橋さんのほうからいただけるのであればよろしくお願ひします。

○原嶋委員長 高橋さん、城戸課長、お願ひします。

○高橋 審査部の高橋です。遅くなり、申しわけありませんでした。

この点は改めて確認した結果をDFRのワーキンググループ会合でご説明をさせていただければと思っております。

ただし、基本的には、JICAのガイドラインは世銀のセーフガードポリシーと大きく乖離がない対応を取っておりますので、それに照らして先住民族に該当するかどうかという判断をしていく。その中で、相手国の法律、または相手国の基準というのも確認をして判断していくということかなと思っております。

今回、フィリピン側では移住をされてきた先住民族の方々はいわゆるFPICの対象ではないという判断が為されているということだと思っておりますので、そのファクトも踏まえたうえで、どういった対応が必要かということをお今日のこの場で結論をお出しできず恐縮ですが考えていきたいと思っております。

以上です。

○原嶋委員長 それでは、ワーキンググループの際に、その3世帯についての定義への当てはめについてはもう一度念のため確認していただくということをお願いしたいと存じます。

それでは松本委員、よろしかったですか、FPICのところ。松本委員はよくご承知だと思いますけれども、今、二つが混在しておりますので、ご理解いただいたということでよろしいでしょうか、松本委員。

○松本委員 結果的にはConsentになるということで理解しました。

○原嶋委員長 繰り返しになりますけれども、今、ConsentとConsultationという二つのCがありまして、一般的な理解としてはConsultationよりもConsentのほうが厚い待遇といえますか、厚い取り扱いになろうかと思っておりますので、両方が適用される場合には恐らく一般的にはConsultationが実質的には優先されていくということでしょうし、これはJICAのガイドラインが時期をずれて二つあるということと、JICAのガイドラインとそれぞれの国の国内法と二つ基準がありますので、そういったときにギャップがあったときには、そういう扱いに実質的にはなってくるだろうという理解であります。

ほかの委員の皆様、いかがでしょうか。

いずれにしても、先ほど田辺委員からもご指摘ありましたけれども、本件まだLA調印前でございますので、スコーピングの変更も含めて、ドラフトファイナルレポートのワーキンググループの際にご意見を改めて頂戴するというので、いくつか確認をお願いしているところ、今日出てまいりましたけれども、それまでにご準備お願いしたいと思っております。

ほかの委員の皆様、いかがでしょう。実質的には5月ぐらいというふうに理解しておりますけれども、ほかの委員の皆様、ご意見あるいは何かご質問ありましたら、最後頂戴いたしますけれども、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは特になければ、城戸課長にはいくつかお願いしているところがありますので、準備をお願いしたいということで、本日も説明どうもありがとうございました。

○城戸 ありがとうございます。

○原嶋委員長 それでは、本件これで締めくくりとさせていただきますので、ドラフトファイナルレポートの段階においてはスコーピング変更についても含めてご対応をお願いします。

それでは、どうもありがとうございました。

続きまして、小島課長よろしいでしょうか、順番。

○小島 モニタリング結果の報告をさせていただきます。

○原嶋委員長 それでは、モニタリング結果の報告をお願いします。

○小島 では、小島から説明させていただきます。

今期から助言委員に就任された方々におかれましては、初めてのご説明だと思います。今、議論あったとおり、LAが調印されて詳細設計、入札、本体事業の開始というような段階に進むんですが、その中でモニタリングというのを私たちのほうで結果の確認というのをJICAのほうでやっています。モニタリングする主体は実施機関が中心であることが多くて、その結果を私たちが受けて確認をするというような形になっています。

ガイドラインの中においては、モニタリングの結果は相手国の了解に基づいて公開するというような書きぶりがあったと思っておりますので、それに基づいて、本来であれば公開していただくことになっているというところです。公開の場所は相手国政府のホームページもしくはJICAのホームページというのが一般的でございます。

では、スライドのほうを説明させていただきたいと思います。この番号が1から87あたりまで続いていると思います。それがカテゴリAにおいて私たちがモニタリングしている案件でございます。これ以外にも、カテゴリB、FIの案件についても確認のうえ、了承が得られているものについては公表しております。基本的にはLA調印日の順番で並べています。

1番目を見ると、ベトナムの南北高速道路建設事業の1番ということになっています。LAは2011年11月2日ということになっています。ここまではわかりやすいと思います。

そこから右の列にさせていただくと、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。これにおいて環境社会それぞれにおいて丸がついているものについては、ホームページなどで公開するということがございます。

3番にさせていただくと、インドのデリー高速輸送システムにおいては、社会の部分がバツになっています。これは審査に当たっての交渉の際に、相手国政府などが社会におけるモニタリング結果の公開について了承しなかったというところになります。

6番にさせていただくと、バヌアツのポートビラ港ラペタシ国際多目的埠頭整備事業というのがあります。これにおける社会分野のモニタリング結果の公表の記載が影響なしというふうに書いています。これは毎回議論になるところではあります。社会影響が少ないので、社会分野についてのモニタリングについては提出を義務づけていないというものについて、影響なしというふうに書いています。

その右側に現在の段階というのが記載あります。例えば1番のベトナムにおいては、建設工事中というのが現在のステータス。例えば3番のインドのデリー高速輸送システムにおいては、既に終了、供用されているというところがございます。

最新モニタリング結果の公開時期という列が一番右側にありまして、環境分野において、ベトナムの1番の案件においては、2018年度の第2四半期のモニタリング結果報告が最後のものになるということになります。社会分野は別途提出されていて、それが2016年度第3四半期というものが最後のものということになります。ここに時期が書いてあるということは、私たちあるいはベトナム側のホームページで既に公開されているということになります。

既にそのすぐ下の2番のエジプトにおいては、一番右側のモニタリング結果公開時期というのが未提出ということになっています、両方とも。これはまだエジプト側から提出がないということを示しています。

それ以降、下にいくと、例えば3番のデリー、インド高速輸送システムにおいては、2022年度第2四半期において環境分野のモニタリング報告書が提出されているというもの。社会分野は合意がないので、情報について公開していないということになっています。

これがこの表の見方です。赤字で下線がついているのは、半年前、2022年7月にご説明したときから変わっているものがございます。例えば3番のデリー高速輸送システムにおいては、環境分野のモニタリング報告書が出てきたということになります。これがこの表の見方でございます。

個別の案件について上から説明していきたいと思います。中にはモニタリング報告書を受け取っているけれども、公表の手続きが遅れているものというのもあつたりしますので、必ずしも最新の情報ではないんですが、皆さんのご参考までにというところがございます。

では、次のページにいきます。ここも17番と19番の案件について報告書が提出されて公表されて

いるというところでございます。

3ページの24番から34番の案件が掲示されていますが、これも26番のカンボジアについて、モニタリング報告書が環境分野において提出されて、私たちが確認して公表されているというところでございます。

次、4ページ目です。35番のケニアの地熱発電のものについて提出・公表されているというところでございます。

47番から58番の案について掲載されているのが5ページでございます。55番、見ていただきますと、バングラデシュのジャムナ鉄道専用橋建設事業というのがあります。これは前回、バングラデシュにおいて初めてモニタリング公開の合意が取れたものというふうにも喜んで報告したところなのですが、改めて現地の事務所を通じて確認したところ、やはり公表しないでほしいというところがありましたので、これはバツというふうになってしまいました。なので、それに基づいて右側の最新のモニタリング結果公開時期というのにも合意なしというふうにも書き換えているものがございます。

バングラデシュについては、国全体としてモニタリング報告書の公開について全然了承してくれないというところなので、どの案件を見てもバツが二つついているのがわかっていただけだと思います。

59番から70番について掲載されている6ページでございます。69番の案件、スリランカのコロムボ都市交通システム整備事業なのですが、これはコンサルタント調達手続中という中ですが、環境社会配慮以外の部分で先方政府から、この事業自体をキャンセルしたいというような要望がありましたので、これは削除ということになります。

7ページに、71番から82番について載っています。ケニアのモンバサ経済特区事業について、事業の進捗に進展があったところを書き換えているものがあります。

それと81番のデリー高速輸送システムについて、最新の報告書の提出があったというところでございます。

最後のページ、87番ウズベキスタンのナボイの案件について、詳細設計に至っていますので、社会分野のモニタリング報告書が提出されたというところで、新たに追記しているものがございます。

慣れない方々におかれましては、この表というのが非常に見にくいというふうにも思われると思いますが、半年に一度、このように報告させていただいていますが、皆さんの指摘を踏まえて、細かいところも含めて修正を加えていっているものがございます。より見やすいものにするためにどうしたらいいか、もし何かアドバイスがあればお受けしたいというところがございます。

あと、一つ説明を忘れましたが、例えば7ページのところでございます。71番のバングラデシュのマタバリの案件がありますが、一番右を見ると、18番参照というふうになっています。これは何を申し上げているかという、私たち、大きな案件においては輪切りというようなプロセスを経ていきます。資金規模が大きいものについては期を分割して資金を供与しているというものがございますが、案件が一つということには変わりませんので、18番のものを見れば、具体的に言うと2ページ目をご覧になれば、モニタリング報告書の提出ステータスがわかるということになります。

今、私とっさにバングラの例を挙げてしまいましたが、当然ながら公開合意が取れていません。公開合意が取れていませんので、社会分野、環境分野において公開されているものはないという

ころになります。

もう一つよくお受けする質問が、公開できないのはわかったけれども、そしたら提出があったかどうか、あるいはJICAとして受け止めはどうかというようなコメントがあります。情報公開していかどうかと私たちが確認する際に、提出の有無も含めて問合せしているので、提出されているかどうかというの、あるいはその時期も、ここでは掲示していません。

あわせて、モニタリング報告書の提出を受けてJICAとしてどう考えるかというの、よく聞かれることがあるんですが、私たちの中ではモニタリング報告書の提出があったものについては確認させていただいて、例えば大気汚染が基準値より上回っている場合は、それについて是正する。あるいは本来モニタリングされるべき情報について記載ない場合は、それについてコメントを相手国実施機関に返して直ちに是正、あるいは次回までに是正というような形でコメントをしているというところがございます。

長くなりましたが、小島からの説明は以上で、先ほど申し上げた点などについてご質問、コメントなどあればどうぞよろしくお願いします。

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、ご質問、コメントいただきます。

松本委員、お願いします。

○松本委員 ありがとうございます。

既にもしかしたら半年前、前回のモニタリング報告とか、その前でやられているのかもしれませんが。その際はご容赦ください。

ミャンマーについてです。ミャンマーについてモニタリングできるんですかというのが私の質問です。これは例えば今回提出されたティラワのAのところの四半期報告を先ほど見させていただきましたけれども、例えばウオータークオリティじゃなくてエアポリューションだったかな、例えばそこについて、住民からの不満があるかという欄でノーと書いてあるわけです。そもそも今、現行のミャンマーにおいて住民が不満を言えるのかと。これは社会影響についてはもっと厳しいところだと思うし、そもそもグリーンバンスメカニズムをつくることによって、これを対応できるというふうに決めたプロジェクトが、グリーンバンスメカニズムが現行のミャンマーにおいて機能するのかが非常に疑問な中で、そもそもモニタリングができるのかという疑問があるわけで、これについてJICAがどのようにお考えか、あるいはどのように対応しているのか、可能な範囲で教えていただければと思います。

○原嶋委員長 もうお一方いただいた後、小島課長、お願いします。

田辺委員、お願いします。

○田辺委員 ジャムナ鉄道橋なんですけれども、一般的には合意が最初にあったものが撤回されたのであれば、合意なしではなくて未提出になるのではないかと、もしくは新しいカテゴリとして合意の撤回とか合意決裂みたいな、ちょっと表現は違うんですけれども、合意なしではないと、少なくとも一般社会の合意・契約においてはそのように思うんですが、いかがでしょう。

○原嶋委員長 それでは、もう1点私から質問を併せてお答えいただきたいんですけれども、1点はスリランカがキャンセルになったのは、やはり理由は何か債務の云々の問題と関係があるかという

点が1点。バングラデシュなど非公開のところが多いんですけれども、最近アジア開発銀行ですか、ではガイドラインを変えてほしい情報公開を広げて、いろいろレピュテーションがあつてのことでしょうけれども、情報公開を拡充するということを文言上はかなり広げていますけれども、そういったものの影響って現地ではないんでしょうか。

以上です。

以上、田辺委員、松本委員、そして私のほうのご質問、もし受け止めありましたらお願いします。
○小島 ありがとうございます。

まず、ミャンマーについてなんですけれども、対政府の場合だと多分モニタリングは非常に難しい状況にあるんじゃないかなと思います。このミャンマーのティラワの場合においては投融資事業ということで、民間企業が主体になってモニタリングを行っているので、できているというところでございます。なので、まさに松本委員、ご覧になったとおり、確かティラワの場合は私たちに提出すると同時に、多分相手国ホームページに公開されているという状況なので、国に対する円借款事業と扱いが違うというように言えるんじゃないかなと思います。なので、住民からの苦情というものがあるとすれば、当該民間企業に対する苦情というふうには受け取れて、これが通常の円借款事業、無償資金協力事業だと国に対する苦情になると、あるいはゼネコンさんに対する苦情になるというところで、その扱いは違うというふうには言えるんじゃないかなと思っています。

ジャムナ橋の扱いについてどう書くかというのが難しいところで、合意したけれどもやっぱりやめたというところをどう表現するかというのは、ここの取消し線をずっと残しておくことで容赦いただけないかなというふうには考えています。

スリランカは相手国政府から本事業についてのキャンセルの申入れがあつたというところで、憶測としては債務問題があるのかもしれませんが、それ以上のことについては特に私から申し上げられないということになります。

このADBとの関係においては、田辺委員からほかの国際機関において公開ちゃんとされているかどうかというようなのを、7月の全体会で同じ説明したときに宿題としていただきました。力を借りながら、私たちも手作業的に世銀とアジア開発銀行のホームページを調べてみたところ、アジア開発銀行においてはバングラデシュの案件も含めて、モニタリングレポートが公開されているように見えます。世銀においてはモニタリングレポートと調べたからかもしれませんが、コミットメントプランの中に入っているのかもしれませんが、なかなかモニタリングレポートの結果というのが見つからない状況です。網羅的かと言われると、そうではないんですが、私たち素人が世銀のホームページを検索してみたところ、モニタリングレポートというのはなかなか出てこなかったというふうにあります。その違いが何なのかというところまでは私たち承知できていないところがございます。

委員長からご指摘あつたADB、世銀とJICAの違いは何かというところで、これはガイドラインを改正する中でも議論があつたところがございます。反論にはならないんですけれども、世銀と、あるいはアジア開発銀行とバングラデシュの関係と、私たちとバングラデシュの関係、ちょっと違うところがあるかなと考えていて、まさしく世銀におけるバングラデシュは加盟国の一つというふうには言える一方で、私たちはバイの関係でやっているというところは一つ違って、もしかしたらバングラデシュが世銀などに加盟する際に情報公開も含めて了承したうえで加盟したから、そのように

なっているということも考えられるかなと思っています。

バングラデシュの問題についてはいつも半年に一度、この場、半年のみならず個別案件を議論する際にもいつも指摘されることで、これは本当に私たちも残念なところで、公開しても問題ないものについても公開を了承してくれないというところは残念な思いではありますが、これはいつも粘り強く交渉せざるを得ないというふうな回答を私たちとしては言わざるを得ないというところがございます。

長くなりましたが、以上です。

○原嶋委員長 すみません、私の言葉、1点だけ。アジア開発銀行もそうですけれども、アジアインフラ投資銀行のほうも最近、かなり情報公開を文言上、言葉上、かなり拡充されているようだけれども、そういった影響は。特に一帯一路の重なるような、バングラなんかもそうだと思いますけれども、そういったところではそういう影響ってないんですかということだったんです。すみません、ADBではなくてAIIBです。もし何かわからなければわからないで結構ですけれども。

○小島 AIIBまでは調査が全くついておらず、すみません、私から申し上げる情報は持ち合わせていないです。

以上です。

○原嶋委員長 わかりました。

松本委員、どうぞお願いします。

○松本委員 ご回答ありがとうございます。

一応JICAの見解としては理解をいたしました。一方、MJTDについて言えば、ミャンマー政府入って、今ミャンマー政府が存在しているかどうか議論のあるところですので、そこは難しいですが、軍がMJTDに関わっている部分があることも事実ですから、ミャンマーの人たちがティラワのMJTDを全く軍と関係がないところと見ているかどうかというのは、私は別の問題だとは思いますが、ただ、今、小島課長のお答えとしては理解をいたしましたので、改めて状況を確認しながら、本当に言える状況なのかどうかということについては、もう少しロバストな情報とともに議論をさせていただければというふうに思います。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す。

鋤柄委員、お願いします。

○鋤柄委員 大変基本的な質問なんですが、先ほどおっしゃっておられたように、バングラデシュは一貫して公表しないということのようですが、例えば案件の多いインドの交通関係のセクターの中でもかなり対応がばらばらのように見えます。これはモニタリング結果を公開するかどうかというのは、例えば国が決めている、あるいは運輸省のようなところでしょうか、そういう省庁が決めているのか、あるいは各実施機関、極端な話、ご担当の方の判断で決められているのか、その辺は大体どういうパターンが多いのか、もしおわかりになるようであれば教えていただきたいと思えます。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

もうお一方、長谷川委員、お願いします。

○長谷川委員 ありがとうございます。

ご丁寧な説明、JICAさん、ありがとうございました。前回のときよりもだいぶ理解が進みまして、ありがとうございました。

一つだけコメントじゃないんですが、質問、基本的なことをさせてください。リストを見ますと、もうLA調印から10年以上経っていたり、それから供用に付されていたりという案件もだいぶ多くなってきたんですけれども、これモニタリング、いつまで続けるかというふうなことはガイドラインの中にルールがあったりするのかな、あるいはモニタリング計画の中で決められたものにするのかな、あるいは状況を見て先方政府とやり取りしながら、いつまでやるかということを決めるのかな、そのあたり、このリストからいつ抜け出すのかというのをあれば聞かせてください。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

もうお一方、貝増委員、お願いします。

○貝増委員 すみません、私も長谷川委員とよく似た質問になると思うんですけれども、インドとかでは植林をしましょうということで、植林をするんだけれども、いつまで植林をして、すぐ帰ってしまうと駄目かもわからないんですけれども、いつまでやれば植林がオーケーだったとかというところは、その辺どこまでどうやっていくのかなというところが非常に実際多分事業とかすると疑問点というか、なっていくんじゃないのかなと思ひまして、質問させていただきます。

○原嶋委員長 ありがとうございました。

小島課長、お願いします。

○小島 ありがとうございました。

まず一つ目、公表・非公表を誰が決めるのというところなんです。私たちとしては交渉の過程でガイドラインを示しながら、やっぱり公表してもらおうのが筋ですよというようなお話をします。ただ、相手国政府において一般的に公表されていないとかいうようなことがあれば、公表はしたくないというふうな先方の意向があれば、それは踏まえざるを得ないというところがございます。

私たち自身も、ああ、そうですかというふうに言うわけにはいかないもので、できれば根拠などをお示ししてほしいと。一番わかりやすいのは例えば相手国政府に情報公開法などがあって、それで公開しないことになっているのであれば公開できないよねというような答えがあれば一番いいんですけれども、多くの場合はそこまで明確な答えはいただけないというところがございます。なので、省庁の判断なのか、実施機関あるいは公社の判断なのかというようなものがあれば、それを踏まえているという状況でございます。実施機関などによってばらばらなのはそのとおりで、中にはちょっと前までは全然公表してもらえなかったけれども、今回丸がついたというような実施機関あるいは国があったりしますので、私たちとしてはそういう姿勢を尊重していきたいと思っています。一旦公表すると決めてもらったものについては、やっぱりやめたというのはできるだけ避けてもらいたいというふうに思って、審査の段階、あらゆる場を使って、公表したほうがいいよというようなことは申し上げている次第でございます。

モニタリングをいつの段階からいつの段階までやるかというところがございます。これは私の本音でもあり建前でもあるんですけれども、モニタリングというのは案件がある限りずっとやるべきというふうに考えていて、それはJICAの関わりが終わってからも同じだと思っています。ルールとしてあるのは、私たち審査の段階でEIAを公表して、その後大体一般的に四半期ごとにモニタリン

グ報告書を出していただいて、供用開始後2年後に事後評価がありますので、それをもってJICAに提出いただくのは終了というふうになります。道路であれ、橋であれ、何であれ、その後も供用は続きますので、その後、モニタリングを行っていただくのは相手国実施機関がきちんと行っているのが筋だと思いますので、そのようにお願いしている次第で、そのようにあるべきというふうを考えています。

なので、私たちが確認するのは大体四半期に一度、それで供用が始まって2年後に事後評価があるので、それまでということになります。もちろん社会影響がある場合で、住民移転が例えば詳細設計などの段階から手配されている場合などにおいては、早くいただくこともあると思いますし、職業訓練などが必要な場合は、供用開始後2年経った後もモニタリングの報告書の提出をお願いする場合があります。

というところで、貝増委員のモニタリングとしていつまでやるべきかというところについては、資金協力無償にしても円借款にしても、基本的には相手国政府の事業なので、その事業が続く限りモニタリングはずっとやってほしいというところではありますが、資金協力しているJICAとしては申し上げたとおり、大体事後評価までというのが一般的に合意している内容でございます。

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、一応引き続きモニタリングの状況の改善について、継続についてお願いしたいということで締めくくりにしたいと思っておりますけれども、何か重要な点がありましたらご発言いただきたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。これまでご発言ないのは小椋委員、谷本委員でしょうか。ほかも含めまして重要な点、ありましたら頂戴しますので、サインを送ってください。

○小椋委員 小椋ですけれども、特に今日はございません。非常に皆さん、深い議論をしていただきまして。ただモニタリングはやはり特に私の専門領域の社会配慮についてはなかなか開示が難しいのかなというふうな印象を持ちました。

以上です。

○原嶋委員長 それでは谷本委員、どうぞ。

○谷本委員 ありがとうございました。

特に今日はコメントはありません。どうも失礼します。

○原嶋委員長 それでは小島課長、丁寧なご説明ありがとうございました、本当に。

○小島 ありがとうございました。

もしよろしければ、引き続き。

○原嶋委員長 引き続き、その次、お願いします。

○小島 今、画面でご覧になっているのは、今年4月から来年3月までの助言委員会全体会合の予定でございます。基本的には第1週の月曜日か金曜日というのが日程になってはいますが、年度初め、ゴールデンウィーク、それと年初めにおいては第2週以降というようなことも設定をしているというところでございます。

コロナ禍は会議室が若干確保しやすいのではあるんですけれども、全体会合においては会議室をたくさんめに確保する必要があるということで、それよりも皆さんの予定をまずは確保していくということで、前広にこのように決めさせていただいています。

全体会合は大体何らか議題がありますのでやっていますので、皆さんの予定もこれで確保いただくようお願いいたします。ワーキンググループは予定、案件がない場合は、その旨早めに連絡させていただいていますので、その違いについてご理解いただきますようお願いしたいと思います。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

全体会合についての進め方も含めて、特に8月からですか、新しく参加した委員の皆様を含めて委員の皆様、何か改善点などありましたら、またお寄せください。2年ぐらい前に急にオンラインになりましたので、いろいろ試行錯誤の部分がありますけれども、引き続き改善の余地がありましたら、事務局あるいは私のほうにまたご意見をお寄せください。

それでは、今後の会合スケジュールということで、小島課長、どなたか審査部のほう、お願いします。

○小島 まさに議事次第の最後の7ポツに書いてあるとおり、次回の全体会合は2月10日金曜日14時からで、同じくオンライン会合ということになっています。コロナの状況はありますけれども、今後しばらくオンラインを続けさせていただきたいと思っています。もちろん東京在住の皆さん、あるいは地方におられる方でも、東京に来られる予定があるのであればくっつけていただいて、まだ私、直接お会いしていない方々もたくさんおられると思いますので、一度ご挨拶させてもらえればと思いますが、無理は申しませんので、引き続きオンラインでお願いできればと思います。

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、最後になりますけれども、何か確認しておく必要がありましたら、あるいは改善の必要な点などありましたら、ご発言頂戴しますのでサインを送ってください。また、重要な点についてはメールなどでいただいても結構ですので、いずれにしても全体会合の進め方、あるいはワーキンググループの進め方も含めて、特にロジスティクスな面で何か改善点ありましたら、遠慮なくまた教えてください。よろしいでしょうか。

事務局のほう、もうよろしいでしょうか。

○小島 ありがとうございます。大丈夫です。

○原嶋委員長 それでは委員の皆様、最後になりますけれども、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。

それでは、本日、第144回の全体会合、これで終了させていただきます。本日は長い時間、どうもありがとうございました。

17:01閉会