

環境社会配慮助言委員会

第 33 回 全体会合

日時 平成 25 年 2 月 4 日 (月) 14 : 30 ~ 16 : 34

場所 JICA 本部 2 階 229 会議室

(独) 国際協力機構

午後 2 時 30 分開会

柿岡 お時間となりましたので、これから第 33 回全体会合を始めさせていただきたいと思ひます。

それでは委員長、よろしくお願ひいたします。

村山委員長 それでは、よろしくお願ひいたします。

最初の議題は、WG スケジュールの確認ということになります。

では、事務局からご説明をお願ひいたします。

柿岡 それでは、表紙 1 枚めくっていただきまして、(別紙 1)となりますけれども、こちらのほうを見ていただきたいと思ひます。

議題にもございますけれども、アフガン・カブール首都圏開発計画促進プロジェクトが 3 月 4 日にございます。石田委員、高橋委員、松下委員、松行委員、4 名でございませぬけれども、この 4 名の委員の方のご都合を改めて確認させて頂きたいと思ひますが、よろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。

続けて、その下に 3 月 22 日、フィリピンの環状 3 号線建設事業がございませぬ。こちら、同様に 5 名の委員、ご都合よろしいでしょうか。はい、それでは予定どおり担当委員にて進めさせていただきたいと思ひます。

また、3 月のその他、未定である、3 月 8 日、3 月 11 日、3 月 15 日、3 月 18 日、四つのワーキンググループに担当委員を設定させていただいておひます。この中に都合の悪くなった方いらっしゃいますでしょうか。

日比委員 申し訳ありません、日比です。3 月 8 日、ちょっと出張になってしまいましたので、申し訳ないですけれども、外していただければと思ひます。

柿岡 その他いらっしゃいますでしょうか。

それでは、3 月 15、18 日、今のところ 3 名でございませぬけれども、この日時で都合のよい他の委員の方いらっしゃいますでしょうか。

柳委員 15 日は大丈夫です。

柿岡 では 3 月 15 日、柳委員追加でお願ひいたします。

原嶋委員 では、18 日。

柿岡 はい、ありがとうございます。では 3 月 18 日、原嶋委員追加、4 名ということで、それでは 3 月 15、18 日、両日よろしくお願ひいたします。

それから、4 月のワーキンググループ、事務局にて担当委員を設定させていただいておひ

ますが、こちらのほうもご都合が悪いという日程ございましたらお願いできますでしょうか。特になければ、この案で担当を割り振らせていただきまして、また日を追って案件確定状況に応じてご案内申し上げたいと思います。

それから、申し遅れましたけれども、来年度のスケジュールでございますが、今年度と同様に割り振らせていただいております。すなわち月曜、金曜となりますけれども、時間は全体会合2時半から5時半まで、ワーキンググループにつきましては2時から5時までということで、今年度と同様のスケジュールを割り振らせていただいておりますので、よろしくお願いいいたします。

また、4月1日の第35回全体会合でございますけれども、4月1日という年度当初で設定させていただいておりますが、こちらも大きな支障がなければこの日程で進めさせていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、今のところこの予定表に基づきまして進めさせていただきたいと思います。引き続きどうぞよろしくお願いいいたします。

スケジュール確認については以上となります。

村山委員長 それでは、よろしくお願いいいたします。

では、次の議題に移らせていただきます。

ワーキンググループ会合報告および助言文書確定ということで、今日は1件です。

カンボジアの新港経済特別区・関連施設建設事業のスコーピング案ということで、主査を松本委員にお願いしておりますので、ご説明をお願いいたします。

松本委員 松本です。よろしくお願いいいたします。

細かいことは後で助言案に沿って申し上げます。

大きいところでいくと、一つは、上位計画であるとか広域への影響、あるいは企業を誘致するわけですが、その進出企業が出す廃棄物等の影響、こうしたこのプロジェクト地だけではなくて、そこに関係する上位、あるいはSEAのような部分に対してかなり議論がありました。それが一つ目です。

二つ目は、これはPPPです。PPPだからかどうかは定かではないですけれども、調査期間が乾季に限られています。雨季の調査が入っていません。これをめぐってワーキンググループでは様々な議論がありました。その適切性も含めて行われています。

それから三つ目としては、スコーピングマトリックスをめぐって様々な議論がありました。どうしてそういう評価になったのかというようなところに対して議論が行われています。

四つ目は、アクセス道路の比較検討というのがなされているんですが、その表現をめぐって、例えば自然環境がすべて「B」なんです、どうしてすべて「B」なんだろうとか、つまりそういう、特に自然環境を A、B、C でどうやって判断するかというのは難しいところだと思います。そういうようなところに議論がありましたし、また、これは助言案には入っていませんけれども、表現方法としてどちらのほうが優位であるという表現があります。A、B、C でランクづけをして、それぞれに長所、短所がある中で優位であるという表現に対しても議論がありました。これは助言案には入っていませんが、恐らくここで共有をして、今後他のワーキンググループでも同様のことがあったら改めて議論をしたほうがいいかなという点であります。

以上の四つの点が比較的議論が集中した点かと思います。それを念頭に置きながら助言案を説明させていただきたいと思います。

このワーキンググループは、石田委員、長谷川委員、平山委員、米田委員、それに私という5人で見たわけです。

全体事項ですけれども、ここでは、この事業を皆さんどのくらい覚えていらっしゃるかあれですけれども、メコン川のブノンペン近郊にスペシャル・エコノミック・ゾーン (Special Economic Zone) をつくる。については、メコン川沿いの港の建設というのもついてくる。これについては既に第1ターミナルという形で中国がそこで建設をしているという、そういう状況であります。従いまして、全体事項のところでは、やはり複合的な影響というのを考えるべきであろうということで、少なくとも既存の第1ターミナルとの影響。第3ターミナルについても計画はされているので、累積的影響について可能な範囲でということを書いてあります。

二つ目は、SEZの部分についても、今回250ha全部を一様に開発するわけではないようですけれども、この全体に影響評価をするということ。

それと三つ目は、これはカンボジアの法制度との関係が非常にクリアではなかったもので、今回の協力準備調査が、カンボジアの法制度上どこに値していて、現地国の法制度上も妥当性があるということについては説明をしてほしいということでもあります。

四つ目は、自然環境面でのベースライン調査については一覧で分かりやすくなっているんですが、社会面についてはそういうものがないので、それをつけてほしいということです。

5番目は、もう少し広域の話でありまして、このメコン川沿いの港、カンボジアの二つ、ベトナム側の港、それぞれどんな役割をしているのかという、もう少し広域的な位置づけを

しっかりしてほしいということ。

それは6番目にも関係をしています。3港の取扱量、そういうものを比較して、この事業の意義を説明してほしいということでもあります。

7番目ですけれども、これは先ほどちょっと申し上げましたけれども、自然環境のベースラインデータが乾季だけになっています。雨季についても実施する。これは実をいうと、担当するコンサルタント、出席をされた方から困難であるということも指摘がありました。田んぼが水に浸かると難しいというふうなご説明であったんですけれども、それはワーキンググループとしては合理的な理由と言い切れないであろうと、可能な範囲で調査してほしいというのが7番目であります。

8番目、これもまた広域的な話になりますけれども、こうしたプノンペン近郊のSEZあるいは港の建設というのは物流を盛んにしますので、当然、様々な人と物、車、そういったものの行き来が盛んになるという、その全体像について記述をする必要があるだろうというのが8番目であります。

9番目は、浚渫の影響というのはこうした事業の場合重要になりますけれども、あるかないかということについてしっかりそこは書いてほしいということでもあります。

全体事項については、ざっくり言うと、最初に申し上げたように、雨季の調査も行うべきである、あるいは広域的、累積的、複合的な影響についても目を向けてほしいというのが大きいところかと思えます。

代替案の検討ですけれども、10番目については、先ほどちょっと申し上げましたけれども、比較がどうもあまり合理的に思えないところがあるので、この候補地がどうやって選ばれたのかということについて記載をしてほしいということでもあります。

11番目ですが、当然ここで船の行き来が盛んになるわけですが、それによって、例えば漁民、そうしたものに対する影響はないのだろうかということを、こうした過去の事故の事実とか住民へのインタビューというものを踏まえて評価をしてほしいということでもあります。

12番目、これは先ほど申し上げましたけれども、「自然環境」の比較表が「B」になっているんですが、これ、どうしてそうなのか、と考え方を明記してほしいということでもあります。

ですので、代替案のところは全体としては、どうしてそういうふうになったのかという根拠とか、どうやってそこに絞り込まれたかという根拠がもう少し明らかになっていないのではないかという指摘がありました。

スコーピング案ですけれども、13番目ですが、排出されるガス、騒音レベルについて、定

量的なデータに基づいて予測、評価をしてほしいということです。このあたりもデータの扱いですね、定量的なデータが欠けているというところがあります。

14 番目ですけれども、これも代替案のところと非常に似ていますけれども、スコアリングマトリックスでも各影響項目についての評価の考え方がはっきりしていないので、ここについて示してほしいということでもあります。

15 番目、これは乾季、雨季の話で、雨季の調査が実施できないスケジュールになっていることに対してですが、雨季の土地利用を調査してほしい。水田の利用がないということによって調査の必要がないというふうなニュアンスで書かれているのが現状ですが、しかし、例えばこういう浸水期を利用して漁労が行われている可能性は十分考えられますし、あるいはこの地が浸水することで他が冠水から逃れている可能性もあるわけですし、あるいは盛土によっては他の地域を冠水させる可能性もある。こうした総合的な視点で土地利用についてはしっかりと調べてほしいというのが 15 番目。

16 番目ですけれども、土地の保有者に対しての調査というのが書かれていますが、利用者がいないので、それを含めてほしい。

17 番目ですけれども、これも非常によくあることなんですけれども、工事中、雇用が促進されるということでプラスの側面を書かれることが多いですが、逆に言うと、工事を行っている期間中、自分たちの農地とか本来の生業が放棄をされることによって、実は工事後、そこに帰りにくい、帰れないという事態が時折見られますので、そういったリスクについての配慮もしてほしい。

18 番目ですけれども、これが廃棄物、工事を様々するわけですから、当然廃棄物が工事に伴って出るはずですが、それについての評価が行われる、それについての調査が項目として明確に上がっていないので、その部分をしっかりと評価し直すこと。

それから、環境の配慮ですけれども、これは先ほど申し上げましたけれども、誘致される企業からの有害物質の可能性ですね、これについては当然慎重に検討してほしい。法律上大丈夫だというだけでは担保できないわけですから、そもそもしっかりとそれが遵守されているのかということも含めて慎重に検討するべきであるというのが 19 番目であります。

20 番目ですが、この湿地帯は野生鳥類の重要な生息地（IBA）ということで認められているわけです。従って、排水、廃棄物等々による水生植物、これは雨季の調査というのも必要になってくるわけですが、水生植物、鳥類への影響を評価をして対策を提案してほしい。つまり、これは乾季だけではなくて雨季の自然環境の調査もしっかりとすべきであるという

ことの一環として 20 番を上げています。

21 番目が、同様に雨季の氾濫原を再生産を含む生息水域として必要としている魚種等への影響を評価して、大きな影響が出ないようにする。これは 20、21 というのは関連しているわけですが、こういった調査が必要であるということです。

最後、社会配慮ですけれども、この SEZ の対象地というのが、小規模の農家が換金作物あるいは自給用に作物をつくっている可能性も十分考えられるということでもありますので、そうした農民の生計との関連を併せて調査する。どちらかという、社会配慮は、立ち退きがあるかないかということに重きを置くことは重要ですが、その一方で、こうした生計への影響というものが十分スコーピングの段階で反映されていないという、そういうこともあって、この 22 番、あるいは他のところにもありますけれども、そうした指摘を助言の中に入れてあります。

私からは以上です。

村山委員長 ありがとうございます。

それでは、お気づきの点がありましたらお願いいたします。

佐藤委員、どうぞ。

佐藤委員 佐藤です。15 番と 22 番に関係することだと思っておりますけれども、もし雨季の個人規模の漁労の有無を考えたときには、恐らく漁業権とか、水利権までは多分出てこないとは思っておりますけれども、どういう範囲の中で、どのような権利が今まであったのかというのも確認したほうがよろしいかと思えます。

以上です。

松本委員 15 について、どちらかという水田の中の、水田のところに、雨季の間に氾濫した水によって魚が来るといったことだったので、あまり漁業権ということでは見てこなかったんですが、確かにそういうところはないこともないですかね。石田委員、どうですか。22 番はあまり関係ないか。今の漁業権だと私と米田さんのところですかね。

石田委員 季節的に発生する漁業権ってあるんですか、カンボジアに。何かあまり考えられない気もするんですが。

松本委員 聞いたことがないですね。しかも、水田となる場所、こちら側の川ではないところにあふれてきた水なので、あまり考えたことがなかったので、ちょっと自分でも調べてみて必要かどうか、必要であれば改めてワーキンググループのメンバーにこの文言の変更を相談いたします。

田中副委員長 ありがとうございます。具体的な指摘が幾つもあるのでよく分かりました。

それで、ちょっと気になりましたのが、例えば調査を実施することとか、あるいは影響評価を実施することと、こういう話があるんですが、ご指摘がある。例えば、具体的に言うと2番のところですか、「250ha 全体の影響評価を実施すること」、あるいは7番の雨季も実施する、ベースライン調査を雨季も実施すること。これは今回のスコーピングレベルでこういう調査をして、いわばスコーピング案のリバイスしたバージョンをつくってくださいと、そういう話なのか、あるいはEIAの段階で、中には、EIAの中ではこのような予測をしっかりとやれというような、そういう指摘も確かにありまして、EIAの中で、つまり次のステージに進んだときにそういう影響評価なり、あるいはその調査結果を盛り込めと、こういう話なのか、少し文脈が最後の文末のところ両方とれるような表現になっている。このあたりはどうなんでしょうか、もし使い分けができるのであれば使い分けを、つまりEIAでやることとして、先でもいいから、ともかくこういうことをやりなさいという指摘なのか、あるいはこのレベルできちんと確認をして盛り込むべきであるということなのか、この点を確認したいなと思いました。

松本委員 これはEIAのスコーピング段階、もう実はEIAは始まっている。

田中副委員長 始まっている。

松本委員 ですので、調査項目に入っていないものは調査項目に入れてくださいと、現行行われているEIAの中でこれは実施してくださいということですので、ほぼ同義といえば同義です。

田中副委員長 そうすると、むしろEIAの中でも、こういうことはちゃんとやってくださいねという指摘を盛り込んでいるという趣旨でよろしいんですね。

松本委員 そうですね。これも議論になったんですが、実はEIAは始まっているんです。

田中副委員長 それはおかしいですね。

松本委員 これは非常に問題であるのではないかというふうな議論がワーキンググループでありました。PPPであるということもあるのかもかもしれませんが、もう数カ月前からEIAが始まっているんですね。従って、そういう疑問を持たれたかと思います。ただ、JICA側あるいはコンサルタント側からは、もちろんここで指摘をされれば、ちゃんと今のEIAの調査の中でやりますというふうには言っているので、特に支障はありませんという説明でしたけれども、むしろ私たちの立場からすると、やり直さなきゃいけないものがあつたら、それは二度手間じゃないですかと、ですから、やはりこういう段階があるのですから、スコーピング

の議論を我々がした後で EIA は始めていただいたほうがいいのではないかという議論はワーキンググループでさせていただきました。

田中副委員長 今回の点は、JICA のガイドラインに抵触するということはありませんか。スコoping段階でしっかり助言を受けた後に EIA に入るとかそういうことはありませんか。つまり、日本の法制度であれば、方法書の段階が終わらないのに準備書が始まるということは基本的にあり得ないんだけど、どうなんだろう。事務局、どうでしょうか、そのあたりの解釈は。

村山委員長 今回の点は事務局にお答えいただくべきところですが、私の理解では、あくまで JICA は EIA の支援をしていて、EIA 自体は相手国が実施をするという形になっているので、ガイドラインの中で EIA そのものについては実は明確には示されていないですね、タイミングも含めて。そういう理解でよろしいでしょうか。

河野 おっしゃるとおりかと思います。この調査自体がこういった形で進んだか、承知しておりませんが、何らかの理由があってタイミングがずれたかと思います。基本的にはスコoping段階、つくっている段階で委員会に諮るとというのが基本的なスタンスだと思いますので、関係課のほうにも伝えていきたいと思います。

以上です。

村山委員長 よろしいでしょうか。

では、他に。

高橋委員 高橋ですけれども、20 と 21 の関係についてちょっとお伺いしたいんですが、これ 20 でいう IBA となっている南部の湿地帯というのと、21 の雨季氾濫原というのは場所的には違う場所なのかどうかということ、そして 20 のほうでは、水生植物、鳥類の影響ということがありますが、21 は、もし場所が違えば、こちらでもやはり水生植物や鳥類への影響というものもあると思いますが、魚種等、等に入るのかどうか分かりませんが、その点お伺いしたい。

あと非常に細かくて恐縮ですが、20 番の「野性鳥類」の「性」は多分「生きる」というほうの「生」じゃないかというふうに思います。

以上です。

米田委員 これは私の出した助言なので、私のほうから回答させていただきます。

20 番と 21 番の場所の問題ですけれども、20 番は、この IBA というのが二つの川の間、メコン川ともう一つ川があって、その間のところなんですけれども、この IBA に指定されて

いる湿地帯というのは、一応範囲がありまして、そこは約 5 万 ha という非常に大きなところの、その一番はじっこに今回の SEZ の予定地が位置しているということになっています。

21 番のほうで「雨季氾濫原」という書き方をしましたのは、もうちょっと全体を考えて、氾濫原全体のことを考えています。ですので、21 番のほうが範囲が広いというイメージです。

21 番のほうに水生植物などを書いていないのは、21 番に関わってくるものは多分たくさんあるだろうなと思って具体的にあまり挙げていません。魚が氾濫原を産卵に使っているという話は聞いたので、それは多分あるだろうなと思うんですが、それ以外にどれだけ影響する生物種があるかというところが分からなかったので、「等」という表現にしました。

「野性鳥類」の「性」については、ご指摘のとおりなので修正したいと思います。

村山委員長 それでは、他。原嶋委員、どうぞ。

原嶋委員 些細なことですけれども、言葉の問題で、例えば 2 番では「SEZ の候補地」、10 番では「SEZ サイト候補地」、15 番では「SEZ 用地」、20 番では「SEZ 予定地」、22 番では「SEZ 対象地」、同じことを指しているのであれば整理していただいたほうがいいと思います。

あと 18 番の「NCT」の略がちょっと私すぐ初見では分からなかったもので、もし差し支えなければ教えていただきたい。

以上です。

松本委員 NCT はコンテナターミナルのことです。

対象地、予定地については、分かりました。今日、長谷川委員がいらっしゃれば、一言がとやってくれたと思いますが、相談をしてきっちりと用語を統一いたします。

村山委員長 では、大体よろしいでしょうか。

では、少し追加でご検討いただくところがありますので、あとは松本主査を中心によろしくお願いいたします。

ありがとうございました。それでは、第 3 議題についてはこれで終わらせていただきます。

では次に、4 番の「案件説明」ということで、今日は 2 件議題に上がっております。

一つが、インドネシアの新港整備事業ということで、有償資金協力のエンジニアリングサービス (E/S) ということです。

では、ご説明のほうをよろしいでしょうか。

五月女 東南アジア・大洋州部東南アジア第一課、五月女と申します。よろしくお願いたします。

それでは、インドネシア共和国チラマヤ新港整備事業（E/S）に係る案件の説明をさせていただきます。

まず目次ですが、1番、現状と課題、2番、事業概要、3番、事業対象地域、4番、今次E/S分審査時確認事項、5番、今後のスケジュール、6番、環境調査スケジュールということで、この順番でご説明させていただきます。

本案件に関しましては、昨年6月に実施しました環境助言委員会全体会合の協力準備調査に係るスコーピング案について案件の概要についてご説明しておりますが、簡単に復習させていただきます。

まず、ジャカルタ首都圏ですが、現在、北部のタンジュンプリオク港において唯一の国際コンテナターミナルを扱う港がございます。それが地図でいうこちらになります。年々その貨物量が増えてくることによって、かなり荷物の許容量が逼迫しているということで、今後2020年にはさらにその貨物量が増えてくるということで、今後新たに、ジャカルタから約60kmの地域にチラマヤ港という港を新設して国際ゲートウェイを設ける。これによりまして陸上交通量の抑制、ひいては同州の深刻な交通渋滞の緩和に資するということです。

次に2点目、事業概要でございますが、まず、港の建設事業がございます。そちら、主にコンテナターミナル、自動車ターミナル、オイルターミナル、ローロー船ターミナル、あと航路が含まれております。

その他にアクセス道路建設ということで、前のスライドに戻りますが、チラマヤ港からこちらのジャカルタ - チカンベック高速有料道路につなぐアクセス道路の建設というのが30.5km含まれております。それに加えてコンサルティング・サービスということで、これが事業全体の概要になります。

今回、港に関しましては、フェーズ1、フェーズ2ということで開発が組まれておりまして、今回はフェーズ1の建設事業ということで検討しております。

環境カテゴリ分類ですが、こちらAということで、「港湾・道路セクター、影響を及ぼしやすい特性及び影響を受けやすい地域に該当するため。」ということでAとさせていただきます。

事業対象地域ですが、こちらもう既にご説明しておりますが、こちらはジャカルタ北部にありますタンジュンプリオク港が既存港でございますが、これの代替港ということで、チラマヤ新港を開発します。それに加えてアクセス道路、約30kmの建設を検討しております。

周辺地域ですが、こちらはチラマヤ周辺の航空写真でございます。この地域の写真になり

ます。ここにこちらの埋め立てで新たな港を建設するという計画でございます。

こちらがジャカルタ - チカンペックの有料道路でございます、こちらの黄色いこの線です、こちらの有料道路になります。こちらの有料道路にインターチェンジを建設しまして、約 30km 先のチラマヤ新港につなぐということです。現在、道路に関しましては、高架式を検討しております。

4 番目ですが、今次 E/S 分審査時確認事項ですが、まず、事業の必要性・妥当性を検討します。

次に、事業スコープですが、こちらは、まずは E/S (エンジニアリングサービス) の借金を供与するというので、エンジニアリングサービスに係るコンサルタントの TOR、そして M/M を合意していきたい、確認していきたいと思っております。今回のコンサルティング・サービスには詳細設計と入札補助、これは建設に係るコントラクターの支援という入札補助を検討しております。

次に事業スケジュール、これは道路と港を一体として進めていかなければいけないということで、先方の関係実施機関と事業スケジュールについて確認したいと考えております。

次に、事業実施運営体制、運営・維持管理体制の確認ですが、こちら道路と港で関係する実施機関が異なりますので、それぞれの実施機関に係る運営体制についてインドネシア側と確認し、合意できるものについては合意していきたいと考えております。

次に、E/S 分の事業コスト、これは上の事業スコープと連動する話ですが、コンサルタントの TOR をまず固めて、M/M を固めた上で事業コストを固めるということで考えております。

次に、供与条件ですが、現時点では一般アンタイトの通常の借金の条件、標準の条件でインドネシア側と確認し合意していきたいと思っております。

最後に、環境社会配慮関連スケジュールについて、確認し合意できればと考えております。

5 点目ですが、今後のスケジュールです。

協力準備調査、現在も実施しております。2012 年の初めに始まりまして、現時点で最終段階に来ていたんですが、いろいろと助言委員会のスコーピングの 6 月の全体会合、7 月のワーキンググループの中でいろいろとご指摘いただいた事項がございましたので、現在延長して協力準備調査を実施しているところです。本来であれば、昨年末もしくは今年初めにドラフトファイナルに係る助言委員会への説明、報告をさせていただく予定でしたが、延長して、現時点では 7 月下旬ごろを予定しております。

それと並行して、E/S 事業、今回の E/S 借款に係る検討を開始しております。助言委員会、これは本日行われている助言委員会への報告で、その後、審査、E/N、L/A の締結が 4 月、5 月ごろで、その後、コンサル選定を行いまして、10 月か 11 月ごろに詳細設計を開始できればと考えております。

その後、本体事業の借款、供与に向けた準備が始まりますが、まず、助言委員会への環境レビューということで、これは今年の 10 月、11 月ごろを予定しております。その後、審査を行いまして、E/N、L/A を 2014 年 3 月ごろを考えております。

最後に、環境調査スケジュールの確認ですが、環境調査既存データ収集、これは既に協力準備調査の中で 2 月から開始されております。

スコーピング（案）を作成し、6 月、7 月にご報告させていただいております。

それと並行して、現況調査を 10 月まで実施しております。

その後、環境影響評価書、インドネシアでは AMDAL ですね、AMDAL の作成準備ということで、現時点では今年の 7 月ごろまでかけて AMDAL を作成するということを考えております。

その後、インドネシア政府の中での許認可取得の手続に入ります。それを今年 11 月中に承認を得たいと考えております。

併せて、住民移転計画書、LARAP の案の作成を AMDAL と一緒に同時並行で進めて、7 月末までに作成を終えるということで考えております。

以上で報告とさせていただきます。

早川 東南アジア第一課の早川と申します。若干補足をさせていただきますと、冒頭申し上げないといけなかったんですけども、申し訳ありません。本件、先ほどのスライドの 1 枚前にめくっていただいて、ここにありますとおり、もともと協力準備調査を実施中の案件で、さらに協力準備調査の前にはマスタープランを行っていた案件という形になります。協力準備調査のほうは、かなり徐々に終盤に近づいてきているわけですけども、今般、インドネシア政府のほうで事前要請というふうに呼んでいるんですけども、要請がほぼ出てくるというような形勢になりましたので、審査の準備を始めまして、このため、今回の助言委員会でご報告しているということになります。

本来的には、協力準備調査のほうの DFR の助言委員会の部分を受けて、E/S の審査に入れればいいんですけども、今、E/S 借款ということでの要請が上がってくるということで、基本的にはドラフトファイナル、協力準備調査のドラフトファイナルでいただく助言につ

いては、本体審査の段階で対応する。できるものについては、E/S ローンで融資をされるコンサルタントの最初の作業の中でも併せて対応するというを考えております。

それから、冒頭、2012年6月でしたっけ、協力準備調査のほうの助言委員会のスコーピングのときにいただいたコメントにつきましては、協力準備調査の中でかなり対応を進めてきておりまして、漁民ですとか住民の生計手段への対応ですとか、あと珊瑚礁、マングローブへの影響、それから浚渫土砂の投棄等々、主立ったところを申し上げますとそういったところがあると思いますが、そちらのほうについては調査の中でも対応を進めてきております。ですので、そちらのほうの調査の状況も踏まえながら、E/S の審査を今回行いたいというふうに思っているところでございます。

村山委員長 ありがとうございます。

助言委員会として何か文章を出すというのは、DFR の段階ということですね。

早川 はい、そちらでいただいて。この中でも、スコーピング段階で既にいただいたものについては、基本的に調査の中でも対応してきておりますので問題ないと思いますが、何か新しいご助言をいただいたというような場合につきましては、別途、本体審査での対応、あるいはそれに先立って E/S 借款のコンサルタントの冒頭のところの作業がありますので、そちらの中に織り込んで対応したいというふうに思っております。

村山委員長 今回ご報告をいただいたのは、協力準備調査に関連する E/S の事業が始まったので、その内容についてお話をいただいたということですね。

早川 はい、ご報告ということで。

村山委員長 それで、ドラフトファイナルの段階では、現在始まってきた E/S 事業の内容も反映されると考えてよろしいでしょうか。

早川 今回の E/S 事業の審査の内容は、今年の7月ごろにお出しするドラフトファイナルレポートの中には反映されるという形になると思います。

村山委員長 満田委員、どうぞ。

満田委員 この E/S 事業の取り扱いについては、環境社会配慮ガイドラインの策定の段階でも大きな議論になったところです。E/S が一旦始まってしまうと、E/S を詳細設計などの調査事業だから前ガイドラインではカテゴリ A 相当であっても、カテゴリ B 扱いでいいのではないかというような議論もあったわけなんですけど、いや、本体事業がカテゴリ A であるのであれば、それに先立つ E/S 事業であっても A 相当に扱うべきだというような議論がございました。

結果的に、このガイドラインの 13 ページになっているような取り扱いになりまして、本体事業、つまりこの場合はカテゴリ A というような扱いになるわけですが、ただし、その E/S の中で、または並行して必要な環境社会配慮調査を実施する場合は、この書き方は非常に分かりづらくありますが、本体事業の中の環境レビューでそれにかえることもできるというような趣旨だと私は理解しているんですが、ということなんだと思います。

ただ、私としては非常に懸念を持っているのは、要は、意思決定のタイミングがお互いに重なり合って、どのタイミングで何を見ながら意思決定を行うのか、つまりずるずるといつてしまうということを非常に懸念しています。

この事業について、このスライドの 5 のスケジュールのところを見て、例えば、協力準備調査と E/S 事業が重なり合っている。そして E/S 事業で詳細設計をやるタイミングと本体事業の環境レビューが重なり合っている。つまりこの事業について何かストップをかけるような重要な何かが発見されたときに、このスケジュールだと歯止めをかけることが果たしてできるのかなというのが私は JICA にお聞きしたいと思います。

さらに言うならば、このガイドラインの 12 ページのほうの 3.2.1 の 3. ですね、協力準備調査を実施したプロジェクトについては、カテゴリ A、プロジェクトについては必ず環境レビュー前に最終報告書、もしくはそれに相当する文書についてウェブサイトで公開するということになっているわけですね。つまり協力準備調査を終わらない段階で E/S 事業というものの E/S 事業の審査をやって進めてしまっているのかというのは要検討なのかなというふうに思っています。そこら辺はどのようにお考えなのでしょうか。

早川 ご指摘の点については、私どもも、この E/S 事業の取り扱いについては、そのガイドライン策定時にいろいろご議論があったということは聞いておりますけれども、私たちのほうとしては、このスケジュールをもって環境ガイドラインで求められている要件、それから助言委員会からいただいているコメントをしっかりと入れ込んでいくということについては特段問題はないというふうに思っております。

それから、歯止めがきかないということにつきましても、本体事業を実施する際の環境レビューで何か問題があるということになった場合につきましても、本体借款は実際、当然のことながらつけられないということになると思いますので、非常に大きな歯止めになるというふうに思います。

ここからは私個人の意見ですけれども、助言委員会のこのご意見、この場というのは、実際にこの事業を形成したり審査をしたりという立場からしますと、極めて重いものでござい

まして、むしろこの手続を本当にきちっとした形でクリアしていくということから逆算していろいろな仕事をしてきております。ですので、そこのところについてはあまりご心配いただくなくても十分にセーフガードとしては機能しているのではないかというふうに思います。

満田委員 一番最後の点ですね、3.2.1 の 3.との整合性については、つまり協力準備調査については環境レビュー前に最終報告書を公開するという点については、これはE/Sであっても適用されるかもしれないと思うんですが、そこら辺についてはどういうお考えなのでしょうか。

河野 審査部のほうからお答えします。

我々の理解では、現在、協力準備調査を行ってしまして、そのドラフトファイナルレポートが7月か9月までに出版します。その後には本体事業の環境レビューを行うようになっていきますので、本体事業の環境レビュー前にはドラフトファイナルレポートは公開されるということかと思っております。特にガイドライン上問題はないと思っています。

満田委員 つまり、このE/S事業の審査と書いてあるのは環境レビューではないということなのでしょうか。

河野 そうですね、あくまでこれは先ほど資料の中で説明ありましたように、E/S 借款の審査であって、この段階では環境レビューは行っていないという理解であります。

村山委員長 本体事業の審査と書いてあるところで、環境レビューの審査が行われるという理解でよろしいですか。

河野 そのとおりです。

村山委員長 いかがでしょう、満田委員。よろしいでしょうか。

今回は、先ほどの5のスケジュールでいくと、準備調査のDFRの議論があって、若干時間を置いてから環境レビューの審査という、助言委員会もその時点で関わるということですので、その間のタイミングは確保されているようですが、ただ、先ほど満田委員おっしゃったように、詳細設計が同時に始まるようなスケジュールですので、その点がどうかというご議論だと思います。

いかがでしょうか。少し手続的なことがあります。他に。清水谷委員、どうぞ。

清水谷委員 質問ですが、このたびのチラマヤ新港整備事業というのが、実際に事業の概要として、港湾の建設とアクセス道路の建設と大きく二つあると思います。そのときに実際インドネシア政府の担当になる部署も公共事業省の道路総局であったり、港湾はまた別の部署になると思いますが、結局承認するところも違うということは、DFRも実際にそれぞれ違

う、それぞれ個別のものが一式ずつ用意されると理解すればよろしいでしょうか。

早川 報告書自体は一つという形になります。ただ、おっしゃるとおりで、関係機関は運輸省、これは港のほうを見ているほうと、それから道路を見ている公共事業省の道路総局とというのがありますので、そちらの両方に諮る形に当然なります。

村山委員長 よろしいでしょうか。

それでは、1点だけ確認ですけれども、スコーピング案で出てきた内容から、この今日のご報告でより具体的になっている点がありますでしょうか。例えば、道路のスペックとかそのあたりは少し具体的にあつたでしょうか。

早川 主立ったところについて、簡単に現状をご紹介申し上げます。大体五つほど主な点があつたと思うんですが、まず、漁民それから周辺住民への生計手段の対応ということについては、協力準備調査の中で生計回復のプログラムを提案しておりまして、このもともとの提案に当たっては、ステークホルダー協議等を行いながらやっているということが一つございます。

それから二つ目、珊瑚礁ですとかマングローブへの影響というお話もあつたんですが、珊瑚礁につきましては、影響が一番少ないサイトを選んでいるということ、それから珊瑚礁への水質の濁りの許容値というのを日本、カナダ、オーストラリアの例を参考にシミュレーションを実施しまして確認をしているということがございます。地元の大学等の協力を得てやっております。それから、マングローブの伐採については、行わないというような形で今調査のほうは進めております。

それから、ちょっと種類が違いますが、3点目が、施設の地震の影響の話、予測の話があつたんですけれども、こちらにつきましては、過去20年間大きな地震が幾つかございましたので、そちらの規模と被害状況を確認しましたけれども、大きな被害は確認をされていないですとか、また、それから施設の設計をフェーズ、協力準備調査の中でやっておりますが、こちらにつきましてもパラメータといいますか、そういったものも見直しながら進めているということがございます。

それから、浚渫土砂の投棄につきましては、投棄場所を漁業区域から外し、それから生態系のバランスに影響が少ない場所を選ぶということで、具体的にはかなり沖に出た場所で水深がとれるところに投棄をするというような形で調査を進めてきております。投棄の濁りの拡散のシミュレーション等についても、行ってきております。

それから、ステークホルダー協議で幾つか意見が出ておりましたけれども、雨季に河口周

辺が洪水のような状態になったりするというようなお話があって、河口の浚渫が必要だというようなご助言をいただいておりますが、これについては、原因等を調べたところ、海側からの漂砂で砂がたまっているようなのが主たる原因ということもありますので、防波堤の建設を後で提案したりしております。

それから、今、先生からありましたところ、道路のところにつきましては、仕様自体は高架の仕様で検討してきております。他方、ステークホルダー協議の中で、一部オートバイですとか自転車、歩行者の、例えばレーンをつくってくれというようなお話があったんですけども、こちらの対応をどうするかという話がありましたが、これにつきましては、高架で自動車専用道ということもありますので、なかなかそこに歩行者のレーンをつくるというのは難しいと思っております。ただ、用地のアベラビリティと、コスト、あとはこういった附帯的な設備をつけることによる利便性の向上というようなもののバランスについて E/S の中で検討した上で最終的な結論を出していきたいというふうに思っております。

すみません、全部で 41 項目ご提言をいただいているんですけども、まとめて申し上げるとそのような形でございます。

村山委員長 はい、分かりました。

それではよろしいでしょうか。では、この件についてはこれまでとさせていただきます。ありがとうございました。

では、もう一つありますが、すぐ可能ですか。では、次に移らせていただきます。

2 番目が、インドネシアの廃棄物処理施設の整備、こちらもエンジニアリングサービス (E/S) ということです。

では、よろしく願いいたします。

高林 東南アジア第一課の高林と申します。よろしく願いします。

インドネシア共和国西ジャワ州廃棄物処理施設整備事業 (E/S) のご説明をさせていただきます。

目次でございますが、先ほどと基本的に一緒でございます。

現状と課題、事業概要、事業対象地域、今次 E/S 分審査時確認事項、今後のスケジュール、環境調査ということでご説明をさせていただきます。

現状と課題でございますが、本件は、昨年まで、PPPF/S 調査を実施していたものでございまして、その後、インドネシア側から PPP による事業実施は財務性等の問題が困難と判断し、全額公共事業ということで円借款として実施したいということで要請がされる見込みの

案件でございます。

すみません、失礼しました。そのうえで現状と課題でございますけれども、先般も昨年の助言委員会においてご説明させていただいたものと基本的に同じでございますが、インドネシア国内の廃棄物の現状といたしましては、オープンダンピングによる環境問題が全国的な課題となっております。

これを受けまして、インドネシア政府は、各自治体管理課の最終処分場のうち、オープンダンピングを行っている施設の5年以内の閉鎖を規定いたしました。

このこの規定においては、都市廃棄物についての各主体の役割と権限、廃棄物処理施設の建設の促進を促すものでございます。

本件の対象地域であります西ジャワ州のバンドン地域での廃棄物の現状でございますが、西ジャワ州全体で約5,500t/日の都市廃棄物がオープンダンピングされていると推計されております。

こういう状況のもとで、2010年に西ジャワ州としても、廃棄物管理に関わる政府規則を制定した上で、本廃棄物処理施設事業の整備計画が立てられているというところでございます。

バンドン都市圏全体では1日当たり約1,000tの都市ごみが発生しているというような状況でございます。

事業概要でございますが、本事業は西ジャワ州、州都バンドン市周辺地域において廃棄物処理施設を整備することにより、同地域における廃棄物の適正な処理の促進を図り、もって同地域住民の生活・衛生環境の改善、及び環境保全を目的とした事業でございます。

事業の概要でございますが、こちらにお示ししておりますとおり、各種の建設・調達を行うものでございますが、今次のE/S借款においては、本事業のためのコンサルティング・サービスというものを対象としたものでございます。

事業の概要としましては、1番で中間処理施設建設、二つ目が最終処分場の建設、3番目が周辺施設建設であったり配送車両の調達というものが想定されております。

環境ガイドライン分類は、ご案内のとおりAに該当するというものでございます。

事業対象地域でございますが、こちらでお示ししているジャカルタを囲むような形で西ジャワ州というものがございますが、その州都であるバンドン市の近くというところではないんですけれども、その近隣のレゴックナンカという場所に廃棄物処理施設を建設するというところでございます。

失礼いたしました。昨年のPPPF/Sの助言委員会においては、当初、ナンボウというもう

一つの地域も事業対象として検討がなされておりましたが、今般、インドネシア政府からは、スコープを縮小する形でこちらのレゴックナンカ 1 カ所における処分場、処理施設建設というものが要請されるということでございます。

今次 E/S 分審査時確認事項でございますが、こちらは先ほどのチラマヤ港の E/S と基本的に同様でございます。

事業の必要性・妥当性というものを改めて確認するとともに、エンジニアリングサービスのコンサルタントの TOR の確認、M/M の確認。コンサルタントの TOR というのは、詳細設計と入札補助まででございます。

事業スケジュール、事業実施運営体制、運営・維持管理体制の確認、E/S 分事業コストの確認、供与条件の確認と環境社会配慮関連スケジュールの確認ということでございます。

今後のスケジュールでございますが、こちらもちラマヤのケースと下の E/S 事業の部分と本体事業の部分は基本的に同じようなスケジュールを考えております。

PPPF/S はご案内のとおり終了しております。助言委員会も 2 回やらせていただいております。

E/S 事業に関しましては、本日の助言委員会を経て、審査を今月末から来月頭ぐらいで実施を行い、3 月、4 月のところで E/N、L/A、その後、コンサルタント選定に入り、F/S のレビューから始まるエンジニアリングサービスが 10 月、11 月ぐらいから始まるという形で考えております。

本体事業のほうにつきましては、上のエンジニアリングサービスを受けまして、助言委員会を今年 12 月ごろ、その後に審査しまして、E/N、L/A を翌年の 2 月、3 月あたりということで想定をしております。

環境調査の関連でございますが、インドネシア側においては、PPPF/S 提案スコープを対象とした EIA が承認されたと先日聞いたところでございます。

E/S においては、事業スコープを確定しつつ、この EIA をレビューし、必要があれば追加的な EIA 実施支援を行うということを考えております。

説明のほうは以上でございます。

村山委員長 ありがとうございます。

それでは、ご質問、コメントありましたらお願いいたします。

作本委員、どうぞ。

作本副委員長 すみません、お先に、作本です。

今までインドネシアの廃棄物処分場で随分いろいろな場所を変えたりして苦労してきて、ようやくガルトというところですか、見つかった、ほぼ固まったということで話を聞いて、私も嬉しいような感じを持っているんですけども、ただ、バンドンから先のガルトまでの道路があまり確かよくなかった、山間部に差し掛かるところですよ。さらにタクシマラヤになると本当に山の間を道路がくねって走るといふ、そういう通過点にあったかと思うんですけども、よく前のブカシでの廃棄物処分場に至る道も、道なりにいろいろ廃棄物が飛散してしまう。特にブカシの場合には道脇の住人とか、あるいは家屋にこの廃棄物で迷惑をかけるということでシートをかぶせるとかいろいろ議論があったんですけども、今回は道路がうまく整備されているのかどうか、あるいは輸送中に廃棄物が飛散しないかとか、そのあたりの配慮がもし行われているかどうか教えていただければと思います。

高林 ありがとうございます。高林でございます。

道路の整備状況でございますが、私も先週、先々週ですか、現地を見て参りました。道路自体は整備はなされております。ただ、ご指摘のとおり山の上でございますのでくねくねと曲がるということであることは間違いないかと思っております。

そこで、先方、インドネシア側のほうとしては、中間集積所から処理場までの輸送車両の調達というものも考えたいと言っております。要は、輸送コストを下げるために、大規模でコンパクター機能もついたようなものということを検討していると聞いております。そのような車両が導入されるということになれば、ご指摘いただいたようなごみの輸送途中での散らばりというものはかなり軽減が可能ではないかというふうには現時点では理解しております。

作本副委員長 どうもありがとうございました。

村山委員長 では、二宮委員、どうぞ。

二宮委員 事業の概要を正確に理解していないので、もしかしたらちょっとずれた質問になるかもしれませんが、確認ですけれども、これは、バンドン都市圏の中の、いわゆる生活ごみ、一般ごみが対象ということでいいのかということと、あと1番の中間処理施設のところに焼却施設というのはないんですが、それはどうしてかという点について、すみません、確認させてください。

高林 ありがとうございます。高林でございます。

まず、ごみの種類でございますが、ご指摘のとおり生活ごみというか、一般家庭から排出されるごみという理解でございます。すみません、一般廃棄物ということでございます。失

礼いたしました。

中間処理において焼却が今ないということのご指摘でございますが、PPPF/S、またインドネシア側の判断として、焼却処理はコスト的に高価であるという判断がなされて、現在、コンポストを中心とした中間処理というものが設定されているということでございます。

二宮委員 ありがとうございます。コスト的ということですが、そうすると、例えば最終処分の施設の容量であるとか、あとは衛生面等、そういう問題はクリアになっているということによろしいでしょうか。

高林 最終処分場の容量等の部分は、実はまだ議論がしなければいけないと思っております。なるべくやはり場所が限られているので、最終処分場の寿命は延ばしたいという意向で、いかにごみを圧縮できるかということとコストとの兼ね合いというところではご指摘のとおり当然でございますが、今のところ、ただ焼却ほどのコストはかけないというのがインドネシア側の判断ということでございます。

もう一つ、衛生面の部分でございますが、ご指摘のとおり、そこは今後、我々も配慮を見ていかなければいけない部分というふうに理解しております。少なくとも PPPF/S の段階でのスコープにおいては、そこは適当な対応がなされる予定というふうに理解しております。

村山委員長 はい、満田委員。

満田委員 やはりスケジュールの話なんです、これ本体事業の、ごめんなさい、E/S において事業スコープを確定し、EIA をレビューしつつ、必要があれば追加的な EIA 実施支援を行っていくということですね。このバーチャート上は、ですから、この E/S 事業の一番下のライン、つまり 2013 年 10 月ぐらいから、この F/S のレビューとか詳細設計というものが始まる中で EIA のレビューとか、必要に応じて追加的な EIA 実施支援が行われていくと思うんですが、これが本体事業の意思決定に反映されるタイミングであるという理解でよろしいのでしょうか。

早川 申し訳ありません、このスライドの書き方が少しあれかもしれませんが、通常の事業でも同じだと思うんですが、事業スコープを E/S の中で最終確定をするという趣旨でございます。他方、本体事業の審査、環境レビューに先立ってどれだけの作業が E/S でできるか、期間がどれだけとれるかというのは、多分にこの E/S 事業のスケジュールの進展状況によって影響を受ける可能性はあるというふうに思っております。ですので、十分な時間がとれる場合であれば、E/S のみで対応したいというふうに思っておりますし、逆に時間的に少し不

足しているということが見込まれるようであれば、その前段階で何らかの補足的な調査を、例えば私どものほうで実施するとして、本体借款の環境レビューに備えたいというふうに考えております。

満田委員 すみません、ちょっと正しく理解しているかどうか自信がないんですが、このE/Sの中で環境レビューをするかどうかは、ごめんなさい、E/Sの中でEIAレビューをするかどうかということはそうじゃないかもしれないと、本体事業の環境レビューの中でJICAさんが独立した調査を行って、EIAレビューなんかをして本体事業の環境レビューにつなげるという意味でおっしゃっていますか。間違っていたらすみません。

早川 ちょっと申し訳ありません、今ご指摘が分からなかったもので、もう一度お願いします。申し訳ございません。

満田委員 すみません、先ほどのご説明をもう一度短めにお願いします。

早川 本体の事業の環境レビュー、このバーチャートでいいますと、2013年末を予定しておりますけれども、それに先立ってE/Sの中でEIAのレビュー等の実施、あるいは補足的な検討を行うということが今の想定です。ただ、E/S事業のコンサルタントを選定する期間というのが伸び縮みしますので、仮にその選定が遅れた場合等については、E/S事業の中でEIAのレビューですとか補足の検討が十分に行えない、時間的に十分取れないという可能性もあります。その場合につきましては、JICA側のほうで別途補足的な調査等を実施して補う。それによって本体の借款のための審査に備えるということを考えております。これでどうでしょう、大丈夫でしょうか。

満田委員 はい、ありがとうございます。理解しました。

ちょっと言わずもがなだとは思いますが、つまり本体事業における環境レビューの中で検討によっては、たとえE/S事業が片一方で進んでいいとしても、本体事業については止めるということももしかしたらあり得るという、そういうことなんですよね。

早川 はい、それは私どもとしてはもちろんそういう事態は避けたいとは思いますが、制度上はそういうふうになっていると思いますし、そういうことは可能性としてはあるというふうに承知しています。

満田委員 ありがとうございます。

村山委員長 原嶋委員、どうぞ。

原嶋委員 すみません、素朴な質問で三つだけ。

一つは、ジャワの廃棄物施設の事業について、これ先ほど、既にEIAは承認済みで、それ

を、スコープを縮小する形で進めるという形になりますと、このスケジュールで今年 10 月に本体事業の環境レビューとして助言委員会で審査とか議論するというのは、今ある環境影響評価書をもとにするということ、既にあるものを持ち込むということになるのかどうかという点が 1 点と、2 点目は、PPP のものを公共事業に形を変えるということで、そのときに PPP のときに、例えば排砂の費用負担とかどういうふうにしたか分かりませんが、PPP を公共事業にかえることによって廃棄物の当事者間の費用負担が変わってくる。要は、有料化じゃなくなるとか、有料の金額が減るとか、そういう仕組みの変化が出てくる可能性がないのかどうか。そうすると排出量とか持ち込まれる量も変わってくるんだと思うんですけども、本質的にそういう PPP から公共事業に形が変わることによって変わってくるということはないのかどうかという点がちょっと気になる。そうすると、EIA が生きない部分も出てくる可能性があるという点が 2 点目。

3 点目は素朴な質問で、今回こうやってインドネシアで 2 件立て続けで本体事業に先立って E/S が出てくるのってどうしてなんですか。それだけです。その背景ですね、何か特別そこ。

早川 1 点目のご質問につきましては、基本的には今ある EIA をベースとして本体事業の検討を行うということを想定しております。ただし、今回、E/S 事業の審査を行う際に改めてスコープの若干の出入りが発生した場合等につきましては、当然何かの補足的な追加なり、加除といいますか修正が EIA のほうに必要になってくるというふうに思っております。

それから、二つ目ですけれども、PPP から公共事業に切り替えた際の影響ということですが、もともと PPP 事業で想定をしていましたのが、サービス購入型の PPP といいますか、PPP を実施する事業体、民間の事業体は、施主である西ジャワ州側からお金をもらう仕組みになっておりまして、直接住民から、例えば収集費を徴収するという仕組みではなかったもので、そういう面では今回 PPP から公共事業に切り替わっても、そちらの料金の徴収という面では特に影響は出ないというふうに考えております。

三つ目の、E/S 借款が二つたまたまあるというのがどうしてかというご質問なんですけれども、これは多分にインドネシア側の要望もございまして、本件に限らずですけれども、多額の本体事業を含めた多額のローンを受ける前に、あらかじめ E/S だけ先出しをして検討をしようというような意識があるのだというふうに理解をしております。私たちのほうも、そういう面では、E/S 事業ということでワンステップ入れることによって、環境面も含めてなんですけれども、様々な面でより慎重にアプローチできるということもありますので、そ

れにいわば乗っているといいますが、その結果というふうにお考えいただければというふう
に思います。

谷本委員 既にPPPのF/Sのドラフトファイナルレポートで検討はされていると思いますが、
2点教えてください。

まず、中間処理施設で廃棄物の圧縮等行われるということですが、ここで水の汚染の問題、
汚濁の問題は起こりませんかということですね。やはりどうしても最終処分場のところが気
になるということで、そのところで問題ないでしょうねということです。

それからもう一つは、ランドフィルされると思うんですけども、メタンガスの処理は問
題ないですよと、まさにこの2点を教えてください。

高林 ありがとうございます。水の線、浸出水の課題に関しましては、PPPF/S のドラフ
トファイナルレポートにおける助言でもご指摘をいただいております、そこについては、
現時点で彼らが計画しているものは、いただいた助言を踏まえた形で適切に処理がなされる
計画になっているという理解でございます。これは引き続き我々としても確認をやっていき
たいと思っております。

二つ目の埋め立て最終処分場におけるガスの問題についても、同じくそこは対応するべく
設計を前提とした計画になっているという理解でございます。

谷本委員 燃やしますか。

高林 メタンを、今それは検討しておりません。

谷本委員 大気中に放出をすると。

高林 はい、そのはずです。

村山委員長 谷本委員、よろしいですか。

谷本委員 はい。

村山委員長 清水谷委員。

清水谷委員 確認をしたいのですが、日本では一般的に一般廃棄物の処理施設というのは
市町村、市が管轄をして処理をします。その理由というのは、やはり広域ではなくて、ごみ
が発生して近いところで処理をするという理由だと思っておりますが、今回は一般ごみが対象にな
っていますが、実際に事業主といいますが、管理する側というのは西ジャワ州という州全体
ということでしょうか。そうなると、この地図で見ると、長さ 400km で厚みが 200km
あるような形、今、私は山口に住んでいますが、多分、中国地方ぐらいになってくると思い
ます。そこで今回の施設が結局広域の西ジャワ州全体から集めてくる予定なのか、それとも、

どのエリアまで地図上で規定されて、これ以上の遠いところは持ってこないとか、そういうことは決まっているのでしょうか。例えば、これは環境影響評価を考察する中で、実際にごみ処理施設というのは結構その大気汚染とか水質とか重要ですが、もう一つ重要なポイントとしては、やはりそこのごみを出し、持ってきたりするところの車の出入りする距離や頻度があります。そういう意味であまり広域になってくると、広域でごみをいろいろ持ってきたりするところをしっかりと考慮しないといけないということだと思しますので、そのあたりを教えていただきたいと思います。

高林 ありがとうございます。広域で市町村でなく、インドネシアの場合、縣市と呼んでおりますが、でなく広域というのは処分場、処理場の用地の問題で広域にならざるを得ないということで、州としてもなるべく州が中を取り持つ形で、縣市が広域で処理場を運営していく、もしくは建てていくというようなことを進めている現状がございます。一方でといいますか、今回のレゴックナンカに関しましては、周辺の5から6縣市、これは一つの市がまた、県が入るか入らないかというのがまだ議論中に入るといことで今話は進んでいるのですが、いずれにしても、周辺の五・六縣市のごみを集めるということで話が進んでおります。この一つが入る、入らないはまさにご指摘のところ、輸送コストも含めてここに持ってくるのが適当かという判断が一つの県において最終的になされるかどうかというところの確認中という話でございます。ただ、全体の廃棄物量に関してはかなりそれだけ遠くから持ってくるので、ボリュームを今小さく見ているということなので、全体の計画には大きな影響を与えないだろうというふうに理解をしております。

村山委員長 よろしいですか。

では、他よろしいでしょうか。

では、私のほうから2点質問プラスコメントですけれども、一つは、この案件については、PPPF/Sということで2011年、今確認をしたら8月1日がDFRの助言をこちらで出しているわけですね。それからもう1年半近く経っているわけですので、今日もしご報告いただくとすれば、やはりそれに対してどう対応されているかということについては資料を出していただいたほうがよかったという気がします。先ほどいただいたご質問も、ある意味そこでカバーされている部分があったと思いますので、その点についてはぜひ、少なくとも今後こういうことがあればご対応いただきたいということです。

もう一つは、先ほども原嶋委員からご指摘がありましたが、もともと当初PPPという位置づけであったものに対して環境レビューまでいくというのは、多分初めてではないかと思

ます。当初 PPP の案件については、環境社会配慮について実施の可能性をある程度配慮をするというような話もあったような気がするんですが、こういうような案件が出てくるということはあまりそういうことは配慮しないで、通常の F/S と同様の形で議論をすべきということになりますでしょうか。それを除いたとしても、環境レビューの段階では、PPPF/S の段階で 2 カ所あったものが 1 カ所に絞られていますので、ある意味、改めてこちらで議論をするということが必要だと思んですが、今後こういった案件が出てくるような状況なのかどうか、これはかなりイレギュラーなのか、そのあたりの感触がもしあれば教えていただければと思います。

河野 審査部からお答えいたします。

1 点目の資料については、助言委員会をまた環境レビューで行いますので、その時にご説明させていただくこととと思っていましたけれども、おっしゃるとおり 1 年半も経っていますので、今後は気をつけたいと思っています。

2 点目については、PPP の案件がこういった形でつながるかというのは、我々もあまり情報を持ってなくて、そういった意味では、今回ある程度特殊なケースではないかと思いません。

村山委員長 では、よろしいでしょうか。もしないようでしたら、これでご報告については終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

では、4 時になりましたので、通常ですと休憩なんですけど、あと残るのはその他ということになります。ただ、その後も幾つかあると聞いていますので、休憩を入れるかどうかということですけども、事務局のほうではいかがでしょうか。

柿岡 今のところ満田委員が間もなくお時間、それから 4 時半には田中副委員長がご退席と伺っておりますが、一つ、その他の議案の中で、前回ご提示いただきましたマンマー・バルーチャンの話はどうするかということがあります。満田委員、もうお時間として厳しいですか。

田中副委員長 まだいられそうなんですか、もういられないんですか。

満田委員 ちょっとそろそろ。

村山委員長 満田委員、もうそろそろ退席されるということですね。そういうことであれば、前回のまとめと、それから今回の満田委員の提起にかかわらず、今後こういった委員からのご提案があった場合の処理の仕方については議論ができると思いますので、その点についてはやりますか。

柿岡 それでは、満田委員のほうで問題なければ、今後の対応についてこの後引き続きと
いうことでよろしいでしょうか。

村山委員長 あるいは次回やったほうがよければそうしますか。

満田委員 皆さんにお任せします。すみません。

村山委員長 そうですか。はい、どうぞ。

満田委員 すみません、今日は外せない急用ができてしまいまして退席させていただきますが、バルーチャンについて、前回、環境ガイドライン上どうかというような議論に集中してしまいまして、皆さんの貴重な時間を割いてしまって申し訳なかったなとは考えているんですが、そういう視点ではなくて、私としては、ぜひバルーチャンについては前回の意見の委員会の場では、委員会の本会議にかけるべきではないというような、何となく全体的な雰囲気だったのかなというふうに理解していますので、それについてはそれで結構ではないかなと思います。ただ、このようにやはりグレーゾーンにある案件について、グレーゾーンというのは、委員会に JICA がかけると思わなくても、ぜひかけていただきたいというような案件というのは時に出てくると思うんですね。それについては、やはり議題に上せていただけるようお願いしたいと思います。通常の委員会でも、委員が議題を提起するということはあるんじゃないかと思しますので、JICA が議題を決める他に、ぜひ何か委員からも議題提起ということがあっていいんじゃないかと私は考えていますので、そこら辺について、もしルールを決めるということであれば、ご考慮いただければと思います。ということで、すみませんが。

村山委員長 それでは、続けてやりますか。恐らく 30 分はかからないと思いますので、続けさせていただきたいと思います。

では、その他について、今のことを含めて最初にやりたいと思います。前回、私は欠席いたしましたので、進行をお願いした田中副委員長のほうから前回のまとめをお願いできればと思います。

田中副委員長 そうですね、分かりました。

それでは、私のほうから、前回、特に最後の時間に 1 時間ばかりですか、皆さんから率直な意見交換をしていただいて、ちょうど満田さん今お帰りになられましたけれども、問題提起を受けて、この問題をどう扱うかということ、それぞれお一人ずつご発言をいただいたかと思えます。

私なりに少しそのあたりのことを整理をすると、第一に、これは満田委員も確認済みの話

ですが、一応このバルーチャンの案件を、いわゆる通常の案件審査のような形で取り扱おうという趣旨ではないことよろしいのではないか。つまりそれはそういう必要はないのではないか、こういうことはまず第1点確認できたかと思えます。

第2点は、とはいえ、今最後にお話しされたように、助言委員会の、要するにその場で、その他の議題として意見交換もしくは質疑、審議をする、そういうことをしてはどうかということが争点になったわけです。これについては、それぞれからご発言をいただいた中で、一応それはそれでその他の中で意見交換をし、質疑をし、その経緯はきちんと議事録に残してもよろしいのではないか、こういう委員が私の理解では数名いたかと思えます。それから、それに対して、これは、ある意味助言委員会の現行の所掌規定、つまりこの案件は、時系列からいえば、もう既にガイドラインにかからない、外れている案件であるし、それから事業の特質そのものからしても、たしかリプレースですかね、発電機そのものリプレースであって、大きな環境面に対する負荷を与えるものではないということでB相当に当たるんだと、そういう経緯の説明が事務局からあって、それを含めると助言委員会の所掌に入らないのではないか。従って、そうであれば、もしこのことが助言委員の中の委員が関心を持っている、あるいは質疑をしたいということであれば、今までもそういう先例があったわけですが、いわゆる助言委員会として一たん閉じた後残る、あるいは有志のような形で質疑をする。その場合には、議事録という形では残らないし、助言委員会が審議をしたという形にもならないわけですが、一応内容の確認はできる。たしかそういう二つのあり方が提起をされて、後者のほうについて言えば、私の理解では、今、満田委員さんが申し上げたようにもう少し多くて、より多くの方がそちらのほうでよろしいのではないかという意見表明をされたかなというふうに思います。

大体それが当日の意見の分布のあり方でありまして、それを踏まえますと、当日私は一応結論はその段階では、およそ固まったというわけではありませんが、そういう方向かなと思ってはいたんですが、一応委員長が出席をいただいた次回に確定をしたいということで皆さんに申し上げて本日に至ったわけです。一応当日の全体的な進行させていただいた者の判断からすれば、一応この案件については助言委員会の、いうならば外で質疑あるいは確認をしていただいた、そういう形で、助言委員会の正式な議事には載せなくてよろしいのかなというふうに判断をしたところであります。これが1点目であります。

それから2点目は、今回の、満田委員からの問題提起は、当日の助言委員会の前日に全員、たしか同報で、事務局も含めてこれについて議論してほしいという、こういう要請が出たわ

けでありまして、実は、運営側としてはこれはなかなか消化不良で、どう扱ったらいいかという十分な情報交換、特に委員長が当日お休みされるという中で、どういうふうに取り扱ったらいいかという意見集約が事務局とうまくできないままに当日を迎えたという経緯もありました。そこで、委員からのある種の申し出といえますが、こんな点について議題あるいは議論にしたいかがかかと、こういうことについては一定のルールとまでは大げさなんです、何か取り決めをしておいたほうがよろしいのかなという感じを持ちました。

一案としては、例えば助言委員会のおよそ2週間くらい前までにそういうことを投げてください、そして次の助言委員会に向けて、事務局と委員長、あるいは委員長がご欠席の場合には副委員長の進行役が調整をして、これはこういう形で整理したらどうだろうかということの方針を持って、当日の助言委員会、その発議者に対してこんなふうにしたいかどうかということやりとりをさせていただき、そういう事前調整の時間をいただくとありがたいのかなというように思ったところです。これは今後のルールづくりにもかかわりますので、今も満田さんからそういう今後の扱いですね、委員からのそういう問題提起の扱い、方策も検討してほしいということがあったものですから、私自身もそういうことを思いましたので、あわせて腹案として提示をさせていただきました。

以上2点のこととございます。

村山委員長 どうもありがとうございました。

それでは、今、田中副委員長に整理をしていただいた2点ですが、1点は、具体的に満田委員からご提起があった案件については、助言委員会ではなくて、他の形で扱っていただく。ただし、委員が参加しやすい形ということがあると思います。

2点目は、一般論として、委員から議題の提起があると、これはあってしかるべきだと思いますが、その場合にはおよそ2週間程度会合の前に出していただいて、その内容を検討できる時間的な余裕を確保するということですね。

以上のような内容だと思いますが、いかがでしょうか。何かご意見、ご質問がありましたら。

事務局から何かありますか。

柿岡 ご説明いただいた内容で前回会合を進められたかと思しますので、ポイントとしてはご指摘いただいたとおりかと思います。

村山委員長 委員のほうからはよろしいでしょうか。

では、そういう形で進めさせていただきたいと思えます。どうもありがとうございました。

田中副委員長 どうもありがとうございました。

村山委員長 では、他に、事務局からその他ございますでしょうか。

柿岡 本件、ミャンマー・バルーチャンの件につきましては、特にこれ以上ございません。

村山委員長 それ以外はいかがでしょうか。

柿岡 申し訳ございません、もう1件、ベトナムの案件でご説明事項がございます。担当課が今参りますので、申し訳ございませんが、少々お時間いただければと思います。

田中副委員長 この時間を利用して、先ほどスケジュールのことで新年度が4月1日の全体会合ということですが、これ確か私の記憶では、昨年、4月1日に助言委員会を入れるということと言ったら、準備が間に合わなくて延ばさざるを得ないというのがあったが、今年は大丈夫ですか。

柿岡 はい、申し訳ございません。各種調整の結果、今年は何とか4月1日実施にて準備をしています。

田中副委員長 はい、分かりました。それなら結構です。また直前になって、やはり間に合わないで延ばしてくれということですので、はい、ありがとうございます。

村山委員長 では、お待ちするということでしょうか。

その他以外では今後のスケジュールですが、これはもう先ほどご確認をいただきましたように、全体会合を3月1日金曜日、2時半からということですね。

では、休憩を入れるほどではないですね。

柿岡 申し訳ありません。いつ来るか分からないので、もし差し支えなければ、少々お時間いただいて休憩をお願いできますでしょうか。

村山委員長 では、休憩とさせていただきます。

午後4時15分休憩

午後4時20分再開

村山委員長 それでは再開させていただきます。

では、事務局よりお願いいたします。

今井 皆様、JICA 経済基盤部の運輸交通第一課の今井と申します。

私のほうから、ベトナム国南北高速鉄道建設計画策定プロジェクトの中の第3回ステークホルダー協議の中止についてということをお知らせしたいと思います。

こちらのステークホルダー協議ですが、2011年12月9日に第1回が終わりまして、2012年7月30日に第2回を迎える。第3回の話もありましたが、ベトナム側からステークホル

ダー協議の中止の要請を受けて、第3回ステークホルダー協議のほうを中止させていただきたいというふうにこの場をかりてお知らせしたいと思います。

簡単ではございますが、こちらでよろしく願いいたします。

作本副委員長 ちょっと中止とおっしゃられたんですか、作本ですけども。

今井 3回は中止という形で。

村山委員長 基本的に理由もなしにその話をされても、我々は困りますね。

今井 すみません。2012年11月の出張のときに、うちのベトナムのJICA調査団のほうが出張いたしまして、ベトナム側の実施機関のタン運輸大臣から、高速鉄道の必要性は分かるが現時点ではベトナム側の政治とか経済とかの状況等に鑑み、高速鉄道としては慎重に対応したいということです。ただし、事業として成立する区間を検討してほしいという要望が来ております。1月29日付でレターにてベトナム側から、第3回ステークホルダー協議は中止したい旨要望を受けており、JICA側としては、ベトナム側の事情は理解できる場所がありますので、第3回ステークホルダー協議は行わずに本調査は完了させることとしたいと考えております。

次回、事業をすることが決まりましたら、環境社会配慮のガイドラインに基づいて必要な対応のほうは行っていきたいということで、そのような経緯の中、この第3回ステークホルダー協議のほうを中止させていただくことをお知らせします。

河野 補足させていただきますと、本件、開発計画調査型技術協力で、これまでスコーピングとドラフトファイナルレポートについて、助言委員会に助言をお願いしており、ドラフトファイナルレポートについては、昨年11月にワーキンググループを行って助言は確定しております。これまでにステークホルダーミーティングを2回行って、旧ガイドラインに基づいて、3回目については近日中に行いますというご説明をしていました。ところが、先ほど業務主管部のほうからお話がありましたように、3回目を行おうとしたところ、ベトナム側の事情で、今回できないという話があったということでございます。

村山委員長 何かお気づきの点ありますでしょうか。

作本副委員長 すみません、お先に。作本ですけども、私もこのベトナムの新幹線案件を担当させていただいて、ステークホルダー協議の持ち方についてよく考えてくださいというようなことをお願いしたと思います。というのは、いわゆるハノイとホーチミンの大都市については利便性が高い。だけど、中間の都市の人々にとってはどういう利益があるのかと全く人口規模等からしても裨益がないんじゃないかというようなことを気にしていたことが

あります。特にやはり国会での議論というものがどういうことだったのか分かりませんが、国の予算の3分の1、年間予算の3分の1を使ってでもこの事業を推進する必要があるということで、政治的な背景があるか分かりませんが、否決された経緯があるというようなことから見ますと、やはり経済発展途上にあるとはいえ、かなり大きな影響を持つ事業そのものであるというふうに私は思っております。このステークホルダー協議をベトナムの国状あるいは政治情勢等を見て行いづらいという気持ちは分かるんですけど、やはり今までの2回分を見ても、住民の代表と、あるいは影響を受ける可能性のある人々が特に声をかけられて集まったわけではないというような印象を我々当時検討させていただいて思ったものですから、やはり今のご説明で3回目のステークホルダー協議を中止するという、それは相手国が決めることとは分かっておりますけど、今の理由だけでは十分には納得できない感じがしてしょうがないんですが、もっと補足できるような背景あるいは理由等があれば、ぜひ説明を追加していただきたいと思います。

今井 まず、ベトナム側からステークホルダーミーティングの第3回協議は中止にしてほしいというレターが出てくるというだけではやはり足りないですか。

作本副委員長 レターはどのような書きぶりだったんですか、1月29日付というのは。

今井 読ませていただきます。

「This stakeholder meeting, we agree with you to suspend the meeting, due to the current situation .」という形で。

作本副委員長 「current situation」じゃ中味がそっくり……

今井 今の状況ということで。

作本副委員長 もう一つは、ベトナム側はそういう気持ちであるということが分かった。JICAさん側も、それを理解するに十分な理由がありそうだというふうにお考えですか。恐らく政治的な理由だと思うんですけど。

今井 そうですね、高速鉄道が国民の理解を今得られていないという状況がどうもあるみたいなんですね。タン運輸大臣自身は、G to G でうちが結んでいるということもあって、高速鉄道の必要性は分かってくれてはいるんですけども、やはり国民の理解であり、政治経済状況等に鑑みて、高速鉄道の対応は慎重に対応してほしいという話があったんですよ。タン運輸大臣からは、JICAのほうにお願いされている。そういうことになってくると、今、南北高速鉄道というので、こちらが、ハノイ-ビン間のプロジェクトとホーチミン-ニャチャン間のプロジェクトになるんですが、結局、今の状況では実施することはないわけですね、タ

ン運輸大臣の言葉をとると。高速鉄道化を現時点ですぐやるということにはならないので、そういうことを踏まえると、JICA 側としても、今ステークホルダーミーティングをやることは、今でなくてもいいのかな。ただ、事業が実施されたときには必ず環境社会配慮ガイドに基づいて必ずやるという理解になっています。双方ともステークホルダーミーティングを実施するのは、現時点ではないとの認識です。

作本副委員長 作本ですけれども、時期的にうまくないというようなお考えについては一応理解いたしました。ありがとうございます。

松本委員 ちょっと今、文面が「suspend」だったということも加えてなんですけど、これによって今回の要請は終了したというふうに理解してよろしいんですか。

今井 高速鉄道の要請は、現時点では終了したという理解になります。

松本委員 そこに「suspend」と書かれていますけれども、まさか次に提案が出てきたときは、次にやるのは3回目のステークホルダー協議だという感覚で始めるのではなく、新たに始めるという理解でよろしいですか。

今井 そうですね、新たに始めるという形になります。

松本委員 その場合は、2010年のガイドラインの適用になるという理解でよろしいですか。

今井 そうなりますね。新しく新規案件になりますから。

村山委員長 他、いかがでしょうか。はい、清水谷委員。

清水谷委員 私もこれはワーキンググループに参加していたメンバーだったのですが、今回、スコーピング案が確定をして、結局、次はいつになるか分からないけど、ゴーサインが出ればEIAをやる、つまり実際の調査に入っていくというふうに理解していますが、そういう意味からすれば、今回「suspend」ということであれば、次回また始めるときは、そのスコーピング案の中味をもう一度レビューするような何かそういうところでのステークホルダー会議から始まっていくという理解でいいんでしょうか、それとも全くsuspendだから、それは、とにかくなしだと、三つ予定があったものはとにかくなしということで予定されるのかということでしょうか、つまり、前回までワーキンググループのときに見せていただいた図のスケジュールのとおりを今suspendだから、今度、再開したときは、そこからまた始めるという理解でいいのか、それとも、もうなしで何か全く新しく次のフェーズから始めるということなのかというところを教えてくださいたいと思います。

上條 すみません、上條です。補足なのですけれども、これは実質取りやめになったのです。取りやめたことをわざわざステークホルダーミーティングをしてほしくない、それが実

情なのです。この調査は、そもそもちょっと特殊で、代替案の選定までしか今していないのです。ゼロオプションも含めて代替案の選定までなのです。そこまで一回この調査は終わりになっているのです。その後、ベトナム側の国会で審議して、もしやろうと、高速鉄道をやろうということになれば、また別の調査で最適案のEIA調査をやろうという状況だったのですけれども、まだうちがファイナルレポートを出す前に、もうやめるという意思決定がなされてしまったので、それをわざわざまたステークホルダーミーティングを今開く必要はない。ですから、何年後になるか分かりませんが、それがすごく時間が経ってしまえば、もしかしたら、また最適案の選定から始めなければいけないかもしれません。しかし、それが例えば数年ぐらい、多分そんなに急に彼らが高速鉄道をやれる状況にはならないとは思いますが、それはその間、インターバル次第だと思えます。そのインターバルがたったとしても、とりあえず最適案のレビューはやるとは思いますが、今回比較したですね、そこから始まるのだと思えます。それが何年後かによるとは思いますが、

原嶋委員 素朴な質問ですけど、日本との関係で高速鉄道をやめるとということなのか、高速鉄道自身をやめるとということなのか、もっと言うてしまえば、他の国から高速鉄道を受け入れる可能性を考えているということなのかはどうでしょうか。

今井 ベトナム側からの一方的な理由で高速鉄道をやめると。

原嶋委員 高速鉄道自身もやめるとということなんですか。

今井 そうですね、現段階ではやめます。

原嶋委員 他の国も含めて。

今井 将来に渡っては高速鉄道事業実施の意志はありますが、現段階ではやめると。他国と一緒に高速鉄道事業の実施の意志はありません。

村山委員長 よろしいでしょうか。

では、今の点、ご報告いただいたということで進めさせていただきます。ありがとうございました。

今井 ありがとうございました。

村山委員長 では、その他にはありますか。事務局。

柿岡 事務局からは以上となります。

村山委員長 委員の方から何かご発言ありましたらお願いいたします。よろしいでしょうか。

ないようでしたら、今日の助言委員会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。

午後 4 時 34 分閉会