

環境社会配慮助言委員会

第34回 全体会合

日時 平成25年3月1日（金）14：30～16：59

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

○村山委員長 それでは、時間になりましたので全体会合を始めさせていただきます。今日は議題の1番目として、助言対応結果報告ということで、ベトナムの工業団地関連事業の環境レビューに対する報告ということです。それでは、まず最初にご説明をよろしく願いいたします。

○安井 民間連携室海外投融資課で課長をやっております安井でございます。このロンアン省の工業団地、環境配慮型工業団地関連事業でございますけれども、昨年助言委員会場で概要等説明させていただいておりまして、その際には、経緯を申し上げますと、もともと PPPF/Sとしてやっていた案件でございますけれども、PPPF/Sの際にはカテゴリAだった。それが公害型、それがB案件として扱っていただくということで、委員会でご了解いただいて、一方で、助言については経緯もあっていただいたということとなっております。助言につきましては、非常に有益な、有意義な助言を多数いただきまして、非常に感謝申し上げます。

そうしましたら、ロンアン省の概況等は説明をはしらせていただきまして、以前いただきました助言委員会からの助言と、それから審査が終わりましたので、審査が終わった結果としての助言対応結果について説明を申し上げたいというふうに思っております。

まず番号1番なんですけれども、名称についての助言をいただいております。この案件の名前が環境配慮型工業団地という事業名を用いているということなんですけれども、当初 PPPF/Sをやっているときには指定公害型産業を重点的に受け入れるということだったんですけれども、実際には事業化するときにはそういった重点的に受け入れるということをあえて入れることをしないで、もっと幅広い工業団地として行っていくということになったんですけれども、その際そういった方針の提案があった中で環境配慮型を維持するのは誤解を生じるんじゃないかというご意見をいただいております。ただ、右側なんですけれども、やはりロンアン省の人民委員会とも話をしまして、ロンアン省人民委員会としては、逆に言いますと公害型の指定産業を排除するものではない。一方でそういった工業団地を環境に配慮したしっかりとした工業団地を進めていきたい。この案件については、今後ロンアン省が進めていくそういった環境にも配慮した工業団地のモデルしていきたいんだという意向もありまして、ロンアン省側、ベトナム側の意向も踏まえて今回は環境配慮型工業団地という名称を引き続き使わせていただきたいというふうに考えております。

2番目でございますけれども、メッキ工場、染色工場など、公害型裾野産業が入居しやす

いように入居料の設定について工夫するよう工業団地に申し入れることということでございますけれども、審査時に入居料についていろいろヒアリングをしたり、他の工業団地にヒアリング等をしました。結果として、具体的な水準をここで申し上げることはできないんですけれども、入居料につきましては他の工業団地に比べても高くない水準ということで確認しております。その結果として、こういった公害型裾野産業等も入居しやすいような料金面での環境は整っているというふうに確認しております。

3番目でございますけれども、入居企業については環境関連法規制及び工業団地の規定を遵守することを入居の条件とするよう工業団地に申し入れるとともに、入居企業に対する今後の工業排水基準を遵守するためのコンサルテーションを行うよう事業主体者であるSPCに申し入れることという助言をいただいておりますけれども、これにつきましては関係者間で合意をしております、まだ正式には結んでおりませんが、SPCとの間で覚書を結ぶ予定でございます、その中で明記をすることとしております。審査中のM/D、合意文書の中でも明記済みということになっております。

4番目でございますけれども、JICAが本事業を事後評価する際、本事業の環境面を含めた費用と便益について検証すること。それから、工業団地全体によって生じる費用便益の総合的な評価を行うことを地元政府に申し入れることという助言をいただいております。これにつきましては、環境面における定性効果につきましては、本事業の事業効果としては規定しております。審査時には規定している。事後の検証につきましても、事業評価を実施していくうちに実施を検討していきたいというふうに考えております。ロンアン省人民委員会に対しては、同省が政策目標として掲げる産業発展と環境保全の両立を、本事業及び開発事業を通じて徹底するよう数次にわたって当方から申し入れております。ロンアン省の人民委員長、ロアリーというところの知事になりますけれども、この方針につきまして公開の場、1カ月前に東京と神戸市でロンアン省の投資セミナーを開催しておりますけれども、そういったところで省の政策として実施していく旨の声明を発表するなどしているという状況でございます。

それから、5番目でございますけれども、基準値を超えて排出した工場への対処を含め、工場からの適切な排水処理を入居企業との契約によって担保する具体的な方策について明らかにすること、ということでございますけれども、入居企業が処理水の基準をオーバーした場合には、入居企業が入居する前に入居企業とSPC、事業の実施主体の間でService Agreementを結ぶことになりますけれども、その中で守らない場合には警告を発する、ある

いは改善を促す、それでも直らない場合には電気・水等のユーティリティをとめるといったことを定めるという旨で合意をしております。これにつきましても審査の中で合意しているとともに覚書、この覚書を再度結びますけれども、そこで明記する予定でございます。

6番目ですけれども、重金属等を排出する可能性のある企業に関しては、処理水モニタリングの水槽の設置を義務づけ、水質分析、常時監視等をSPCが指導・監視することで基準の遵守状況を確認することということでございますけれども、これについては事業サイドとしても当然やっていくべき話だということで合意しているという状況でございます。

7番目の給水事業のパイプライン敷設工事による粉じん、交通等の影響について確認すること。これは審査の段階でモニタリング計画を詳細に決めておりまして、その中で項目ごとに影響を確認していくということを合意しております。

8番目でございますけれども、給水事業によるVam Co Dong川からの取水の結果の流量・水位の変化、これにより生じる塩水化による生態系及び周辺住民の水利用、農業、漁業等への影響について確認すること。それから、モニタリングの必要性・実施体制等についても確認することということでございますけれども、これにつきましても、関係者との間で河川の水質・水位のモニタリング、それから問題がある場合には迅速な対応と原状復帰への取り組みを行っていくということで合意しております。これも審査時の合意と、それと今後結ぶ覚書の中で合意していく予定としております。

9番目ですけれども、排水処理事業で発生する汚泥の最終処理の方法について確認することという助言をいただいておりますけれども、これについては工業団地内に指定汚泥集積場が設置されまして、そこで集荷したうえで政府の認可取得の業者が一括してこれを処理することになっております。その中で有害物質を含まない汚泥については埋め立て処理、販売等により処分していくんですけれども、有害物質を含む汚泥につきましては、具体的なメーカーを書いておりますが、HOLCIMに引き取ってもらって、HOLCIMが責任を持って焼却処分をしていくということになっております。

10番目でございますけれども、工業団地の環境管理が統一した環境マネジメントシステムに基づいてなされるなど、入居企業の環境管理に関与するよう工業団地に申し入れることという助言をいただいておりますけれども、これにつきましても、こういった環境マネジメントシステムを導入するといったこと等につきまして、事業管理者の間で合意をしております。これも審査時に確認するとともに、覚書の中で合意する予定としております。

11番目でございますけれども、SPCが実施する環境モニタリングの具体的な項目、情報

公開の方法について確認すること。それから、環境モニタリングについては工業団地と連携した方法を提案すること。それから、情報公開においては、現地ステークホルダーがアクセス可能な方法をとることという助言をいただいております、モニタリング計画につきましては、先ほど7番のところで説明したとおり具体的なモニタリング事項、計画を策定している、合意しているという状況でございます。それから、モニタリング結果の情報公開につきましては、事業会社、SPCとの間で話をしまして、一般公開用のウェブサイト上でこれを公開していく。それから、定期的に住民協議を実施するということを文書の中で合意していくということでございます。

最後12番目でございますけれども、下流域で居住・就労する利害関係者と平素より事業の排水による影響について定期的にコミュニケーションを図り、必要な情報を共有するよう努めることということにつきましても、これを行うことについて事業サイドと合意をしてこれを覚書でさらに文書で合意するということとしております。

概ねいただいた助言につきましては、事業会社側にも理解をいただいたうえで、これをモニタリングの段階で確認していくということになっております。

私からは以上です。

○村山委員長 それでは、今のご説明についてお気づきの点があれば伺いたと思いますが、この案件については、昨年の1月に全体会合、ワーキングを実施したということです。このときの主査はどなたにお願いをしましたでしょうか。今わかりになりますか。

○安井 いらっしゃった先生は、佐藤先生と岡山先生です。

○村山委員長 ワーキングに参加された委員の方々は恐らくより情報をお持ちだと思いますが。

○安井 高橋先生です。

○村山委員長 特にワーキングに参加された委員の方を中心に、もしお気づきの点があれば伺いたと思います。いかがでしょうか。特によろしいですか。高橋委員、主査ということだったようですが、特によろしいでしょうか。

○高橋委員 内容、それから特に助言で求めた点についてはそれぞれ対応していただいたというふうに思います。カテゴリ分類がBになった、その理由として、要するにここの工業団地企業が対策をとるから大きな影響はない。平たく言えばそういうようなことなんですか。この工業団地全体で大きな環境に及ぼす影響、当時やったときにはそれぞれユーティリティ施設だけということでしたけれども、今回のこの事業においても大きな全体的な事業という

ものではなくて、個別のそれぞれの事業者が行うものだけという理解でよろしいでしょうか。

○安井 実施主体が排水処理を行う、それからあと給電供給を行う会社になりますので、特に排水処理についてももちろんこの会社自身が責任を負うところはそういったところにとどまるということになると思いますけれども、ただ、この中でも幾つか説明申し上げていますが、まさに特定のユーティリティにかかわらず、例えば工業団地に入ってくる企業に対する、例えば契約の中で、実をいうと契約自体は企業と工業団地が結ぶんですけれども、その間の契約にしっかりと環境を遵守するような旨を入れてもらうとか、あるいは入ってくる企業について、工業団地から事業会社に対してコンサルテーションをかけるですとか、工業団地全体としても環境を極力守られるような対応というのは事業会社も含めてやっていくということをドラフトの中に組み入れているということでございます。

もう一つ、事業と関係ないんですけれども、ロンアン省という省なんですけれども、まさにホーチミンのすぐ横にあるんですが、彼らとしては、今どちらかというとホーチミン近郊ではおこなっている地域であって、ただ、今後開発を進めていくに当たって、非常に環境に対して高い意識を持っていて、まさに環境をしっかりと対応しながらやっていくという向きもあり、それを踏まえた形でこの事業が行われていくということになっております。

○村山委員長 いかかでしょうか。よろしいでしょうか。助言委員会の中での手続という意味では、カテゴリAのままであればレビュー前に議論をするということだと思んですが、今回AからBに変わったので、その経緯から審査後にご報告をいただいているということですよ。よろしいでしょうか。では、この件はこれで終わりにしたいと思います。どうもありがとうございました。

では、次の議題に移らせていただきます。次が、案件の概要説明ということで、今日は2件あります。1件目がフィリピンの環状3号線建設事業のスコーピング案ということです。では、準備ができましたらご説明をお願いいたします。

○福井 経済基盤開発部の福井と申します。よろしくお願いいたします。

フィリピン国の環状3号線建設事業の概要について、ご説明します。お手元に配付してあります資料の5ページに地図がございますので、これで概要をご説明したいと思います。

フィリピンのマニラ首都圏ですけれども、ここにフィリピン国の人口の約13%、GDPの37%が集中するという大経済都市圏ですので、これまでも高速道路であるとか、あるいは都市鉄道など整備されてきてはいるんですけれども、いまだに非常に深刻な交通渋滞というのが発生しています。道路に関して言いますと、ここはマニラ首都圏ですけれども、その北側、

南側については高速道路が整備されておりますが、この首都圏の中については都市高速なるものはありませんので、一般道路としての環状4号線を中心として、その前後、環状3号線、環状5号線、あるいは環状2号線、それから湾岸のところを通る道路、こういったもので都市内の交通を処理しているという形になっております。

しかし、この赤く示してあります環状3号線の一部区間約6キロになりますけれども、ここがまだ未整備になっておりまして、ここの未整備による負荷というものが大幹線道路である環状4号線の交通渋滞をさらに悪化させたり、あるいはその周辺道路の渋滞を引き起こしているというのが現状になっております。

その結果、マニラ湾であるとか、あるいは国際空港等へのアクセスが非常に時間がかかったり、そういったものが結果的にフィリピン国の経済の競争力の低下というのにつながっているのが現状となっております。

この3号線のいわゆるミッシングリンクを整備するというものについては、フィリピン国の中期計画、それからそれを所掌しています公共事業道路省の中期計画の中でも重要プロジェクトとして位置づけられているんですけれども、いかにせん大都市の市街化している中で道路をつくっていくということになりますので、技術的にも非常に困難になりますし、環境社会配慮面でも非常に難しい事業ということで、これまでなかなか手がついてこなかったわけですけれども、やはり将来的に必要な事業ということでフィリピン国も認識しておりまして、今回JICAの円借款事業を想定した協力準備調査を開始することになりました。2012年7月から調査に入っております。

その調査の中での今回環境社会配慮事項としてどういうものがあるかといいますと、JICAのガイドラインの中では、影響を及ぼしやすい特性の大規模非自発的住民移転に該当するということで、カテゴリはAとなっております。環境社会配慮の調査の中では実施機関に対してEIA報告書案を策定支援することと、フィリピン国の環境天然資源省、環境管理局の認可取得の支援を行うというものを調査の内容に含めております。

フィリピン国の環境関連法令に基づけば、今回延長が6キロということですので、フィリピン国の中ではそれだけでは重要な環境が想定されている事業に該当しないんですけれども、このマニラ首都圏がまた洪水の発生が非常に多い地域に指定されていまして、そういった重大な環境影響が想定される地域(洪水及び洪水被害頻発地域)における事業に該当するため、フィリピン国の関連法令においてもEIAが要求されることになっております。

また、社会配慮についてですけれども、被影響家屋数は現在500戸程度と想定しておりま

すけれども、具体的な戸数、世帯数、人数等についてはこの調査の中で把握していくこととしております。調査の中では、実施機関に対する住民移転計画案の策定支援を行うこととしております。

写真を4枚用意しておりますけれども、左上のところが交通の渋滞の状況、特に朝と夕方のピーク時はもちろんですけれども、そうでないときも比較的こういった形で常に渋滞をしているような形になっております。

今回の対象事業の北側のところ、起点側なんですけれども、この道路が環状3号線、6車線できて、今行き詰まりになっていて、こういう市街化している。こういう市街化しているところに道路をつくっていかねばいけないという事業になります。当然住民移転等が必要になってきます。

また、6車線の道路を今想定はしておりますけれども、6車線の道路を通せるような空間というのがもうあまりないので、例えばこういった今現況としては2車線の道路の空間を最大限使って、必要な車線数を確保してつくっていくということになりますので、まだこれから検討ですけれども、例えばダブルデッキのような構造にしながら、都市内の空間を最大限使ってつくっていくということが必要になってきます。

また、都市内の河川もありますので、そういったところを渡るような橋梁、場合によっては多少スパンの長いような橋梁を整備していく必要も出てくるかもしれません。

環境社会配慮に関する工程ですけれども、7月から調査が始まっております、今現地で実施機関、それからローカルガバメント等と実施可能なルート、あるいは構造等について検討協議を行っているところです。それが戻ってきて、4月12日にスコーピング案の助言委員会のワーキングを開催させていただきたいと思っております。その結果を踏まえまして、再度現地に行きまして、必要な環境社会配慮等の調査及びEIA、RAPの支援等を行っていきたいと思っております。調査期間としては、2013年の末にはドラフトファイナルを作成して、その後円借款事業の審査につなげていきたいというふうに考えております。

概要については以上です。

○村山委員長 それでは、ご質問がありましたらお願いいたします。

○鋤柄委員 もしおわかりであれば教えていただきたいんですが、環状3号線のこの部分というのは、かなり都心といいますか、大事な部分だというふうに確かにご説明でよくわかりました。これがこれまで整備されてこなかったというのは何か特段の理由があるのでしょうか。もしおわかりであればご教示いただきたいと思います。

○福井 フィリピンの中でも計画的に道路の整備は進めてきたわけですが、ここについては結果的には市街化のほうが先に進んでしまって、どんどん手がつけられなくなってきたというのが実態のようです。過去にもこの道路整備につきましては調査をして事業をしていこうということで動いたこともあるようなんですけれども、そのときの想定しているルートだと、非常に住民移転数も多くて、なかなか手がつけられないということで、1回それについてはとりやめになったというように聞いております。ただ、それからまた時間もたって、いずれにしても必要な道路ということで、再度可能な限り住民移転数を減らしたりとか、必要な空間を工夫したりして、どうやったら実現可能なものをつくれるかというものも含めてこの調査の中でやっていこうということに合意に至っております。

○鋤柄委員 関連してなんですけれども、そうしますと、かなり道路の形といいますか、通し方についてはいろいろなパターンが想定される。この絵を拝見しまして、例えば東京では山手通りの地下を通してありますね。ああいうような大工事の場合によっては想定して検討するということになるのでしょうか。

○福井 事業化するときの事業規模、コスト、そこのあたりはやはりフィリピン国政府としての一定の目安というのがありますので、その実現可能な構造についての中でのいろいろな代替案、代替ルートで比較していくことになると思います。例えば大規模な地下トンネルみたいなものはやはりコストが大き過ぎるということで、選択肢の中には上がっておりません。

○村山委員長 他にいかがでしょうか。

○日比委員 言葉の問題だけかもしれないんですけれども、6ページのところの環境配慮についての調査で、DENRから認可取得支援を行うというふうに書かれているんですけれども、ちょっと違和感がありまして、多分具体的な意味はいろいろな環境配慮をすることを支援されるということなのかと。EIAにしろ、何にしろ、認可するかしないかはDENRが専権事項になるかと思えます。何かその認可を取ることを支援するというのは、ちょっと立場的に違うんじゃないかと思ひまして、何か言葉だけかもしれないんですけれども、表現を考えていただきたい。まるで環境配慮はとにかく認可を通せばいいんだというふうに読めてしまいかねないという印象を持ちましたので、ちょっとご配慮いただければと思います。

○福井 記載内容については調査させていただきます。趣旨としては、実施機関が必要な調査をやってEIA報告書をつくっていくことについてサポートすることと、実施機関がその報告書をちゃんと認可をもらえるようにいろいろな手続、あるいはさらなる資料を用意しなければいけないと思いますので、そういったところをサポートしていくというのをこの業

務の中でやることにしております。表現については検討させていただきます。

○村山委員長 他にいかがでしょうか。

○長谷川委員 最後の工程表でございますけれども、この地域の雨季、乾季の時期、それから今回A案件の一つの理由になっている洪水への、あるいは交通機関への影響というふうな、そういったものを調査するためには、この線引きというのは適切に配置されていると考えてよろしいですか。

○福井 夏、秋ごろにかけて、去年も洪水が発生しておりました。ただ、洪水が発生するかどうかは毎年違いますので、調査としては既存の資料、あるいは実績等から調査をすることをまずは念頭に置いています。また第2回の現地調査の期間をこれだけとっていますので、恐らくカバーできているというふうに思っております。調査を進める過程でさらに必ず調査しなければいけない項目が出てきて、この時期に当てはまらないものがあればその時点でまた調査スケジュールについては検討することになると思います。

○村山委員長 今の点ですが、相手国のEIAとの関係ではこの事業が洪水にどの程度の影響を与えるか、そこが主たる目的ということになりますでしょうか。

○福井 法で定めている「EIAの対象にするかどうか」のところは、一応こういうクライテリアになっていますけれども、EIAの対象となった以上は、当然洪水だけではなくて、通常的环境社会配慮のあらゆる項目について審査の対象になると思います。

○村山委員長 他にいかがでしょうか。

○作本副委員長 私もエドサーのこの通り、何回か行き来したことがあるんですけども、かなり交通渋滞で人とも約束時間に会えない、そういうような現状は存じ上げているんですけども、今こちらの3ページでご説明のある重要プロジェクトであるとか、都市改善にどうしても必要であるとか、そういう説明はわかるのですが、中長期でどのようなプランを、JICAさんも含めて、これから5年後、10年後、私はフィリピンの道路網というのは計画段階で十分できていなかったんじゃないか。そもそもできていなかったんじゃないかという印象を持っているんですけども、中長期でどのような整備計画を持っているのか。マスタープラン的なものでJICAさんが関わっているものがもしあれば、構想を含めて教えていただければと思います。

○福井 実際マスタープランは過去につくられたものはありまして、委員おっしゃるとおりそのとおりにうまく整備が進んでいないというのが実態だと思います。そういう意味では、今現時点で新しい今後の整備方針というもので話せるものがないんですけども、例えばマ

マスタープランにのっとして環状3号線についても整備する方向で動いていますし、マニラ首都圏の北側と南側の高速道路を連結する高速道路についても、これもマスタープランに位置づけられているものが昨年事業許可が出たということで事業に向けて現状進んでおりますし、スケジュールどおりには進んでいないですけれども、今あるマスタープランにのっとなるような形で整備はこれからも進んでいくんじゃないかと思います。

○作本副委員長 今おっしゃったマスタープランは何年ぐらい前のものですか、およそで、わかりますか。

○福井 2000年ぐらいだったと思うんですが、確認をさせてください。

○村山委員長 他にいかがですか。

○松下委員 この事業が洪水及び洪水被害頻発地域において実施されるということなのですが、先ほど議論があった道路事業によって洪水にどういう影響があるかということと、洪水によって道路にどういう影響があるかということは多分調査されると思うんですが、一般的な話として、こういうマニラにおける首都圏において、洪水対策なり、洪水被害の低減策はどのような検討がされているのでしょうか、もしわかれば教えていただきたいんですが。

○福井 申しわけありません、把握しておりませんが、もっと上流のほうだと思いますけれども、堤防の整備とか、そういったものについては検討しているかと思います。都市内の地下にトンネルをつくって、そこに貯水ができないかみたいな話はよく実施機関の大臣等からもあるんですけれども、それについてはまだ構想の構想というような形だと思います。

○岡山委員 最近のマニラの様子を私はよくわからないんですけれども、もともと非常に公共交通機関が脆弱なまちで、やはり昔のジープニーに乗るようなもので、道路にどうしても依存する交通体系だったのがそもそもの根本的な要因かなという気もするんです。例えばあわせて公共交通の何らかの計画がJICAさんにあるかどうかということと、もう一つ今洪水対策のことでいえば、確かこれはODAで、パッシングとマリキナ川の洪水対策については随分前から案件として上がっていたかと思います。ここも実は大変な、いわゆるスクワッターの移住というものが必要になる案件で、それが毎年毎年増えていってしまうものですから、ますます動かせなくなるとか、なかなか事業は進まないというのも悩みとしてあったかと記憶しています。本件も500戸とあるんですけれども、これは具体的にもしかしたら川の近くなのか、あるいは市街地の混住している地域なのか、わかりませんが、どの辺に家屋が集中しているのかということと、それから、特に川の近くというところであれば、そちらの洪水対策の堤防をつくっている事業との関連などがあれば教えてください。

○福井 現地状況の整理というのはまだこれからなので詳細にはわからないんですけども、今想定し得るルートを幾つか引いてみたときの地図上での影響家屋数を数えると500ぐらいになるということで、それは堤防沿いだけに限らず、市街地の中も含めて全体の数なっております。ただ、当然これから具体的な検討を進めていけば、インターチェンジをどこかにつくらなければいけないのに伴ってまたさらに増える。あるいは構造を検討したら当初想定したのはこれだけ減るとかというのが出てきますので、最終的にどうなるかは、まだわからない状況です。堤防事業との関連はまだ把握しておりません。

○岡山委員 つまり、正規に住んでいらっしゃる家屋数が500ぐらいあるというふうを考えて、非正規までは含んでいないということですか。

○福井 非正規、正規の区分けはまだしていなくて、地図上で見たときにこれぐらい引っかかってくるなというのを数えているのが今の状態です。

○日比委員 先ほどの洪水被害等の関係のところですけども、それが頻発する地域であるということです。それと今後の気候変動による影響というのも被害を想定する場合に想定されと考えてよろしいでしょうか。

○福井 今すぐに回答できないので、またワーキングのときには回答させてもらいたいと思います。

○作本副委員長 別の角度から一つ質問させてください。今日系企業は東南アジアに向けてマニラ詣でというか、そういうことで最も投資先としては有望視されている国ですね。もちろん他の国もあるかもしれませんが、マニラが今注目されている。そういう意味では、これから予定されている道路の場所というのは、環境とは角度は違うんですが、日系企業あるいは団地、そういうところに何か裨益というような面からこの場所をまず優先的3号線というような、そういう考え方はあるのでしょうか。近くに日系企業あるいは工業団地があれば教えてください。

○福井 この環状3号線は、環状4号線もそうですけれども、首都圏全体の交通の改善に資する道路ですので、マニラ首都圏にたくさんある本邦企業あるいは少し郊外にある工業団地等全体に裨益する事業というふうに思っております。

○作本副委員長 特定の工業団地とか、そういうことではないんですね。

○福井 はい。全体に裨益すると考えております。

○村山委員長 よろしいでしょうか。では、この案件はこれで終わりにしたいと思います。どうもありがとうございました。

次に、スリランカの新ケラニ橋周辺交通改善事業の、こちらスコーピング案ということです。準備ができましたらご説明をお願いいたします。

○田中 経済基盤開発部の田中と申します。スリランカ国新ケラニ橋周辺交通改善事業協力準備調査のご説明をさせていただきます。

まず、事業の背景でございますが、スリランカでは2016年までに年平均8%の成長率を目指すとしておりまして、現状2012年、2013年と7%弱で推移するというふうなことが見込まれております。国家成長戦略、マヒンダ構想において、特に運輸インフラについて最重要課題として位置づけられておりまして、実際にその中でも道路が、旅客、貨物の陸上輸送の9割を担っております。極めて同国経済において果たす役割が大きいということで、かつ、自動車の保有台数が年5.7%、大型車もそれと同様な勢いで急増しているということでございます。

続きまして、本事業の背景でございますが、まずこちらの首都コロンボにおいて、橋梁及び附属する道路を建設するというものでございますが、コロンボの位置はスリランカのこの国のうちの西部州に属して、沿岸部沿いということでございます。

そして、プロジェクトの対象地域のところでございますが、現在首都コロンボの北部を流れるケラニ川、この図で川が流れているかと思いますが、そこに3本の橋がかかっております。その3本の橋のうちの2本が今こちらで示されているかと思いますが、このうち、ちょっと小さくて申しわけないんですが、コロンボ国際空港からA03というのが青いラインで書いているかと思いますが。その右側、東のほうにキャンディとありますが、スリランカ第2の都市、コロンボから第2の都市を結ぶ主要幹線道路でございますが、こちらがA01ということで、このA03、国際空港からの道路、それからA01の道路、こちらが、今A03からのアクセス道路ははっきり書かれておりませんが、それがA01と合流する地点、川の上のところで合流する地点、川の上の合流する地点、こちらのところで1回合流しまして、そして市内に流れてくる、車が流れてくるということで、つまり、こちらの二つの道路からの車が非常に混んでいるんですが、ここが1回合流して、そして分かれていくというのが一つございます。

さらに、市街及び中心地からA01の道路が今度キャンディに流れていく道路、こちらの道路、それからコロンボ市街からベースラインロードと呼ばれる、これも6車線の非常に広い道路でございますが、この二つの大きな幹線道路が1回ここで合流しまして、そしてこの橋を渡っていくということで、非常な渋滞が引き起こされているということでございます。

かつ、現在中国が融資をしておりますけれども、コロンボ・カトナヤケ高速道路というものがございまして。2013年に今建設が供用が完成予定でございましてけれども、その高速道路が国際空港にも接続するんですけれども、それもここでもうほぼ、今年中にはもうできる見込みでございまして。

そうしますと、キャンディからのA01号線、空港からのA03号線に加えこのコロンボ・カトナヤケ高速道路が接続することで、ますますここが渋滞してくるであろう。従いまして、スリランカ政府としては、ここにもう一つ、今既にもう6車線の道路でございまして、道路と橋でございまして、同じような形でその横に、川の上流の部分ですが、ほぼ接する形で拡幅して、もう一つ横につくればよろしいのではないかとということで、この事業を計画しているということでございます。

2ページ目をご覧くださいいただければと思うんですが、事業概要といたしましては、橋梁建設、橋の部分が約400メートル、それからアクセス道路の部分、こちらが約1.7キロ、それから橋に接続するランプが1.7キロということでございます。

こちらが事業の、先ほどの図を写真に、上から見たものでございましてけれども、こちらが空港から来る今の道路、そしてこちらが今中国が融資をして建設が進んでいる高速道路、それからこちらがキャンディに向かう道路、こういったものがこの橋に1回来まして、そしてこちらから分かれていくというイメージでございまして。かつ、上に向かって行く場合はこの逆ということでございます。

この1番のところですが、ちょっと小さくて申しわけございませんが、北側からこちらのほうを臨んだ写真でございまして。ちょうどこちら側にもう一個橋をつくっていくというふうなイメージでございまして。

こちらが川の上流になります。

2番目でございまして、これは今度は南のほうから見た図でございまして。ちょうどこちらが、橋になります。こちらがまさに北に向かっていく道路の橋で、非常に渋滞している。現状は6車線でございまして。ニューケラニブリッジは、1959年に英国の設計でつくられたものですけれども、2001年に改修もしまして、まだ使えるというものでございまして、常時渋滞しているという状況でございまして。

3番目ですが、こちらからこちらを臨んだものでございましてけれども、ちょうど橋に向かっていく車というのは、このように大渋滞している。それはやはりこちらと合流して、このところが非常に混んでいるというところかと思っております。

4番目、こちらがベースラインロードといわれる、このベースラインロードも過去に無償で供与したものでございますけれども、こちらの道路も6車線の非常に幅の広い道路でございますが、既に渋滞が常態化しているというものでございます。

続きまして、調査の概要でございますが、先ほど想定されている橋の場所等につきましては、最も効果的な橋梁の橋梁位置というものをもちろん調査しまして、もちろん一番影響のない形で路線選定を行いまして、予備設計を行っていくということでございます。

代替案ですが、まだ、基本的にはこちらのほうがメインで考えてはいるんですけれども、この代替案として想定されるものとしては、例えばここに鉄道橋があるんですが、こちらにもう一つ橋をつくるという考え、それから運河があるんですが、こちらの運河上に建てて高架道路をつくっていくという考えがございます。しかしながら、いずれにせよ非常に両方とも大規模な工事、それから用地取得が必要になっていくというふうに考えております。

環境社会配慮、助言を求める事項でございますが、第1回スコーピング案のワーキンググループの開催時期を、4月8日を予定しております。カテゴリ分類はA、本事業がガイドラインに掲げる影響を及ぼしやすい特性、特に大規模非自発的住民移転に該当するというふうに考えております。

現状、まだこれから調査をしていきますので、まだ詳細まですべて把握しているわけではもちろんございませんが、建物にして大体、先ほど言った川の上流に隣接して橋をつくる場合は570軒程度の建物が移転対象になるだろうというふうに考えております。

適用ガイドラインは2010年4月の新ガイドラインでございます。

調査工程でございますが、今後スコーピング案を作成いたしまして、ステークホルダー協議を3月下旬に予定してございます。その後、4月のステークホルダー協議の後スコーピング案のワーキンググループを開催させていただきまして、こちら調査団としてEIA、それからRAPの作成の先方政府の作成の支援を行っていくということを考えております。

8月以降、ドラフト、EIA、RAPのステークホルダー協議をしまして、その後ドラフトファイナルレポートにつきまして8月に環境社会配慮の助言委員会を開催させていただければというふうに考えております。

以上でございます。

○村山委員長 それでは、ご質問をお願いいたします。

○原嶋委員 二つです。一つは中国の支援による高速道路がすぐ近くまであって、これがどのくらいの距離があるか承知していませんけれども、この道路に伴う住民移転というのはあ

ったのかどうか、ご存じであれば教えていただきたいという点が1点です。

もう一点は、恐らく、こんなに近くまで高速道路と有料道路がつくられているということは、この橋がキャパを超えるということはかなり以前から十分予測されていたと思うんですけれども、上位計画みたいなもの、あるいは中国の資金による高速道路をつくる過程で、そういう周辺の整備というものについてどういう議論がされたのか。その2点を教えてください。

○田中 まず、中国の道路に伴う住民移転でございますが、新設の道路でございましたので、当然住民移転は発生したのだと思います。しかしながら、詳細につきましては私ども件数等については存じ上げません。

この道路をつくった後、現状これがどう接続されていくかというのは、1回下において、それからもう1回橋に上るような形になっておりますけれども、当然ながらもちろんキャパを既に超えつつある中で、ここをどうするかという話は、本来であればきちんと上位計画があってしかるべきところだとは思いますが、当時中国側がこれをどう考えていたのかということも、申しわけございません、今私どもとしても十分把握しておりません。

○佐藤委員 今、現段階でルートの比較検討で三つほど検討しているということなんですけれども、先ほどご指摘をしてくださった570軒の移転対象となるというのは、どこの、これはルートによって随分移転対象の住宅数が変わる可能性があると思うんですけれども、どういうふうに理解してよろしいでしょうか。

○田中 570軒の多くは主にここの部分になるかと思います。ただ、ここの道路のこちらのほうは比較的空き地でございますので、ここの部分はあまり建屋がない状況です。ここに平屋の建物が密集している現状でございます。

一方で、こちらのほうになった場合についても、鉄道沿いにかなり住居がございますので、そうするとこちらはかなり広がっていくだろうということを想定しています。運河に隣接しているところが大規模な移転対象になるかというふうに思っています。まだ、これはちょっとざっくりとした積算でございますが、この三つの中では比較的こちらのほうが移転する建屋の数というのは少ないだろうというふうに見込まれておりますが、それも今後の調査で詳細詰めさせていただければというふうに思っています。

○村山委員長 他にいかがでしょうか。

○清水谷委員 調査工程について確認したいのですが、これはいつも不思議に思えるのは、スコーピング案の作成で助言委員会が助言をしてから最終的なドラフトファイナルレポート

の完成までかなり短く設定されています。ほぼ5カ月あるかどうかという、通常一般的にはEIAを実施するときにはそういう季節的な変動というものをしっかり見るということが基本になっていますが、例えばこちらのフィリピンのマニラの案件よりも工程がかなりさらに短い。このあたりは逆算して必ずここで終わらなければいけないというような条件があったということでしょうか。

○田中 条件というか、スリランカ政府とも必要なEIAの期間、スケジューリングは調整させていただいておりまして、スリランカもこの工程で大丈夫であろうということが一つ、スリランカが急いでいるということもあろうかと思えますけれども。雨季が今5月から10月ぐらいたと思いますけれども、このエリアは、毎年雨季になって洪水で被害を受けるという、そういうところでもない。かつ、橋も400メートルぐらいであれば、川の中に橋脚を建てないやり方も想定し得るということで、そこは今後比較対照させていただきますけれども、この期間でやれるであろうというふうに考えております。

○村山委員長 他にいかがでしょうか。

○長谷川委員 スライドの2枚目のところで質問があるんですが、橋を三つのうちからどこかにつくるというイメージはわきやすかったんですが、それから先の、いわゆる陸上の道路、ここでは線形改良とか、陸上部何キロとか書いてありますけれども、これは橋をどこにするかによって大分その先の道路をどこまで改良するかという話にも結びついてくるんですけれども、その下の3枚目のスライドあたりで、もう少し橋の先々のどの辺までを考えて改良と考えておられるのか。その辺イメージを欲しいんですが。

○田中 おっしゃるとおり、先ほど幾つか想定される代替案あろうかと思えますけれども、現在この事業改良と書いているのは、その中でも一応スリランカ側が多分ここが一番いいんじゃないかというところをとりあえずは載せさせていただいております。ここで陸上部というのはまさにこのところでございます。このところが、今ここが6車線でございまして、4車線、6車線が6車線になっていくというイメージでございまして、この6車線のところにさらに6車線の道路をつくっていくというのが、ざっくりいいまして1.7キロのメインのところでございます。そこに接続するためにランプが必要になってくるということで、例えばここも新しい高速道路ができた場合に、ここから新しい道路に接続するランプが必要になってくる。取り付け道路が、1回おりてではなくて、やはり新しい橋ができたならそこにそのまま取り付け道路ができるようになってくるといったものもあわせて1.7キロということでございます。

○長谷川委員 そうしますと、他の位置、運河のところとか、もうちょっと東側のところを選んだときには、陸上の長さも多少変わってくるだろうということですか。

○田中 おっしゃるとおりでございます。

○長谷川委員 その先にある既存道路の線形改良2.1キロというのはどこを指すんですか。

○間宮 既存の、先ほど田中が説明しました中国の援助によるカトナヤケ高速道路、これが今ちょうどケラニ橋とセンターを合わせる形でできていますので、それが隣にルートをつくると、そちらに合わせないといけないということで、ここをS字の形でシフトする線形改良を行う必要があります。その範囲が、高速道路ですので、そういう線形をとる規格を考えますと2.1キロの範囲、ここから起算して2.1キロ北側にいくということを想定しています。

○清水谷委員 追加の質問です。先ほど調査工程のところで、スリランカ政府がこの期間でEIAができるのではないかとというふうに説明がありましたが、スリランカのEIAの制度を少し教えていただきたいのですが、これは最終的にはこの道路をつくる担当省庁の大臣、例えば許可をすればいいものなのか。それとも環境省のような省庁の大臣が承認をしないといけないのか、あるいは助言が入るといような、そういうチェック機構が入っているような仕組みなのでしょうか、どちらでしょうか。

○田中 事業実施機関としては道路開発庁、RDA (Road Development Authority)、そこが事業実施機関になるわけなんです。環境アセスメントに関しましては監督官庁は中央環境庁、Central Environmental Authority、CEAと呼んでおりますけれども、そこが監督官庁になります。その法的根拠、環境アセスメントの法的根拠は、NEA (National Environmental Act) と呼ばれる国家環境法に基づくということになっております。従いまして、我々このスケジュールにつきましてはCEA、それからRDAとともに既に協議してまして、それでその許認可プロセスがこのスケジュールで乗るだろうということで事前の協議を終えております。

○松行委員 先ほどの最初の話で、マスタープランがなくこの道路の計画がされているというのがすごく気になっているんですが、例えば今回JICAの案件でどこか橋と道路を引いて、ではそこにたくさん交通が流入してしまって、その後そこに接続している道路をまた拡張しなければいけないというようなことにもしなると、計画なしにどんどん道路網ができてしまうという、非常にまずい状況になると思うんですが、そういった懸念というのはないでしょうか。

○田中 まず一つは、私どももコロンボの総合的な都市交通ということについては計画が必

要だということで、別途都市交通のマスタープランの調査を現在やっております。その調査とも同時並行的というか、そことも連携をとりながらここは考えていくということでございますが、そもそも都市内だけで考えていてもこれも十分ではないということで、既に2011年度にはOCHという、外郭環状高速道路に対して借款を供与してしまっていて、この地図ではわかりにくいんですけども、この下ぐらいからキャンディに来るこういったような大きな外郭環状高速道路、こちらにも既に建設が今進んでおります。つまり、スリランカ南部から北部に抜けていくときに、必ずしもここを通らずに外郭環状高速道路で行く。そういったような抜本的なところも対策もしつつ、かつ都市内はそういったマスタープラン調査もやりながら、そことも連携しながら、ここについても一応考えていくという段取りで考えております。

○村山委員長 では、大体よろしいでしょうか。

○柳委員 今お聞きすると、新ケラ二橋に並行してもう一本橋をつくるというような計画ですね。それはベースラインロードを通して橋に行くと、どこかで降りたり、他の道路に抜けるということがないと、例えばA01にまたそれが入って行ってしまおうとか、そういうような構造になっていると、渋滞緩和にはあまりつながらないのではないかと。要は、新しくできた橋が他の幹線道路に入り込まないような、幹線道路から入っても他に抜けられるようなことを考えておかないと緩和にはならないのではないですか。何か同じような橋があって、そちらにただ行くだけで、その橋自体は緩和されるかもしれないけれども、道路交通総体として考えると緩和されていないということにならないですか。

○田中 まず今の最大のボトルネックはこの二つの国道の交通量がたくさん集まってくるのはここで合流してしまうので、ここで大渋滞が起きているところを緩和するために横にもう一個つくりましょうという発想でございます。従いまして、今おっしゃったような、そもそもの交通がここは非常にいっぱいなんじゃないかというところにつきましては、やはり先ほど申し上げましたような外郭環状高速道路をつくってそちらに導くとか、それからそもそも都市内のもっと軌道系の公共交通をつくるという抜本的な話もどうしてもあわせて議論する必要になってくようかとは思いますが。

○柳委員 あまりよくわからないのですが、これは担当に一応なっていますので、そのときによく資料を見て意見を述べさせていただきます。

○村山委員長 では、大体よろしいでしょうか。ありがとうございました。それではこの案件もこれで終わりにしたいと思います。それでは、三つ目の案件説明ということで、次は4

番目ですが、こちらは環境レビューに係る報告ということになります。具体的にはエルサルバドルの幹線道路整備事業に関するものです。では、準備ができましたらご説明をお願いいたします。

○藤城 では、お手元に資料3点が配布済みと思います。パワーポイント、報告書ドラフトへの助言対応表、A3のレビュー方針、これらの三点についてご説明を差し上げたいと思います。

では、まずパワーポイントからご説明差し上げます。これは前回の会議から時間が経っているということで、案件内容について再度ご説明差し上げたいと思います。

こちらがパンアメリカンハイウェイで、その真ん中あたりがエルサルバドルを通過しており、本案件はエルサルバドルだけではなく中米地域の物流上非常に重要なものになっています。第4の都市のサンミゲル市とその周辺では、かなり交通量が増えており、交通渋滞が大きな問題となっており、市内交通、都市間交通の両方の、双方を大きく疎外している状況です。

事業の必要性ですが、まず一つ目は国家開発計画の中でのインフラ整備の位置づけ、二つ目はセクター計画で今回の事業が優先事業として位置づけられていること、三つ目は経済発展に寄与すること、四つ目は我が国の対エルサルバドル援助重点分野の中で位置づけられています。

事業概要は、バイパス道路の建設が18.2キロ、既存の道路の拡幅が3.6キロ、その他交差点、新規の橋梁2橋の設置ということで、カテゴリ分類はA、事業実施機関が公共事業運輸住宅都市開発省、事業地域はサンミゲル市、モンカグア市、ケレパ市であり、こちらが選定されたルート、従来の道はCA1であり、矢印で指されているルートになります。ここは交通渋滞が激しくなっており、まずこちらのセクション1の拡幅、セクション及び3におけるバイパス道路建設、これらの交差点建設、2橋の建設という内容になっております。

以上が案件内容のご説明でした。次のドキュメント、報告書ドラフトへの助言対応表に進ませていただきます。先の会議で助言をいただいた1から11までについて、対応結果を整理しています。

まず1点目の助言「最適ルートの選択に当たっての比較優位性の重みづけと理由並びに優位性について更なる丁寧な説明が必要」につきましては、追加説明を加えております。特に今回比較をした場合に、社会経済状況の土地取得、住民移転について丁寧に対応すべきというご指摘も踏まえて、コストが高くなるオプションでしたが、住民移転が少ないオプション

を選択する対応について説明を記載いたしました。

二つ目は、「文化財について、相手国法令に従って工事着工までに調査を実施する」点については、工事着工前に実施する必要があることを追記し、また審査時に実施機関に対して本件への対応を確認する方針としたいと思います。

三つ目の「スコーピング表における動物への影響」について、行動圏、再生産及びバッファゾーンを含めたうえで再評価を行うことということとし、結果は変わりませんが、再評価を行いまして、その結果を12.5.1に追加を記載いたしました。

四つ目の「スコーピングで取り上げた影響の予測される項目、大気、騒音、水質について、提案すべき措置内容を最終報告書に記載すべし」とのコメントに対しては、表での整理のみだったところを、措置内容に関する1列を増やし、具体的な説明を加えております。

5点目、EIAの表12.4.1では、関連する項目すべてにおいて想定される洪水の影響などについて記載すべしとのコメントについては、既にドラフト段階でも100年周期に対応できる計算としておりましたが、説明の記載がございました。それを100年周期でしっかり対応しているものであることを説明して、追記いたしましたし、事業効果につながるこのプロジェクトを実施することで洪水の季節に現在学校に通うことができなくなっている児童も通学が可能になるというプラスの影響についても追記いたしました。

6番目、想定される気候変動に配慮した道路設計とすることと。こちら先ほどと同じく、100年周期の洪水に対応できるような設計にしていることを明示しております。

7番目、アンダーパスの建設にあたっての降水時に湛水しない構造とする配慮については、その旨記載したこと、審査時に本件への対応を実施機関に確認するという方針で臨みたいと思います。

八つ目が、詳細設計時に計画されているTotal suspended solidsのサンプリングは洪水期以外にも行うことを記載しました。エルサルバドルは、5月から11月が雨季であり洪水が起りやすい時期ですが、それ以外の時期にサンプリングを実施する必要があることを記載いたしました。審査時にもこの方法を確認するという方針としたいと思います。

9番目、用地取得の対象となる土地所有者のすべてが把握されていない現状に鑑みて、工事着工前までに土地所有者の調査を行い、正式に登録されていない分譲地の地主を含めて、すべての土地所有者への補償基準とその実施手続について明らかにします。こちらにつきましては、用地取得の対象となる土地で土地所有者をすべて把握できない開発ディベロッパーによる分譲地については、詳細設計の時点で詳細な住民移転計画を作成する際に土地所有者へ

の補償基準とその手続について必要なデータ収集を行うことの重要性を明記いたしました。この点につきましては、審査の際にも土地所有の状況に応じた補償基準とその実施手続を実施機関に確認します。10番目、環境管理計画とモニタリング計画とともに、交通管理計画の役割が重要であることを記載しました。特に未整備車両が走行しないような車検制度の導入を含めた交通管理計画の必要性を提案し、こちらは報告書のリコメンデーションに車検制度の導入、交通教育、具体的にはクラクションをむやみに鳴らさないなどの提案を加筆いたしました。審査時にもこの点については同様の提案を行っていきます。

最後、11番目は、EIVを用いて負の影響を評価する方法については、5個の基準の意味、それらの基準を用いることが妥当であると考えられた理由並びに中南米地域におけるこの手法の適用実績についても明記するという事で、こちらの基準を用いると考えられた理由、エルサルバドルの環境天然資源省に提出されるEIAの3分の1以上でこのEIVが使われていることと、中南米地域におけるこの手法の実績は1985年にベネズエラで適用されて以降かなり多くの国で適用されていることを明記いたしました。

以上対応表をご説明差し上げましたので次は、A3横紙の環境レビューの方針について上段で確認済みの事項、下段で環境レビュー方針を整理をさせていただいております。一つ目の1列目の案件概要、2列目の適用ガイドラインについては割愛をさせていただきまして、全般的事項から4列ご説明差し上げたいと思います。

全体的事項の1) 許認可につきましては、EIA承認のレターがもう既に発行済みですので、今般の委員会開催をお願いしている次第です。2) 住民協議につきましては、ガイドラインに基づきまして協力準備調査時に4回の住民協議会を実施しております。こちらはそれぞれ、 、 、 として具体的に行ったプロセスをご説明差し上げている次第です。3) 代替案については、サンミゲル市の南側を通過する案についても検討いたしましたが、地形、地質などの観点から、北側を通過する案を選択し、バイパス3区間に分けてゼロオプションを含む代替案の3案について生物相、大気・地形相、社会経済状況及び事業効果、コストなどの項目を評価し、バイパスルートを今回決定しております。

モニタリングにつきましては、実施機関が大気質、騒音、振動、水質のモニタリングを実施するべく、1) の情報公開はEIA報告書の情報公開状況を確認する。モニタリングにつきましては、モニタリング計画の詳細、JICAへの報告用モニタリングフォームについて確認をする。環境管理計画につきましては、その詳細について確認をする。その他といたしまして、助言いただきました10番目の車検制度の導入、交通教育などの交通管理計画の必要性を提

案する方針でいきたいと思います。

次の汚染対策のうち大気質については、工事中は散水などの緩和策をとり、供用後の緩和策は審査時に確認する。水質につきましては、工事中は水質のモニタリングを行い、供用後の緩和策は審査時に確認する。廃棄物につきましては、工事中、供用後ともに本事業において生じる廃棄物は国内法に従って処理される。騒音・振動につきましては、供用後日本の基準を超えるという結果がございましたので、緩和策として騒音壁の設置を行う予定としております。振動については、重要な影響は生じない見込みです。こちら先ほどの全般的事項でご説明差し上げました交通管理計画の交通教育の中でクラクションをむやみに鳴らさない騒音対策に取り組むことを考えております。

汚染対策の方針については、大気質は供用後の緩和策、水質は工事中・供用後の緩和策、工事期間中の水質モニタリング実施のためのベースライン値をとるために詳細設計時にて洪水以外にサンプリングを実施する助言8への対応も含めております。

3番目、廃棄物は工事中・供用後の廃棄物管理計画の詳細について確認を行う。自然環境につきましては保護区は存在しませんが、生態系につきましては樹木で希少種が存在します。できる限り影響を及ぼさないような方法をとつつ、回避不可の場合については、同種の植林や移転など、必要な措置を講じるということで、その他の植物相、動物相に重大な影響は生じない見込みです。地形・地質につきましては、土壌流出が想定される場所ではのり面保護を検討いたします。生態系につきましては、絶滅の危機に瀕している樹木などへの影響と緩和策の詳細と、その他アンダーパスの建設に当たって降水時に湛水しない構造とすること、助言7への対応の確認をいたします。

最後に、社会環境についてですが、(1) 用地取得・住民移転については53世帯、約160人の住民移転を伴うこととなっております。JICAガイドライン及び世銀のOP4.12に従いまして、社会経済調査をもとに補償方針、移転前の合意、弱者への配慮、モニタリング計画などが規定されております。生活・生計につきましては、事業によって立ち退きを迫られる住民が存在しますので、立ち退きによって失われる収入の補償など、支援策がなされる予定です。

文化遺産については、今回の対象地域には存在しないものの、国内法において文化遺産の有無にかかわらず実施機関が建設開始までに文化庁が定めた要領に基づいて考古学詳細調査を実施するという事になっておりますので、開始前までに工事許可を取得するという事にしております。

景観につきましては、特に重要な必要性を有する場所はないこと、少数民族、先住民につ

いても今回の地域には存在しませんので、用地取得、住民移転につきましては、必要な用地取得面積の確認、用地取得を住民移転が協力準備調査で作成した住民移転計画案に沿って行われることを確認します。あとは助言の9番目でいただいております用地取得、住民移転に関する土地所有の状況に応じた補償基準とのその手続を確認します。あとは、生活・生計につきましては、本事業で影響を受ける住民への生計支援策の詳細について確認を行う。文化遺産につきましては、助言2でいただいております工事着工前の考古学詳細調査実施及び工事許可の取得を確認するという方針でいきたいと思います。

説明は以上であります。

○村山委員長 それでは、まず今のご説明に対するご質問、コメントを受けたいと思います。その後、この案件について、ワーキングを開くかどうかという、その点についても決めたいと思いますので、よろしくお願いいたします。それでは、まずご質問、コメントがありましたらお願いいたします。

○岡山委員 対応表なんですが、先ほど6番のところで、説明の中に100年周期という言葉が出てきたんですが、水害に関しましては周期的に起こるものではなくて、過去100年及びこれから100年の間に起こり得る最大規模の水害という想定だと思うんです。100年の水害に備えるというのは日本でもそういう基準になっているのでよろしいかと思うんですが、熱帯雨林気候であると思うので、割とずっと雨季が続くような気候なのかなというふうに考えられるんですけれども、それでも最近の傾向としてやはり水害が大きくなっているというような傾向があるのでしょうか。

○藤城 エルサルバドルにおける大きな課題として、防災があり、我々も援助していますが、毎年のように頻繁に発生しています。ですので、従来ですと50年間ぐらいのスパンで見るものを今回対象地域の地形も考えまして、100年のスパンで見るという対応するのは妥当と考えております。

○佐藤委員 環境レビュー方針の自然環境のところなんですけれども、生態系に関して絶滅の危機に瀕している樹木等への影響とありますけれども、動植物と、簡単に樹木というのだけなぜここで書いたのかと思っているんですけれども。動植物等への影響と緩和策の詳細という形のほうがよろしいんじゃないでしょうか。自然環境、境レビュー方針の自然環境。そこは樹木というものが書いてあります。

○藤城 具体的に今まで行いました調査の中では、3種の絶滅の可能性について確認されています。

○村山委員長 他にいかがでしょうか。

○鋤柄委員 今のご質問に関連してなんですが、3種の樹木というのは、それに影響がある場合は移植されるということですが、その3種の樹木というのはどういう状態で現在の本来の生息、生育地に生息しているのかによって対応策が大分変わると思うんですが、その辺も含めて確認をされるという理解でよろしいでしょうか。

○藤城 はい。現在までのところ、対象地域におけるこの樹種のマッピングは済んでおります。自然保護地域はこの対象地域にありませんので、私有地に点在するような形かと思えます。ご指摘いただきましたように、調査の際にはそのあたりを再度、もう一度しっかり確認をして、具体的な移転が必要になった場合の方策についても確認してまいりたいと思います。

○日比委員 今の点に引き続きなんですが、どういう対応策が必要かというのは今後決まってくるかと思うんですが、どうしても回避ができない場合は移転というのも一つのオプションにはなってくると思うんですが、あまり移転ありきで検討しないような方向で考えていただきたい。例えば当然どういう状態で自生しているのかということによりますけれども、移転してももとの状態からはかなり変わってしまう可能性もありますし、群生していればそこに生態系があったりというようなこともあるかもしれないですから、その辺きめ細かくどういう状況になっているかということと、移転も一つのオプションですが、あるいは代替的に他の既に自生しているところの保護も少し検討を加えとか、そういうこともオプションに加えていただければありがたいと思います。

○藤城 ご助言ありがとうございます。いただいたご助言に基づいて調査を実施いたします。ありがとうございます。

○田中副委員長 2点ありまして、一つは汚染対策のところでは騒音・振動のことが書かれています。上の段です。そのところに、日本の制限基準を超える結果が得られているということで、少し音が出てくるのかなという印象を持ちました。これに関連して、汚染対策の下のレビュー方針ではこれについての言及がされていないのですが、その点は大丈夫でしょうかということが一つです。これが1点です。

それから、二つ目は、レビュー方針の幾つかのところ、例えば廃棄物管理計画とか、あるいは交通管理計画、あるいは環境管理計画、あるいはモニタリング計画という、幾つかの計画をつくって、恐らくこれは供用段階に備えてこういう対応をしていくということになる。これは事業の工事段階も含めているのかわかりませんが、要するにこれは作成主体はどなた

でしょうか。この実施機関ということでもいいんでしょうかという確認です。それでよろしいか。だれに対してこの計画を求めているのかということです。2点です。

○藤城 まず、一つ目は、上下対応していないんですが、左側の全般的事項の4)の交通管理計画でクラクションの話などありますので、こちらのほうで騒音対策、振動対策についてもしっかりと確認する対応とさせていただければと思います。

廃棄物管理計画の実施主体については、カウンタパート機関の公共事業交通運輸住宅都市開発省になるかと思われますけれども、より詳細な役割分担があると思いますので、こちらは調査で確認したいと思います。ありがとうございます。

○田中副委員長 最初の騒音のことですが、恐らく、上のほうの汚染対策のところでは遮音壁の設置ということがあると思いますので、これがちゃんと講じられるということを確認することが大事なかなと思います。もしレビュー方針、下のほうに追記が可能であれば追記していただけたらいいかなと思います。

○藤城 わかりました。追記いたします。

○田中副委員長 それから、幾つかの管理計画の話ですが、私の理解では、これは公共交通省は、これは公共事業省、ここは工事についてのある種の責任主体を持つのか、実際にこういう道路をつくった後の管理のところまで責任が及ぶのか。恐らく、今お話のようにある工事段階、事業を行う段階は責任持つけれども、どこかその次の段階は運営会社みたいな、あるいは別の管理主体に任せるといった答えもあると思います。ぜひ作成主体を確認いただいて、そこに申し送るといったことが大事なかなと思います。これも追記をお願いしたらいいかなと思います。

○藤城 了解いたしました。ありがとうございます。そのように対応いたします。

○長谷川委員 社会環境なんですが、環境レビュー方針の最後のほうに出てきております考古学詳細調査ということで、20キロにわたる道路づくりで詳細調査というのは手間隙かかりそうな感じがするんですが、どんなものなんですか。

○藤城 こちらはそのままスペイン語の名前を訳しておるもので、恐らく日本でいう詳細調査とは規模感が違うものかなと思います。我々が今のところまでで理解しているところでは、全体を見たうえで具体的な調査はサンプリングを何箇所かで行ってやるというふうに理解しております。

○長谷川委員 そうすると、工事自体には、それほど影響があるような長い期間にわたるものではない、ということですか。

○藤城　そういう理解です。

○谷本委員　土地収用は結構な面積ですね、バイパスが。それで、表を見せていただいたら、住民移転の53世帯が書かれているんですけども、面積はどれくらいなのか。当然ながら土地の私有制だとすれば相当の世帯というか、所有者が絡んできますね。この辺もう少し対処方針のところで書かれたほうがいいんじゃないかと思って、ちょっと気になったものですから。

○藤城　アドバイスありがとうございます。反映させたいと思います。

○村山委員長　他にいかがでしょうか。

○岡山委員　環境レビュー方針の下側の全般的事項のところのその他の交通管理計画なんですけれども、これは細かくよく考えてみると、例えば車検制度の導入であるとか、交通教育だとか、一つ一つとってみても法できちんと規制するような政策だと思うんです。これを全部「等」ということで盛り込むと結構な政策パッケージになってしまうんじゃないかというふうな気がするんです。できれば丸めてしまうのではなくて、一つ一つの課題において、ディーゼル規制が必要ですよとか、車検制度が必要ですねというような形で個別提案をされたほうがいいんじゃないかというふうに思いました。コメントだけです。

○藤城　アドバイスありがとうございます。個別でそれぞれ打ち出して対応するということにいたします。ありがとうございます。

○村山委員長　では、大体よろしいでしょうか。ありがとうございました。この案件について、環境レビューの方針の段階ですので、ワーキングを開くかどうかを議論する必要があるんですが、これまでの例に従って、協力準備調査に関して助言委員会が関与した場合はデフォルトとしては環境レビューの段階でワーキングを開かない。ただし、委員からご提案があれば検討するということになります。この段階で開いたほうがいいというご意見があればお出しをいただきたいと思います。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。特にないようでしたら、この件については、ワーキングは開かないという形で進めさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

では、スケジュールの確認をしてから休憩をとりたいと思います。

○河野　それでは、お手元の議事次第の裏にあります予定表に従って確認をさせていただきたいと思います。まず一つ目が、今エルサルバドルの環境レビューはなくなりましたので、4月5日ドラフトファイナルレポートのワーキング、バングラデシュの石炭火力です。これが石田委員、谷本委員、二宮委員、平山委員ということでございます。この委員の方々でご

都合の悪い方、もしくは他にご希望の方がいらっしゃればお願いしたいと思います。それでは、よろしければこの4人で確定ということにさせていただきます。

続きまして、4月8日月曜日です。スリランカのケラニ橋、先ほどお話のあった話です。これのスコーピング案ということで、現在、高橋委員、松下委員、柳委員ということでございます。3人ですので、もしできましたらどなたかご希望者がいらっしゃればお願いします。長谷川委員と清水谷委員ですね。それでは、このワーキンググループは5人ということでお願いします。

続きまして、4月12日、フィリピンの環状3号線スコーピング案ということでございます。現状、作本委員、早瀬委員、松行委員、満田委員の4名でございます。これはいかがでしょうか。それでは、この4名で確定ということでお願いいたします。

続きまして、4月19日、ベトナムのハノイ環状3号線、環境レビューということでございます。現状、石田委員、清水谷委員、田中副委員長、平山委員、二宮委員ということでございます。これはいかがでしょうか。それでは、今決められています5名の委員でお願いしたいと思います。

スケジュール確認は以上でございます。

○村山委員長 それでは、よろしいでしょうか。

○田中副委員長 19日の環境レビューはまた4月の段階で確認をするということになりますか。4月の全体委員会で確認した後審査に入るかどうか。

○河野 確認しましたところ、これは協力準備調査を実施していない案件ですので、デフォルトで基本的には環境レビューの助言委員会ワーキンググループを行うということです。

○村山委員長 その他、ご質問ありますでしょうか。よろしければこの形でスケジュールを確認させていただいたということにしたいと思います。

では、休憩をとりたいと思います。

(休 憩)

○村山委員長 それでは、再開いたします。6番目はワーキンググループ会合報告及び助言文書確定ということで、今日は1件です。カンボジアの国道5号線（南区間）の改修事業スコーピング案ということで、これについては主査を松行委員にお願いをしておりますので、まずご説明をお願いいたします。

○松行委員 では、ワーキンググループと助言案について、ご説明いたします。

まず、ワーキンググループの会合は2月1日に開催され、委員は石田委員、谷本委員、二

宮委員、松下委員、米田委員と私になっております。その後、メール審議をしまして、助言案を作成しました。

めくっていただきまして、最初にご説明をしたほうがいいと思うのですが、このカンボジア国道5号線（南区間）改修事業ですが、位置がトンレサップ湖のすぐ東側にあって、トンレサップ湖の保護区域の境界に沿う形で一部走っている国道になります。トンレサップ湖に近いということもありまして、事業の目的としまして、もちろん改修をして交通の流れをよくするというのもあるんですが、洪水がかなり頻発するところで、洪水による道路の被害が大きいということで、それをなくしていこうというのもこの事業の目的としてありました。代替案は2種類つくりまして、全区間の代替案としましては、断面をどうするか、拡幅をどれくらいするかとか、拡幅をした後高速帯を入れるとか、低速帯を入れるとか、そういった代替案が1種類。もう1種類、市街地に関しては、ルートに関する代替案が出されております。

それでは、この助言案に入っていきたいと思いますが、まず全体事項の1.中長期にわたる交通政策に言及したうえで、今回の事業が改修を主体とした内容となった背景と理由を最終報告書に明記することとありますが、これはもう少し説明を加えますと、もっと上のレベルの、改修ではないもっと上のレベルでの代替案が必要ではないかという疑問が最初あったんですが、いろいろと、つまり特に自然保護区域に沿った形に走っているところのルートですか、そういうのがあったんじゃないかというのがあったんですが、ワーキンググループで話を聞いてみますと、西側が地雷源になっていて、そもそも西側には振ることができないような事情があったり、盛り土を一部するんですが、これも地形の関係で盛り土をしてやるというふうにせざるを得ないというような事情があるとのこと。なので、そういった事情があるのであれば、それをちゃんと書いてくださいというのが1番の趣旨になっています。

2番についてですが、事前配付資料では洪水から道路を守り、往来を安全かつ高速にするという視点が強い。降水量の変化がもたらす雨季の冠水や洪水による生物の移動、拡散、再生産、豊かな水を利用した農業をはじめとする生計活動などについて言及することとあります。これもトンレサップ湖からの洪水から道路を守ることが非常に強調されていて、季節の変化による水の流れというのでしょうか、そういったものが全く無視されているということで、それについてもしっかりと書いてくださいということになっています。

次に、3番、トンレサップ生物圏保存地域を初めとした国道5号線に接続する他の道路周辺地域への環境及び社会影響についても情報収集を行い配慮すること。

次に、代替案の検討についてなんですが、4番、国道5号線(南区間)の代替案を比較評価する際の考え方を最終報告書に明示すること。こちらの代替案は、先ほど申しました拡幅をどれくらいするとか、そういった断面に関する代替案になります。スコーピング案では長所と短所をマトリックスで書いていただけだったので、それをどういった考え方で比較評価するというのをしっかり書いてくださいということになっています。

次、5番、案DPWT-3に南側の道路を追加し、バイパスとして機能させた代替案の可能性も検討すること。こちらに関しては、もう一つの市街地のルートについての代替案についていっています。この案DPWT-3というのは、あちらの州政府が出した案なんですが、もともと途中までしかないような道を使うという案でして、もう案としては出ているんですが、途中までしかないというので、あっさりと却下されているような案なので、これに南側の道路をちゃんと追加し、ちゃんとバイパスとなるようになった場合の代替案の可能性も検討することになっています。

続きまして、スコーピング案についてですが、6番橋の改修や架け替えによる生態系水域への影響も検討することということと、7番、本事業の実施のための土取場及び砕石場の自然社会環境への配慮をスコーピングマトリックスの中で検討すること。こちらは、一部のところで盛り土をするためにこういったことが書かれています。

続きまして、環境配慮についてですが、8番、稀少動植物や絶滅危惧種のみが生態系を構成する種というわけではなく、それぞれの環境に適して多種多様な動植物が存在している。調査対象地域、スコーピングマトリックス、予測及び評価手法の基本方針での関連する記述を修正すること。こちらは稀少動物や絶滅危惧種がいないので大きな影響はないというようなことが書かれていたので、そうではないんじゃないですかということになります。

次、9番なんですが、雨季と乾季における生態系及び当該社会の自然資源利用の変化についても注意して調査すること。こちらは特にトンレサップ湖が雨季と乾季で生態系が変わってきたり、社会の自然資源の利用が変わってくるということなので、ここに追加しています。

続きまして、社会配慮について、10番、コミュニティの分断に対する影響の検討を行うことということで、かなり拡幅をしたり、高速帯をつくったりすること、ここでコミュニティというのは、人だけではなく、家畜とか農工機などの横断も入れた、ちょっと広い意味でとらえていただきたいのですが、その分断に関する影響を検討することになっています。

続きまして、11番につきまして、被影響住民の生活水準や収入機会の回復の対応策におけ

る非合法的居住者の扱いを最終報告書に明記すること。

続きまして、12番イスラム教徒の居住地区が移転対象となる場合には、移転先のコミュニティやアクセスなどに対する配慮を先方政府に求めること。これはマイノリティとしてここら辺の場所にイスラム教徒の集落があるということで、この12番が追加されております。

3ページ目に移りまして、ステークホルダー協議について、13番実施済みの第1回ステークホルダー協議について、参加者の属性、議事の内容、出された意見などをより詳細に最終報告書に明示すること。

次、14番、EIA調査の結果がある程度明らかになった時点で再度ステークホルダーにフィードバックし、意見を募って最終報告書に反映させること。

最後に、その他として15番、プロジェクトが何らかの理由により長期にわたり計画の変更はないものの周辺の社会環境などが変化してしまった際は、EIAの内容を再精査するように先方政府に求めること。こちらは、2回前の全体会でミャンマーの案件について議論がありましたが、あのように、何らかの理由で長期にわたってしまった場合もう1回EIAの内容を精査してくださいということで、JICA側からはこれを今入れられてもやることないというふうには言われたんですが、二宮委員の非常に強いご意見でこちらを加えました。

以上になります。

○村山委員長 それでは、今の助言案について何かお気づきの点がありましたらお願いしたいと思います。

○早瀬委員 1点だけ、少し明確に理解できない部分があるので、説明いただきたいと思うんです。2番なんですけれども、降水量の変化がもたらす雨季の冠水や洪水と書かれているんですが、ここでいう降水量の変化というのは、これは雨季と乾季の変動ということなのか、あるいはこの事業の関連で何らかの降水量の変化が生じる、温暖化なんですか。どちらなのか、どういう意味なのかわからないものですから、教えてください。

○松行委員 石田委員に正確なところは聞かないといけないのですが、今までの議論から考えられますのは、雨季と乾季の降水量の変化ということかと思います。

○早瀬委員 雨季のからでもよさそうな気がします。

○松行委員 そうですね。こちらは、では降水量の変化がもたらすというのを入れるかどうかは、後ほどメールで審議をしたいと思います。

○村山委員長 では、石田委員にご確認をいただいてお願いしたいと思います。他にいかがでしょうか。

○田中副委員長 何箇所かに最終報告書に明示すること、あるいは最終報告書で反映することとか、こういう表現が書かれております。この場合最終報告書は何を指しているかということを確認をしたいのですが、これはスコーピング案ですので、最終報告書というのはEIAをやった後のドラフトファイナルのことをいっているのでしょうか。JICAのガイドラインの中には最終報告に反映させるとか、最終報告というのはタームとしてちゃんと出てきているんですが、そのことを指しているのか、何か使い分けがあるのかという確認です。

○松行委員 それについては特にこのワーキンググループでは意識をせずに最終報告書に明記をすることというふうに書いておりましたので、各助言ごとにもう少し明確にさせたいと思います。例えば、最初に出てくるのが4番、米田委員、これはどうでしょうか。

○米田委員 これはドラフトファイナルのことを意図しています。ドラフトファイナルレポートを意図しています。

○田中副委員長 この後にEIA、ちゃんとした評価をするわけですね。その段階で代替案を比較検討してくださいということなわけですね、この意図は。そういうことではないですか、この4番の、例えば指摘の意味は。

○米田委員 そういうことなんですが、多分今の段階ではまだはっきり考え方を明示できないのかなとは思ったんですが、それにしてもそういうもの、幾つかある条件のどれを重視して、どういう基準で選ぶのかという、そのところは全く見えなかったもので、それを最後では向こうの国と相談しながら決めていくのかもしれないんですが、そこは最後のところではきちんと説明してくださいというつもりで。

○田中副委員長 恐らく、通常の手順でいくと、スコーピングの検討をした後EIAの検討をして、そしてドラフトファイナルができて、それがまた審議にかかるということになると思いますので、EIA検討のプロセスで今言った代替案検討もされて、その評価された結果がレポートに載ってくる、こういうことでしょうか。

○米田委員 そうです。EIAの段階できちんと検討することという助言のほうがふさわしいのかもしれないんですが、とりあえず説明することという形にしました。

○松行委員 その他は11番でしょうか、1番は今石田委員がいらっしゃいませんで、11番、松下委員、いかがでしょうか。

○村山委員長 松下委員、11番で書かれている最終報告書というのは。

○松下委員 これはもともとはスコーピング案の中で非合法的居住者の扱いが明示されていなくて、それに対して質問を出したところ、それは明記しますというふうにお答えがあった

ので、それを最終報告書ということで明確にどの文書ということでは想定していなかったんですが、こういう形で書いていただきました。ですから、実際上はドラフトファイナルレポートになるんだと思います。そういう意味では13番も同じ趣旨です。

○米田委員 追加させていただくと、どこに書くのかというのを明記してほしいというのはJICAの要請であったと思います。それですべて最終報告書という表現になったというふうに私は記憶しています。

○田中副委員長 了解しました。最終報告書という表現が、今言ったようにこの後の手順あるいは調査の中でちゃんと確認をされて、それがレポートに載ってくることだと、こういうことが含意されていればそれはそれで了解いたします、やりとりの中で含意されていればよろしいかと思います。

○松行委員 それでは、最終報告書に明示するとか、反映させるというのはこのままということ。

○長谷川委員 細かいところで恐縮ですが三つほど指摘させてください。一つ目は、これは何度もこの場で相談したことを覚えているんですが、三つ目のスコーピング案についてというのは、これはやはりスコーピングマトリックスについてというふうにしたほうが内容的には明確かなと思います。これ全体がスコーピング案ですから。

それから、二つ目が、6番のところで、生態系について影響を検討することというのはちょっとあいまいな表現で、EIAの中で対象にしないということであれば、対象という、検討よりも対象という言葉を使ったほうがいいんじゃないか。というのは、スコーピングで生態系のことが絞り込みの対象になっていなかったの、改めて絞り込みの中でやるかどうか、やりなさいという検討の意味であればこのままで結構だと思うんですが、この場合ここで対象にしてくださいというふうな指摘であれば、そこまで言い切ったほうがあいまいでなくていいかなと思います。

それから、三つ目、11番ですけれども、松下委員の意味としては、非合法的居住者への配慮もちゃんと報告書に明記することということだと思うんですが、扱いというと、国によっては、非合法者は非合法なので配慮はしないという結論があってもいいわけです。そうすると、この辺があいまいなので、松下委員のおっしゃりたいことをストレートに、「扱い」でなく例えば非合法居住者への「配慮」というふうな、もっとはっきりした言い方のほうがいいかと思います。

以上です。

○松下委員 今の点についてはご指摘のとおりだと思います。実際のやりとりではそういった配慮をする。世銀であるとかJICAのガイドラインに基づいて配慮するということを書いていただきましたので、そういう趣旨を明記していただきたいということでした。

○松行委員 それでは、11番は非合法的居住者への配慮を最終報告書に明記することということによろしいでしょうか。さかのぼりまして、6番の生態系への影響については、米田委員いかがでしょうか。

○米田委員 明確になるのであればそういうふうに対象にというふうに言いかえたほうがいいと思うんですが、具体的な文章をどういうふうに変えたらよいのかが、EIAの対象に、スコーピングマトリックスの中で全く橋についてふれられていなかったのので、どういうふうに変えたらいいでしょうか。

○長谷川委員 ワーキンググループでのディスカッションがよくわからないのであれなんですが、スコーピングの過程で生態系が全く忘れられていた。だから、スコーピングでいま一度ちゃんと検討しなさいということであれば検討という言い方で当たると思うんですが、スコーピングで一応やったんだけど、やはり何らかの理由でEIA対象項目にされなかったが、ワーキンググループとしてはぜひEIAの調査対象、予測評価対象にしてほしいということであれば、ストレートに対象といったほうがいいのか。どの段階のことが委員さんたちはもっとしっかりやってくれというふうな意図だったのかがわからないんですが。

○米田委員 私の理解では、スコーピングマトリックスをつくった段階で橋の影響は全く考慮されていなかったということだと思うんですが、それが、表現がよくないかもしれないですけども、忘れられていた、こちらの指摘に対してそうですねという回答であったので、そういうことなんだろうというふうに理解しているんですけども。

○上條 基盤部の上條です。私の理解ですけども、ここは今いろいろ生態系の議論があったときに、もちろん私どもの最初に出したスコーピングの中に生態系のところに確かBがついてあったのです。いろいろ議論の中で、ここは水が出たり入ったりするところだから、特に生態系なんかどうやるのですかというような、調査はどうやるのですかというような議論もあった中で、コンサルタントの方が、Bとは思っているけれども、全体を見た中で、例えば稀少種とかそういうものではないにしても、その地域としては例えば水があるところとか、陸と水が重なるようなところとか、ちょっとした何か植生があるところとか、そういうことがあればそこら辺は幾つか選んで、調べてみたいというようなお話とか、そういうやりとりがいろいろあった中で、米田委員のほうで、私の理解としては、特にそういう陸地と例えば

水が出たり入ったりするところで水と陸地が重なるようなところは特に注意してくださいというお話があって、わかりましたというお話をしたという理解です。

○村山委員長 確認ですが、生態系への影響は考慮をしていたが、橋の改修やつけかえという行為による影響は含まれていなかった。そこで米田委員はこれを追加したという理解でよろしいですか。

○上條 スコーピングのレポートのドラフトを出しているの、そこで橋梁のところはどうだこうだということまでの議論は私どもとしてもそういう資料は出していなかったと思います。幾つかの代替案と影響項目をお示しして、影響項目はBだとかAだというランクづけをして、周辺環境とか、そういうことをご説明したということです。

○田中副委員長 ただ、米田委員がご発言をされているのは、つまり橋の架け替えに伴う生態系への影響についての評価なり、その視点での分析が落ちていたので、それでこういう指摘を出したというのが今のご発言ですね。今の上條さんのご発言の趣旨とはちょっと違うんじゃないかなと思うんですけども。

○上條 もちろんやりとりでお互いの理解がちょっとずつ違うということはいろいろあると思うのですけれども、私たちは米田委員のコメントを何かまたそれを言い返すということとは特になくて、それはよくわかりましたということです。ですから、私たちの理解はそういうことですよということを単に今ここでご説明しているということなのですから。

○田中副委員長 わかりました。従って、米田委員の指摘はそれとして受けとめますよということなんですね。であれば表現の問題をどう整理するかということではないでしょうか。

○長谷川委員 私が言いたかったのは、EIA作業の中で検討というのはいろいろな段階でされるわけなんですけれども、スコーピングでの検討というのは、これをこの先のEIA調査の中でしっかり選んでやっていくかどうかというのがスコーピングのときの検討ですね。その先にあるのは、スコーピングで選びました。その先にちゃんと予測評価をやっていきますというのが、その先にあるしっかりした検討になってくるわけです。ですから、ここで指摘されている検討というのは、どの段階でしっかりやりなさいということをおっしゃっているのかが、もう少し明確にしたほうがいいんじゃないか、そういう意味なんです。そんなことを言わなくてもいいのか。ただ、スコーピングでしっかりしていないとすれば、スコーピングの段階でしっかりやりなさいよという話になって、ひょっとするとその結果、橋梁に関わる生態系はこの先予測評価に持ち込まなくてもいいという結論になる可能性もあるわけです。それがあるものですから、どの段階の検討とおっしゃっているんですかということをおる程

度いっておかないと、という、そういうお話をしたんですが。

○松行委員 これはスコーピングマトリックスで生態系のところで、工事前、工事中、B -、供用時C - というふうな評価があって、評価理由として、例えばバイパス部分では建設工事により農地における生態系が消失あるいは攪乱されるとか、幾つか書いてあるんですが、そこに橋については評価理由のところに全く書いていないんです。なので、それについてもちろんここに書いてくださいというような趣旨なのかと思ったんですが。

○米田委員 考えていなかったものを評価理由に書いてくださいとは多分言えないのかなと思うんです。なので、もしかするとスコーピングの最初の段階の検討をやってくださいというのが一番正しいかもしれないです。ただ、今の段階でそれを言って間に合うのかどうか、よくわからないんですけども。

○田中副委員長 要するにこれは検討対象としてください。対象とする。つまり、スコーピングの生態系の中の、いろいろな分野の生態系の場面があるでしょうから、橋の架け替え、架橋についても生態系検討の際にその局面も検討してくださいという趣旨かなと、今の話を踏まえればそういうことか。ですから、それを検討することというのは大きいとすれば、この生態系項目を検討する際含めることとか、対象とすることとか、そういう意味かと思うんですが、違うのでしょうか。

○米田委員 ありがとうございます。そういう意味です。

○松行委員 それでは、この6番の文面は、今、田中委員がおっしゃったこと、文面をベースにして、後ほどメールで、ワーキンググループで審議したいと思います。戻りまして、スコーピング案がスコーピングマトリックスではないかというご指摘、ありがとうございます。まさにそのとおりなので、こちらはそのように直したいと思います。

○村山委員長 では、よろしいでしょうか。6番については、もしかすると生態系という言葉の前に出して、生態系、水域については橋の改修や架け替えへの影響も対象にすること。ワーキングで再度ご議論いただいて、修文をお願いできればと思います。では、よろしいでしょうか。ありがとうございます。それでは、若干メール審議をお願いすることになります。この件についてはこれで終わりにさせていただきます。

では、今日はその他ということになりますが、私から1件あります。昨日満田委員から議題の提案という形でご連絡をいただきました。ただし、前回満田委員ご欠席でしたが、委員から議題を提案する場合の手続について議論したわけです。その中で、ご提案をいただく場合はおおよそ2週間ぐらい前にいただき、その後議論して扱いを決めましょうということに

なりました。なので、昨日の時点でいただいても今日の時点では正式な形で議題という形で扱うことが難しいというふうに思っています。これは皆さんにご確認をいただきたい。ただ、ご提案の趣旨についてはその他の中でご発言をいただいてもいいかと、簡単にということはあるかなと思っております。今の点について、そのような扱いでよろしいでしょうか。議題提案について次回以降どういう扱いにするかは別途検討したいと思います。

○作本副委員長 これから満田委員がお話される内容というのは、扱いについて僕は委員長のおっしゃるとおりで方針等決めていただければ、皆さん方に相談して先行き決めていただければありがたいと思うんですが、問題自体は今起こりつつある問題です。ティラワの問題だと思うんですが、それについての情報についてはできるだけ、JICAさん含めて我々委員に共有できるように提供していただきたいという、そこは重要なことかと思えます。というのは、我々助言委員会という検討の場を持っではいるんですが、今これからご報告されると思うんですが、この問題自体は今国連の人権委員会が動いて、こちらのJICAさんも訪問される。経産省も今このターゲットというか、訪問の相手になっているということで、JICAさんの事業と経産省が行っている事業、ちょうどまたがるような形で今我々の環境社会配慮に関わる重要部分が含まれているという情報を持っています。私も自分の仕事にも関わっているところでもありますので、ぜひ環境社会配慮に係る、Aとか、Bとか、カテゴリ分けだけでは無視できないような、軽視できないような課題が今起こりつつありますので、ぜひともありようというか、議論の所在を一緒に考えていく機会を、満田さん、あるいはJICAの皆さんからも欲しいと思います。

以上です。

○村山委員長 今日は議論ということにはなりにくいと思いますので、簡単にご提案の趣旨についてお話しただくということは可能だと思います。では、満田委員、お願いいたします。

○満田委員 では、手短に趣旨だけご説明させていただきます。4月1日に、皆さんから特に議題に載せることに異論がなければ4月1日にまた議論させていただきたいと思います。

これは、ミャンマーのティラワ経済特別区開発事業という経済特別区の開発の事業に関する住民移転の問題についてです。このティラワ経済特別区というのは、ヤンゴンから南東約23キロに位置する場所で、2,400ヘクタールの経済特別区の開発で、今ODAによる周辺のインフラ事業の開発、そして民間企業による、日本企業ですが、経済特別区の開発というものがパッケージ型インフラとして官民連携のもとに進められていると理解しています。

このインフラ事業についてはODAでやって、そして特別区の内側の特別区開発は民でやって、JBICに融資申請がなされる予定というふうに理解しております。ODA部分についてはJICA側は、カテゴリBとして今協力準備調査にかけている段階です。

この事業なんですが、立ち退きが、私たちが把握している範囲でなんですが500世帯以上に上る。経済特別区分です。つまりインフラ開発のほうではなくて、経済特別区のほうの立ち退きだと思うんですが、インフラのほうは立ち退きがあるのか、ないのか、どのくらいかというのは、私は今の段階ではわかりません。このODAのほうについてはカテゴリBとして準備調査を進めているんですが、去年の12月、1月31日付で、この立ち退きを行われる人たちに、立ち退かない場合には、14日間以内に立ち退かない場合は30日間拘束する、拘禁すると書かれた書面が渡されたんです。この人たちは去年の12月の段階で、口頭で初めて立ち退きについて知らされたということでした。協議は行われておらず、立ち退き場所も整備されておらず、かつ、補償についても、今のところ、私が思っている段階では補償についても明らかになっていないということだったんです。

事は重大だと思ひまして、このビルマの住民たちやビルマのNGOの方々からの情報を得て、私たちは外務省及びJICAに要請書を出しまして、これが2月の中旬の段階なんですが、至急対応してほしいという要請書を出しました。それがどういうふうに外務省とJICAの中で処理されたのか、実際問題知らないんですが、結果的には恐らく外務省と向こうのミャンマー政府の間で何らかの話があったのかもしれないんですが、その14日間の立ち退きの執行というのは回避されたというふうに理解しています。

ところが、住民たちも要請書を日本政府に送ったり、大使館に送ったりして救済を求めたりというような切迫したやりとりは続いていました。私たちが外務省とJICAに送った要請書はこの強制立ち退きを至急何とかしてほしいという要請とともに、この事業については不可分一体の事業と見做して、大規模非自発的住民移転が伴うということでカテゴリをAに変更して、しっかりとした環境社会配慮というものを行ってほしいということを要請しました。

これに関しては、外務省のODA適正化会議、開発協力適正会議にもかけられていまして、その場で議論が行われたというふうに聞いています。その議論の詳細については今日松本委員がご欠席なので、恐らく、4月1日の段階で松本さんから共有していただいたほうがいいかなと思っていますが、今のところカテゴリ変更というものはされないというふうに理解しています。

ということで、カテゴリに関する議論も必要だとは思いますが、このような事業、私た

ちは事業不可分、一体と見るべきだというふうに考えていますが、それについても検討していただきたいというと同時に、カテゴリがどうあれ、やはりODAが関連する事業において、社会配慮はきちんとやっていただきたいと思っておりますので、ぜひこの審査会にかけていただきたいというふうに考えまして、問題提起させていただきました。

以上です。

○村山委員長 詳細はまた議題として扱った場合にご報告いただけたと思いますが、確認ですけれども、大規模な住民移転が起こる事業についてJICAが直接関わっているわけではない。ただし、それに関連した事業についてJICAが関与している、そういう形だということですね。

○満田委員 そうなんです、関連の仕方が通常の関連の仕方より強いといいますか、経済開発とインフラという関連の仕方をどうとらえるかということだと思います。

○村山委員長 それでは、今日は議論ということにはならないと思いますので、また別途扱いについては検討させていただきたいと思います。

では他によろしいでしょうか。

もしないようでしたら、スケジュールを確認して終わりにしたいと思います。

○河野 次回の全体会合でございますけれども、4月1日月曜日、2時半、JICAの本部ということでございます。

以上でございます。

○村山委員長 では、これで今日の会合は終わりにさせていただきます。ありがとうございました。

午後4時59分閉会