

環境社会配慮助言委員会

第60回 全体会合

日時 平成27年7月3日（金） 14:31～17:30

場所 JICA本部 1階111・112連結会議室

（独）国際協力機構

午後2時31分開会

○渡辺 皆様、お忙しい中をお集まりいただきありがとうございます。あと3名ほど委員の方がお見えになっていないのですが、先に全体会合時のマイク使用の際の注意点をご説明申し上げて、時間になりましたら、始めたいと思います。

全体会合は逐語議事録を作成しておりますので、ご発言される際には必ずマイクを使用してご発言いただきますようお願いいたします。

2点目、ご発言の際にマイクをオンにし、ご発言が終わりましたらオフにさせていただきますようお願いいたします。

最後に3点目ですけれども、本日はマイクの配置の都合上、5人に1本程度ということになっております。恐れ入りますけれども、ご発言の際にはお近くのマイクを回していただきますようご協力をお願いいたします。

以上、マイク使用の際の注意点となっております。

それでは2時半になりましたので、本日の第60回全体会合を開催したいと思います。本日の司会は、JICA事務局、環境社会配慮審査課長の渡辺が務めさせていただきます。

本日の議題、資料は議事次第を1枚目にして、議題のネパール案件の「緊急時の措置」の取り扱いに係る報告というもの。次はパキスタンの案件説明に関する資料。あとはワーキンググループで既に作成いたしました6案件の助言案が添付してあります。特に、特別な議題等は用意しておりません。

それでは、議事次第に従いまして、村山委員長に進行をお願いしたいと思います。

○村山委員長 では、よろしくお願いいたします。

では、最初の「緊急時の措置」の取り扱いに係る報告ということで、今ご紹介にありましたネパールのプロジェクトに関してご説明いただければと思います。よろしくお願いいたします。

○室岡 よろしくお祈いします。社会基盤・平和構築部の室岡と申します、よろしくお祈いします。

ネパールの地震復旧・復興プロジェクトということで、背景のほうからご説明させていただきます。

御存じのとおり、2015年4月25日にカトマンズの北西約75kmで発生した地震及び5月12日に余震がありましたけれども、それによりまして死者が9,000人弱、負傷者が2万2,000人程度、家屋の被害が51万戸、半壊家屋数が28万戸という被害が出ている状況です。

これに対してJICAはJDRとか、復興支援に向けてファクトファインディングのための調査を5月1日から派遣しているところです。

その結果を踏まえて、迅速に復旧・復興をやっていく必要があるという認識のもと、そのプロジェクト形成に向けて調査をしている状況です。

5月25日にカトマンズにおいて、日本の震災経験の共有ですとか、今後の方向性を

紹介するセミナーを開催しております。

この中で、2015年3月に仙台で開催された国連防災世界会議で採択された「仙台防災枠組2015-2030」及び日本政府が発表した「仙台防災協力イニシアティブ」も踏まえて「Build Back Better」、災害を契機としてよりよい復興という考えを反映させた復興計画を策定する必要性を強調しております。

これについてはネパール側からも、ほかドナーからも多く賛同を得られている状況でして、この方針に沿って復旧・復興を迅速にやっていく必要があるという状況です。

本案件に関しましては、事業の目的のほうに移りますけれども、2015年4月25日及び、それ以降5月15日に発生したゴルカ地震及びその余震による被害を特に大きく受けたカトマンズ盆地、カトマンズ、バクタプル、ラリトプルという郡及びシンドパルチョーク郡、ここが一番の被害を出した郡ですけれども、及びゴルカ郡、ここが最初の地震の震央、震源地ということですが、そういった地域を対象にしまして、対象地域における復旧・復興計画をまず策定するということ。

二つ目が、耐震建築・構造物の普及促進を行うということ。

三つ目が優先復旧事業。これはプログラム無償をいうものを想定していますけれども、それを形成していくということ。

四つ目が優先緊急復旧事業。Quick Impact Projectsと我々は呼んでいますけれども、これらを形成して実施することによって、背景で申し上げたような災害に強いBuild Back Betterの復旧・復興を実現していく、それを目指すという案件でございます。

地震からの復旧・復興ということで、発災後、現段階で2ヵ月と10日ぐらいかと存じますが、こういうスピード感で迅速に案件を立ち上げて、早期に現場の復旧・復興支援を行うという考えのもと、本調査の立ち上げを行ってきております。

環境社会配慮に関しましては、現段階で専門の団員とかが必ずしも入っているわけではないのですが、本格調査が今後始まるに当たって、環境社会配慮団員が入っておりますのでしっかりと、この申し上げました1から4の活動を環境社会配慮ガイドラインに準じた形で進めていきたいというふうに思っているところです。

具体的に1番から4番まで、活動を少しご説明させていただきますと、復旧・復興計画の策定に関しましては、ランドデザインのものを想定しています。カトマンズ、シンドパルチョーク、ゴルカにおいて復旧・復興のとにかく指針的なものを示すということです。厳密に何かエンフォースされるものというよりも、ビジョン、ガイドライン的なものを想定しておりますというのが1点。

耐震建築・構造物の普及促進ということなのですが、これは震災の被害が8,000億円といわれていますが、そのうちの約半分が住宅ということがいわれています。ですので、ネパール政府側が住宅の再建、あと学校の再建、こういったことを非常に重視しておりますので、我々はこの中で適切な住宅、学校のモデルの構築ですとか、それを実施あるいは普及していくためのメカニズムとか技術支援といったことをやっ

ていくことを考えております。

3番目、4番目のプログラム無償とQuick Impact Projectsに関しましては、地震によって被災した公共施設あるいはインフラ、これを早期に再建あるいは復旧していくということで考えております。ですので、基本的には何か新しい構造物あるいは施設を作っていくというものを想定してはおりません。あくまでも被災を受けたものの再建・復旧といったことを考えております。ですので新たな土地の取得とかいったことが必要になるようなものは想定していない状況です。

非常に簡単ですけれども、以上で概要をご説明いたします。

○村山委員長 ありがとうございます。それでは、今のご説明に対して何かご質問、コメントありましたらお願いいたします。

○清水谷委員 ありがとうございます。質問させていただきます。今回のプロジェクトは開発計画調査型技術協力ということなのですが、通常、技術協力というものは、そういうエキスパートを現地に派遣をして、そのエキスパートが何らかの寄与をするものだというふうな認識なのですから、例えば2)の耐震建築・構造物の普及促進というのも、これも実際に普及させる作業も含まれることでしょうか。

それから4)のQuick Impact Projectsの形成及び実施ということは、その既存の建物が壊れて、それを修復していくというところでの、実際に日本の復旧業者が入って、何か通常の開発事業のような形での大規模な工事を伴う事業というふうなものが含まれているのでしょうか。

○室岡 ありがとうございます。最初のご質問が活動の2番目の耐震建築・構造物の普及促進、これは実際にそういった活動が含まれるのか、要は建築構造物が再建され、普及される活動に専門家の方がかわるかということなのですから、基本的にはネパール側の取り組みを支援するというふうに考えております。我々コンサルタント調査団員による調査団を構成してこういった活動に当たるのですが、そういった調査団の方に、ネパール側カウンターパートがこれを実際にやっていく上で必要となる技術支援とか、あと彼らが自立的に行っていく上で必要となる指針、ガイドラインみたいなものを整備していく。さらには研修とかトレーナーズトレーニングとかをやっていくというのが現段階での想定です。

二つ目のご質問の、特にこの4番のQuick Impact Projectsに関して、実際に事業を実施していくのでしょうかということだと思っておりますけれども、大規模なものは、先ほど申し上げましたように想定はしておりません。あくまでも被災した公共施設ですとか小規模なインフラとかを取り上げていくと。計画を作って、緊急的なニーズがあるものに対しては、実際にこの調査の中で工事まで、現地の業者さんを活用して、現地の雇用にも貢献するような形で実施ができればというふうに考えています。

○清水谷委員 ということは、エキスパートがいてアドバイスをするだけではなくて、実際に工事を伴うものもJICAの責任として行われるという理解でよろしいですか。

○室岡 はい。基本的にはおっしゃるとおりの理解になります。設計の責任に関しましてはJICAが負うことになってしまいますけれども、施行に関しましては契約受注者のほうが一義的には持ちますが、全体としてはJICAが責任を持って発注をするということになります。

○村山委員長 では、ほか。

松本委員どうぞ。

○松本委員 今の清水谷委員のところなのですが、クリアにしておきたいのですけれども、この事業自体が大きい事業をやらない、プロジェクトをやらないということは理解をしています。ただ、その上で運用の仕方として教えてください。

最初の話だとマスタープラン的なものというイメージで、カテゴリBであるというのは一般的にはこれまでもそうなってきたと思います。

今回ここで俎上に上がったのは、緊急ということで手続をショートカットするのでここに上がってきていて、通常カテゴリBであれば我々の目には触れないわけですが、そういうこともあってカテゴリBの案件が、今私たちの目の前にあると。

ここで教えてほしいのは、今、清水谷委員がおっしゃったように、事業実施を含むということなのです。私の理解するガイドラインのたてつけは、マスタープラン段階ではBであっても、やはりそのプロジェクトのところでは改めてカテゴリ分類をするべきではないかという議論が、一番最初のガイドラインを作ったときにありました。それは、かつてはマスタープランとフィージビリティを抱き合わせでやっていて、そのまま一気通貫でいくということに対して、2003年、2004年のガイドライン策定の議論のところでいろいろ議論がありました。

ということで、この事業がということは置いておいて、自動的にクイップを作るときに、新たにカテゴリ分類をしないでいいかどうかという点については今まで議論していないと思いますので、こういう形で出てきたタイミング、カテゴリBがここに出てくることがあまりないので、こういうふうに出てきたのであえて伺いたいのですが、仮にかつて非正規住民であるとか、カースト上何か問題があって居住していた人たちが地震によってその脆弱性を明らかにした場合。例えば、これはタイでも、ビルマから来た違法な労働者たちがスマトラ沖地震で非常にその脆弱性を明らかにしたわけです。基本的に災害というのは、その地域に潜んでいる社会構造や、階級や脆弱性というのを明らかにするということもしばしば言われることです。そういうようなことがあったときに、仮に事業の規模が小さかったとしても、そのクイップ実施の前に新たにカテゴリ分類をしたりするということがあるのかなのか、その点について教えてください。

○渡辺 審査部から回答いたします。現在の運用では、本件も含めて、例えばこの開発計画調査型技術協力、いわゆる開調ですけれども、そこに何かパイロット的なコンポーネントを含む場合というのはあります。その場合は、その調査のカテゴリと当該

コンポーネントのカテゴリ双方を踏まえて高いほうをつけています。例えば、本件で言えば先ほど室岡から説明がありましたとおり、Quick Impact Projects自体がその復旧を目的としたものであって、新たな用地取得等を伴うものではないことから、これ自体がB以下という想定になります。したがって、調査もB、当該コンポーネントもBということで、カテゴリBという判断をしています。これが実際の運用であります。

○松本委員 ありがとうございます。とすると、私の質問には二つ中身があったのですが、スマトラ沖地震のタイ南部で起きたような、被災によってそれまで非公式、不法でありながらも慣習的にそこにいた人たちが、要するに復興の過程の中でそのイリーガルなポジションが明らかになったことで、何らかの不利益をこうむるような社会的影響がないということが、この段階から明らかなんではないでしょうか。

○渡辺 その点については調査をやってみないとわからないと思いますけれども、もしこの調査の過程でAに相当するような何か影響が判明するということであれば、その時点で、そのプロジェクトなのか調査全体なのかにつきカテゴリを変更することになります。ただし、今の時点では、基本的には特に家とかこれまで存在していた建物を復旧するということなので、そのようなインパクトはないだろうという想定でBにしております。

○松本委員 なるほど。私が確認したかったのは、つまりカテゴリ分類の変更の余地ということですので、今の課長の話からいけば、調査の中でそうしたような、実際にスマトラ沖のときにありましたので、そういうようなことがあればカテゴリ分類の見直しもあり得るということで理解をいたしました。

○村山委員長 ほかはよろしいでしょうか。

谷本委員どうぞ。

○谷本委員 本件の必要性というはよくわかっていますが、他のドナー、国際機関とか国際金融機関との関係を少し教えていただければと思います。

○室岡 ありがとうございます。発災後、ネパール政府と世銀を中心とするドナーで post disaster needs assessment という、被害をしっかりと把握するということと、復旧・復興に際して必要となる費用、予算の算出というのをジョイントでやってきております。JICAもそこに入って、人を配置してそういった活動に加わっております。その過程でいろいろと、それぞれのドナーがやっていくこととかいうこともございますので、現段階では、「我々が想定している活動はこういうことです」ということはしっかり説明して、協調できることはしていく、重複があるようであれば双方すり合わせて重複がないようにするといったような調整は世銀、ADB、あるいは今は人道系の機関が多いのですけれども、そういったところと連携しながらやっているところです。

○村山委員長 よろしいでしょうか。

この件の緊急性については疑いの余地はないものだと思いますが、今もご議論があったように、基本的にはもとに戻すというのが原則で、それは松本委員がおっしゃる

ような方々がいらっしゃっても、基本的にはもとに戻すということだと思うのです。事業名として「復興」という言葉が入っていて、それは若干意味合いとしてやや違うところある気がしていて、ガイドラインでも「復興」という言葉を使っていないので、そういった点を考慮すると、意味合い的には「復興」と書かれていても、基本的には復旧ということが原則であるということですね。

○室岡 ありがとうございます。例えば、今回地震があって倒れた建物がありますけれども、その倒れた建物が、仮にですけれども建築基準を満たしていましたといった場合には、同じ規模の地震が次に来たときに、結局同じ被害が起きてしまう支援を我々はするのかといったときには、やはり避けるべきでしょうと。そういうときには、やはりそのスタンダードとか、建物の品質とか、またそういったものをしっかり見て許認可できるようなシステムづくりとか、そういったものをやはり支援していく必要があるだろうと。そういった意味での復興ということでご理解いただけたらと思います。

○村山委員長 わかりました。

それでは、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、次に進めます。案件概要説明、従来どおりのものですが、今日は1件で、パキスタンの国道5号線の改善計画で、協力準備調査（無償）のスコーピング案という段階です。

では、ご説明のほうをよろしく願いいたします。

○竹内 JICA社会基盤・平和構築部の竹内と申します、本日はよろしく願いいたします。座ってご説明申し上げます。

パキスタン・イスラム共和国カラチ市内国道5号線改善計画準備調査につきましての、本日の全体会合をお願いいたします。

次のページをお願いします。

本日は最初の全体会合ということで、事業の背景、概要から調査の概要なども含めてご説明していきたいと思います。

事業の背景ですが、まずカラチ市、パキスタン第一の都市。首都はイスラマバードですけれども、経済の中心地であるカラチ市が対象でございます。ここは産業、金融の中心としてパキスタン経済を牽引しています。

カラチ市内の主要道路においては1日10万台を超える交通量がありまして、通勤ラッシュ時などは移動速度が15km前後となるという区間も多く、深刻な交通渋滞が発生しています。これは産業だけではなく、カラチ市内の市民生活への影響も大きく出ております。さらには、カラチへの外国投資促進という観点からも、都市交通環境の改善が急務となっているという状況です。

今回対象とする区間はカラチ市内と、それから東に延びるカシム港周辺工業地区を

結ぶ国道5号線でございます。ここはカラチ市とパキスタン全土を結ぶ主要幹線道路となっており、また、カラチ市郊外住民の方の生活用道路ともなっているというところでございます。最近、特に交通渋滞が深刻になっているという状況です。

2007年に、カラチ市が2020年を目標としたマスタープランを作成しております。の中で「競争力ある産業の育成」が挙げられていて、方針の一つとして工業地区の交通網の整備が必要とされているという背景があるということと、我が国の方針としては、経済基盤の改善が定められていて、事業展開計画の中でも都市交通分野の課題への対応を中心とした支援が盛り込まれております。

事業の概要です。カラチ市内の国道5号線。現在片側2車線という道路ですが、非常に渋滞も激しく、産業用の車両と地元住民の生活交通とが混在しているような状況でございます。これを3車線への拡幅と一部側道の整備を行い、交通渋滞緩和を図るということを目的としております。

プロジェクトサイトはカラチ市の国道5号線。事業概要としては、国道5号線のQuaidabad FlyoverからPak Steel Junctionまでの間の約11kmを、片側2車線から3車線への拡幅と側道、あと舗装改修、交通管理施設、交通安全施設の設計・施工ということになっております。

事業実施機関はカラチ市役所となっております。

調査内容は、道路としては一般的な内容となりますが、背景、目的や先方の実施体制という現状の状況、それとサイト状況、既存道路と交通量、自然条件、環境社会配慮、あと事業効果やカウンターパートの人的なもの、技術的なもの、経済的なものの妥当性を確認するということと、最適な事業規模・内容について概略設計を行って事業費を積算する。また相手国分の分担内容や事業計画、運営・維持なども確認をするという内容になっております。

本プロジェクトの対象地域ですが、下の地図でまず最初にご説明しますと、カラチ市内がこちらでございます。カシム港というのがこちらにあるのですが、ここからここまでの区間の11.3kmでございまして、カシム港及びカシム港周辺の工業団地との間までの交通を対象としております。

あとこちら辺は住宅もありまして、写真にあるオートリキシャや路線バスなどの通行も多数あり、地元の交通とトレーラーなどが混在しているという状況でございます。

道自体は、この片側2車線ということになっておりまして、横には道路用地(ライトオブウェイ (ROW))というのがこういう形で広がっております。

環境社会配慮事項としましては、カテゴリ分類A、比較的大規模な道路セクターということとさせていただいております。

環境社会配慮については、先方側でもEIAが要求されております。承認はシンド州政府環境保全局でございます。

また、工事中・供用後の大気汚染、騒音等への配慮が必要となっております。

一方で自然保護区等は近隣になくて、重要な自然生息地も確認されていないという状況です。

社会配慮ですが、影響構造物数は約20軒です。ただ住宅の移転等はありません。ROWと住宅外壁などが一部重なるところがあるということで、それが影響ということになります。あと移動式屋台などが出ていて、それが40軒ぐらいあるということで、これらは最終的には確認の上、対応していきます。

さっきご説明しましたとおり既存の道路用地が横にありまして、その中での拡幅ということで、基本的に用地取得というのは想定されておりません。これもちゃんと調査をした上で対応していくということになります。

本年6月以降ステークホルダー協議、もう既に7月ですけれども、ステークホルダー協議、資産調査、社会経済調査を実施して、住民移転計画の作成を行うこととしております。

調査工程についてはこのような形になっております。

本日、赤で示されている全体会合でございます。7月下旬にワーキンググループでスコーピング案を検討いただきまして、以下、ドラフトファイナルレポート、ファイナルレポートまでの過程での進捗となっております。

助言委員会のワーキンググループのスコーピング案は7月24日を予定しております。最終的なドラフトファイナルレポートについては2015年11月ごろの助言委員会を想定しております。

ご説明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、この件について何かご質問はありますでしょうか。

清水谷委員。

○清水谷委員 ご説明ありがとうございます。2点質問させていただきます。

1点目は、7月24日にワーキングがありますけれども、この案件における代替案というのは、ルートはもう決定されているので、基本的にはデザインといいますか、拡幅のデザインについて何通りかを比較されるという形でよろしいでしょうかというのが1点目。

2点目の質問は、最後の調査工程の表にもありましたように、ステークホルダー協議が既に5月末の時点でなされていると思いますが、これはワーキングの会合の中にそのステークホルダー協議で議論された内容というのも反映していただける予定でしょうか。

○竹内 ご質問ありがとうございます。まず一つ目ですが、既存の道路の改修ということで、ルートを変えるということはないと考えております。デザイン及び工事施工中の粉じんとかそういう問題もあるかと思しますので、その対策方法などを代替案といいますか、その検討をしていくということになっていくかと思えます。

調査工程については、5月にステークホルダーミーティングを開催しているということで、それについても可能な限り情報はワーキンググループの中に提供していきたいと思っております。

○清水谷委員 ありがとうございます。

○村山委員長 ほかはいかがでしょうか。

鋤柄委員どうぞ。

○鋤柄委員 ご説明ありがとうございます。二つほどお伺いしたいことがございます。

今ご説明のありました対象区間の11kmを3車線にするという計画というふうに承りましたけれども、この11kmのさらにカラチ市側というのが、ここで交通容量といいましか、対象区間で交通量を増やした分を受けとめられる状況になっているのかどうかというのを一つお伺いしたいと思います。要は、カラチ市内は相当混雑しているというお話でしたけれども、かえってそれを助長するようなことになってしまってもよくないと思いますので。その辺はカラチ市のデベロップメントプランですか、そちらのほうでもうまく解消するような予定になっているのかどうかというのを教えていただきたいというのが一つと、あと調査工程のところで、ドラフトファイナルレポートを作ってから現地調査が入って、最終的な報告書までの間に1四半期分入っているという、これは具体的にはどういう作業内容を想定されているのかを、もし差し支えなければ教えていただきたいと思います。以上です。

○竹内 ありがとうございます。まずカラチ市内ですが、現在、市のマスタープランの中では6車線化するということになっておりまして、その実施というのが進んでいるという状況でございます。そういう状況で、特にご心配されているような、こっちは整備したけれども市内側がボトルネックになるという状況ではないということでございます。

あとスケジュールですけれども、ドラフトファイナルレポートの最終的な説明を行った上でファイナルレポートの作成ということになるのですが、これはこちらのほうで最終的な無償資金協力の実施決定、財務実行協議とか、あと閣議とか、そういう日程を踏まえてこういう形になっております。以上です。

○村山委員長 ほかはいかがでしょうか。

早瀬委員。

○早瀬委員 先ほどの代替案の議論と少し絡むのですけれども、鉄道だとかそういうものではなく道路が必要なのである、戦略的な意味での代替案の検討はしない。しかも立地レベルでの道路の路線というのも決まっているということで、立地レベルでも代替案の検討はしない。装置的な、技術的なレベルでだけやりますということですよ。それはそれで理解できますが、ただそのときに道路の必要性というのでしょうか、そこについてはきっちりと説明をしていただきたいと思いますというふうに思います。必然性、

必要性ですね。

そういう意味からすると、事業の背景のスライドのところで、このカラチ市とカシム港を結ぶ国道5号線は、カラチ市とパキスタン全土を結ぶ主要幹線道路であるという言葉が最初は全然理解できなかった。「全土を結ぶ」、港と市内を結ぶ国道がカラチ市とパキスタン全土を結ぶ国道であるという表現が理解できなかったのですけれども、このあたりをきっちりと書いていただくようにしてください。

○竹内 ありがとうございます。道路の必要性、必然性。当然のことですので、ちゃんとご説明できるようにいたします。

二つ目は簡単にご説明したらよろしいでしょうか。

簡単にご説明しますが、地図上のここからこちらを超えてこう行くことで、カラチはパキスタンの南のほうにありまして、国がこういう形になっているのですが、ここからずっと先が国道の北のほうに進む街道となっておりまして、それを構成する一区間になっているということでご説明しておりましたが、文章が悪くて申しわけございませんでした。そこはちゃんと点検をして、きちんとわかりやすいように書きたいと思います。ありがとうございます。

○村山委員長 ほかはよろしいでしょうか。

最後のスケジュールの件ですが、2回目の調査が大体7月中には終わりそうな感じがですか。スコーピングの、ワーキングを開いていろいろご意見が出る可能性があるのですが、そういったことにもご対応いただけたらと考えてよろしいでしょうか。

○竹内 はい。出た内容次第だと思いますけれども、出た内容を受けまして検討させていただきたいと思っております。

○村山委員長 よろしく願いいたします。

では、他にないようでしたら、これでこの件を終了したいと思います。どうもありがとうございました。

この件を含めてワーキングのスケジュールの確認をさせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

○渡辺 ありがとうございます。お配りした議事次第の裏側に、いつものとおり9月までのスケジュール予定表が添付されております。具体的な日程調整の前に、私のほうから2点ご説明申し上げますけれども、まず1点目、9月の全体会合ですけれども、第1月曜日もしくは金曜日ということで全体会合の日程を決めておりますけれども、9月につきましては、9月4日が学会と日程が重なっているということで、村山委員長初め多くの方がそちらにご出席されるということです。またJICA側の都合で恐縮なのですが、会議室がこの時期は結構埋まっているため、最終的に9月11日金曜日、かつ場所がJICA本部ではなくて、竹橋合同ビルで開催させていただきたいと思います。既に9月4日でスケジュールいただいている委員の方には大変恐縮ですが、このような変更をさせていただいておりますのでよろしくお願いいたします。これが1点目です。

2点目が、7月のワーキングにつきましては、既に資料等を配付しております7月13日のモザンビークの案件に続きまして、先ほど説明申し上げましたパキスタンの案件が7月24日。モンゴルのドラフトファイナルレポートの助言ワーキンググループを7月31日に予定しております。これから7月、8月、9月も含めて、皆様のご都合のよい、悪いをお伺いいたしますけれども、特にこのモンゴルの案件につきましてはドラフトファイナルレポートの段階ということで、備考に参考として記載しているとおり、昨年10月にスコーピング案のワーキンググループの際には田辺主査以下、石田委員、作本委員、清水谷委員、二宮委員という方々に当時ご議論いただいております。ワーキンググループの継続性という意味からしますと、可能な限りスコーピング案でご出席、ご検討いただいた委員の方に、この7月31日の会議にもご参加いただけるとありがたいと事務局では考えております。

以上のような2点の事項を踏まえて、皆様のほうから、特に7月、8月につきましてご予約の変更等、あるいはこちらのワーキングに参加したいというご要望等がございましたら、この場でよろしくお願ひいたします。

○二宮委員 すみません、今、課長にお話しいただいたところで恐縮なのですが、31日は別の用件が入ってしまっていて、仮にといいますか、私はこれを外していただいて、もう一つの用件の方を動かさないか検討してみます。スコーピングのときに参加していますので、できれば参加したいと思っておりますので。一応今の段階では消しておいてください。また調整できたらご連絡差し上げます。よろしくお願いします。

○渡辺 はい、了解しました。

○原嶋委員 7月31日出席します。

○渡辺 では、原嶋委員に7月31日にご参加いただきたく。

ほかに、7月31日には今のところ二宮委員を除きますと3名ということになりますけれども、どなたかご出席をご検討いただきたいと思いますけれども。

そのほか7月以外も、8月のほうのご予定の変更等ございましたらこの場でよろしくお願ひいたします。

○柳委員 柳ですけれども、7月31日は入っても大丈夫です。

○渡辺 それでは、柳委員に7月31日にお願ひいたします。

○村山委員長 村山ですが、24日に名前を入れていただいて、担当させていただくのですが、当日は別の用件で参加ができませんので、コメントの形でお送りしたいと思います。

○渡辺 承知しました。24日は村山委員はご出席できないもののコメントを頂けるといことです。今4名ですけれども、どなたかほかにご参加いただける委員はいますでしょうか。

○清水谷委員 8月17日が都合が悪くなりましたので消していただきたいと思います。それで、7月が増えるのですけれども、もしおられないということであれば、31日も

参加をしてもいいのですけれども。

○渡辺 では、清水谷委員に7月31日にご参加いただいて、二宮委員もどちらかご決定いただくということで、最大6名になりますので、このメンバーで7月31日のワーキンググループを開催させていただきたいと思います。

ほかにございますでしょうか。

○早瀬委員 7月24日、誰もおられなければ。

○渡辺 では、早瀬委員に7月24日にご参加いただきたいと思います。

それでは、8月の予定は、こちらもワーキングに諮れる案件があるかどうかということころはまだ検討中でありますので、7月につきましては助言委員会にご参加いただく委員のメンバーが固まったということで、本日はこれまでとさせていただきたいと思います。

念のため申し上げますと、7月13日は変更なし。7月24につきましては早瀬委員に追加でご出席いただく。村山委員長は当日欠席でコメントのみでご対応いただく。7月31日につきましては、二宮委員が現時点では欠席ですけれども出席の可否をご検討いただくということで、原嶋委員、柳委員、清水谷委員の3名に31日に追加でご出席いただく。そのほか、8月17日の清水谷委員につきましてはご欠席ということで事務局のほうで了解いたしました。

引き続き8月、特に8月のワーキンググループにかかる案件が見えてきたところで、また日程調整等をメールベースでさせていただくと思いますのでよろしくお願いいたします。以上です。

○村山委員長 ありがとうございます。

9月の全体会合がこのような形で変更ということですが、あまりにも少ないと困るのですけれども、大丈夫でしょうか。今の時点でご都合が悪いという方はどの程度いらっしゃるでしょうか。

あまりいらっしゃらないですね、わかりました。ではこの形で進めさせていただきます。9月のこの全体会合の日、私は学内で所用がありまして、作本副委員長に進行をお願いする予定であります。よろしくお願いいたします。

では、スケジュール確認をいただいたということで、次のほうに進めさせていただきます。今日は助言文書の確定が6件で、最後の2件は非常に短い期間でまとめているものですが、それぞれ進めていきたいと思います。

最初がベトナムの幹線道路整備事業のスコーピング案ということで、主査を石田委員をお願いしております。ただ、まだお見えになっていないのでどうしましょうか。

○渡辺 石田委員から、遅れているため4時ごろに到着するとの連絡が入っておりますので、大変恐縮ですが次のインドの案件からお願いいたします。

○村山委員長 よろしいですか。

では、最初のベトナムの案件は後に回すということで、次のインドの高速鉄道の開

発計画調査について進めていきたいと思います。こちらについては作本副委員長に主査をお願いしておりますので、ご説明をお願いいたします。

○作本副委員長 それでは、まず概要をご紹介します、コメントについて手短に進めたいと思います。

この案件自体に皆さん方のご理解をいただきたいのですが、かなり大型の案件です。既に5年以上かけて、恐らくこの案件というのは議論されてきたものと思っています。

今回のこの案件ですが、インド国のアーメダバードとムンバイの間の500kmに及ぶ高速鉄道といいますから新幹線の事業でありまして、2009年にできた中長期計画、いわゆる2020年鉄道ビジョンと呼ばれる、それに沿った7本の新幹線をインド国内に作る、そのうちのトップバッターというか、第1番目に当たる事業であります。日印両国が新幹線で協力するという意味では、国家事業に近いぐらいとても重要な事業だろうというふうに考えられます。

4人の委員、ここに平山委員、村山委員、米田委員プラス私ということで106件のコメントをいただきました。それを討議を重ねた結果、最終的には36件にまとめさせていただきました。

これだけの大きい案件につきまして、やっぱり環境社会配慮を考える上でインドの複雑な、先ほど松本委員からもありましたけれども、複雑な経済社会状況をどうしても考えなきゃいけないだろうということがあります。やはりこの事業の必要性というのをどのように考えるかということで、いろいろ我々も議論を重ねてきました。この地域では75%の住民が月1万円、円に置きかえることがいいかどうか分かりませんが、1万円未満の生活をされております。あとRAPではこの周辺の住民は90%の参加者が、この新幹線によって利益を得ない、ベネフィットを感じないというようなことも答えております。またAIDSでありますとか、あるいは性を職業とする女性の数も極めて多いというだけじゃなくて、貧困とかカーストの問題、こういう少数民族、あるいは保健、衛生上の問題、こういうのが多々残されているところで新幹線というものを扱うというようなことであります。

私自身も、昔になりますけれどもムンバイに行ったおりに白い粉を売りつけられるようなことがありましたし、貧しい子どもたちが後から追いかけてくるというようなことで、お金欲しさでありますけれども、そんなことがあった。この事業がどうやって役立つかということを考える上で、私どももとても慎重に考えざるを得なかったということがあります。

新幹線に近い話になりますと、州の2%程度のエネルギーを消費するに過ぎないというようなことを聞いておりますけれども、将来にこの新幹線の本数が増えたり、あるいは7本全部が動き出すような時代になりますと、今インドが45%を石炭火力にエネルギー源を依存しておりますけれども、これが将来どうなるのかということがありま

す。やはり我々も考えなきゃいけないのは、2014年9月に日本とインドの間での原子力平和協定がやはり不実施だったというようなことも我々は頭の隅に入れていなきゃいけないというような気がいたします。

あともう一つ、インドは最近、環境省の名前を「環境森林気候変動省」というふうに置きかえました。それだけにCO₂の排出、あるいは温暖化に関して、今年が温暖化防止条約締結年でありますけれども、注意を払っているというふうに考える必要があるのではないかと思います。

さらに、本事業はやはりCO₂の排出。これに将来的にどのようにかわっていくのかということを考えなきゃいけないかと思います。いただいた報告書のほうでは、やはりCO₂排出の効率性には大変寄与する、役立つというような説明があったのでありますけれども、私どもはこのCO₂の排出総量において、やはり当面は加速化させるのではないかと懸念を感じました。とりわけインドではEIAの中から鉄道が項目として除外されております。もちろん鉄道法の中には書かれておりますけれども、外れておるわけでありまして、新幹線に関する特別の法律も制定されていないというところこの事業を先に行わなきゃいけないということを理解しなければなりません。

あと、やはり4人でこのテーマを検討させていただいたということで、専門分野がいろいろ重なるところがあります。騒音・振動の問題、あるいは生態系については米田さんがおられましたけれども、あるいは最新技術、こういうようなところでまだまだ不足なところがありまして、最近インドではいろんな社会問題が起こっている中で、十分にこの助言で総合的にというか、精緻に対応できたかどうかということについては、私自身はまだ若干の不安があります。

それでは、個別の内容に入らせていただきます。

全体で36の助言からなっておりまして、ここでは全体事項と代替案、環境配慮、社会配慮、ステークホルダーというような構成になっております。

全体事項におきましては、まず冒頭に、1番目でありますけれども、利用料金の設定。先ほど所得のことを申し上げましたけれども、新幹線を使える人たちはどのくらいいるのかということでもあります。

2番目。これはきめ細かい調査法を求める内容でありまして、いわゆる調査を行っても結果の限界、制約要因、こういうようなものをやはりFRに記述してもらいたい。

要約の形で進めさせていただきます。

3番目。これは動力源で、先ほど申し上げた将来的な確保であります。これについては先ほど申し上げました。

次に代替案の検討でありますけれども、1番目が主要都市間の線形。どういう線形をとるのかということについて配慮したのかどうかと、それ自体をまずはっきり記述してくださいということが4番目であります。

5番目。これは私の意見でありますけれども、いただいたEIA報告書の中には、RAP

に書かれている報告書と若干のずれがあったり、十分にこのEIAの報告書の側で反映していなかったりという過不足の問題もありますので、こちら辺を調整してくださいということです。

6番目。これは自然環境への影響、森林への影響とタネクリークという小さい川、こちらへの影響の視点の比較を実際行ったんだということを、このFRの報告書に書き込んでくださいということです。

7番目。これは今のタネクリークという川を横切るところでトンネルと高架の長短を比較したかどうか、及びトンネルを最終的に選んだその理由を書き込んでくださいということです。

次がスコopingマトリクスであります、土の採取及び残土の処理について記載して、そのための緩和策、対策を記述するようにということです。

9番目。これは三つの案を検討していることは確かなのでありますけれども、そのどれに基づいたその先のマトリクスであるのかということの説明が弱いので、1、2、3の案のどれを特定して、さらにそれに伴う比較であるということを明記してもらいたいということです。

10番目、気候変動。これにつきましてはCO2排出の効率性。先ほど申し上げましたが、それについてはうたっているけれども、CO2排出増を考慮しても温暖化防止に寄与するというような説明をきちんと書き込んでくれないでしょうかというようなことが10番目であります。

次の環境配慮のグループであります、測定データの信頼性確保に留意することというようなことがあります。データそのものに、「最新のデータだ」という説明はありましたけれども、何年のデータであるとか、そのような詳細な説明がなかった箇所があったかと思います。

12番目。森林伐採が必要となる面積も記入すること。

13番目。森林保護区の説明を、目的、区分けを書き込むこと。

14番目。樹木の移植、植栽のために、その具体的な場所、規模に関する情報も書き込むこと。

15番目。これはいわゆるSensitive Zoneというのでしょうか、ESZとあいてありますが、これについて、あるのかないのか。というのは、この路線がここに書いてありますようにNational ParkとかWildlife Sanctuaryの間を縫うことが予定されておりますので、このESZがあるのかないのかということも記入してください。

16番目。これは駅の予定地がReserved Forestに隣接するということなので駅を。

17番目。これも騒音と振動でありますけれども、人以外の動物に影響があるのかないのか、これもはっきりさせてくださいということです。

18番目。これも自然環境に関して、駅とか車両基地を作ることによる影響というものがあるのかどうかということであります。

19番目。これは野生生物の障害や死亡、あるいは移植または植林した樹木の状態をモニタリングに記入してくださいということです。

20番目が騒音・振動。これもモニタリングについて、測定地点をどうやって選んだのかということを書き込んでください。

21番目。部分的にはこの騒音基準を超えて騒音を起こしてしまう場合があるわけですが、その対応策について書き込むこと。

22番。ステークホルダー協議で出ているような浸水対策はどうするのかということです。

23番。トンネルを掘削することになりますけれども、その場合の残土の量あるいは処理方法も記述すること。

次が社会配慮になりますが、ムンバイ駅が世界遺産となっているということで、そちらへの影響はどうかということです。

25番。こちらは社会的な制度とか体制、あるいはこういうIndigenous、固有の人たちとか少数民族ですね、こういうような人たちへの影響というのは、操業中モニタリングを通してきちんと確認すること。これを「影響不明」として扱ってしまう理由とか、必要性についてもきちんとFRに書き込んでくださいということです。

26番目。これはRAPに記載されている金銭補償以外の生計回復支援策についても記述すること。

27番が学校、市場、職場、飲料水へのアクセス等についての影響が指摘されているのでありますけれども、対応策を示すこと。

28番目が移転先の候補地についての情報が記入されていないというので、それについて触れること。

29番目が、今度は農地の問題です。移転後の代替農地についての説明を補うことというようなことです。

30番目。生計回復手段についても具体的に記入すること。

31番目。これは教育、衛生等で支援のために必要な経費の裏づけを明記してくださいということです。

32番。これはお寺とか学校へのアクセス阻害というものが生じるので、そちらに関する対策を明記すること。

最後のグループがステークホルダー協議、あるいは情報公開に関するところですが、インドの国情から見て女性の割合がどのくらいあったのかをきちんと書き込むこと。

34番目が被影響住民への参加呼びかけを検討することと、それを記述すること。あるいは反対意見が出ている場合には、それに対する対応策というものもきちんと書き込むことというようなことです。

35番目が被影響世帯に対する聞き取り調査について、サンプリングを含めた方法と

対象世帯が受ける影響の程度、あるいは社会的属性についてできる限り書き込むこと。

36番。先ほども申し上げましたけれども、RAPでは90%の「利益がない」と答えている人たちがおりますので、理解、促進の方法を確保すること。

以上です。

○村山委員長 ありがとうございます。

それでは、今のご説明に対して何かお気づきの点はありますでしょうか。

○渡辺 村山委員長、先ほど、冒頭で作本主査から幾つか調査の制約があったということで助言をいただいております。その点に関してワーキンググループでは何度かご説明申し上げておるのですが、改めて全体会合の場で本件調査を担当している事業部門のほうからご説明させていただいて、その上で全体の議論を進めていただければと思います。

○庄司 社会基盤・平和構築部の庄司と申します。

インドのRailway Actですけれども、Railway Amendment Act 2008というものがございまして、その中でMOR、いわゆる鉄道省が事業開始宣言をすることをもって住民等の情報開示が行われるということとなっております。この事業につきましてはまだ事業開始宣言が行われていないために、詳細な土地の情報によって住民を特定できるところまではまだ至っておらず、今後のさらなる調査の中で、それらを事業開始宣言後に確定していくということとなります。以上でございます。

○作本副委員長 ありがとうございます。確かにインドではこの鉄道に関して社会配慮というか、環境配慮を行いなさいということはRailway Actで書かれているということは、私は現物を読んではおりませんが聞いております。

ただ、JICAのスタンスとしては情報開示、この法律に基づくからできないというよりも、我々はガイドラインに基づくわけありますから、そのあたりの調整はどのように考えられるか教えてください。

○庄司 本事業の本体審査が行われるまでには、住民の特定などは今後のファイナルロケーションサーベイと呼んでいますけれども、その中で情報をとって、環境社会配慮を含む本体借款の審査という形まで持っていきたいというふうに思っております。以上でございます。

○渡辺 事務局のほうから1点補足しますと、先ほど説明申し上げたとおり、本件は協力準備調査ではなくて開発計画調査型技術協力ということで、インド側と共同で計画を作ってきましたが、まだ事業自体が決定していないということもあって調査上の制約が存在しました。要は、まだこの調査自体で完全に環境レビューを行えるまでの情報はそろっておりません。その点につきましては、今後どういう形の調査になるか検討中ですが、何らかの追加的な調査等を実施して、今回不足している事項につきましては環境レビューの方針の報告等の場でご議論させていただく。そのような制約があるというふうにご理解いただきたいと思います。

○作本副委員長 わかりました、ありがとうございます。インドとの共同調査という意味合いが私もよく理解できていなかったのですけれども、環境レビューその他でまたこれからも展開を伝えていただけるということでしたら、それで了解いたしました。ありがとうございます。

○村山委員長 では、今のような背景、状況があるということをご勘案いただいた上で、何かコメントがありましたらお願いをいたします。

二宮委員どうぞ。

○二宮委員 制約がある中での丁寧な助言をありがとうございました。1点、2番の助言に係る点について教えてください。今説明があったので、2番の2行目の「きめの細かい情報提供や参加を求める声が住民の中から出ている」ということは、今のような事情があって明らかにできないことが多かったということによると理解してよろしいのでしょうかという点と、あと、それにしてもステークホルダー協議の参加者が少数にとどまったということは、どういう事情があったのかということをお教えいただきたいです。

○今井 社会基盤部の今井と申します。今、二宮委員のほうからいただきましたコメントの1点目のところです。「きめの細かい情報提供や参加を求める声が住民の中から出ていることから」というところは、全てではございませんけれども、ご指摘のありましたとおり、全て線形が100%確定しているものではないという、若干具体性が見えない部分がございますので、そういったところで提供できる情報というのは限られているところから、こういった声が上がったというふうに考えております。

あと2点目の、ステークホルダーミーティングの参加の人数が少数にとどまっていたというところなのですけれども、こちらのほうは、呼びかけ等々のほうにつきましては声をかけさせていただいて、参加のほうを促させていただいておりますけれども、結果として現時点では人数のほうに限られてしまっていたということになっておりますが、今後も情報が確定していった段階で情報提供のほうを進めていきますので、その段階でより多くの参加者を得られるような形で進めていきたいというふうに考えております。以上でございます。

○二宮委員 ありがとうございます。事情はわかりました。恐らくそれで、ステークホルダー協議の34番の村山委員のご助言のところで、DistrictからVillageのほうへ、なるべく住民の生活に近いところで呼びかけをするようにというようなことにつながっていくのかなと勝手に想像していますが、恐らく次回、事業開始宣言された後に何らかの追加のという、今、課長からお話があったので、その段階でぜひそれを反映していただきたいというふうに思います。よろしくお願いします。

○村山委員長 日比委員どうぞ。

○日比委員 詳細な助言の作成ありがとうございます。これは事務局に確認させていただきたいのですが、先ほどの説明で、いろいろ共同の調査もあって、いろいろ制約

等もあったと。情報等で不十分な部分は環境レビュー段階でまた確認されるというようにおっしゃっていたかと思いますが、この助言で何か所か「ファイナルレポートに記述すること」と書かれている分に関しては、このファイナルレポートの中で反映されるという理解でよろしいのですよね。

○岩田 審査部の岩田です。ご理解いただいているとおりで間違いありません。

○日比委員 ありがとうございます。

○村山委員長 そのほかいかがでしょうか。

○作本副委員長 お時間をいただきありがとうございます。やはりステークホルダーとの協議というか、住民への理解を仰ぐというのでしょうか、浸透させる。そこがかなり弱かったんじゃないかなという感じが、私は印象として持っています。

ここにも幾つか、ステークホルダー関連のところで住民からいろいろな意見が出たということを数点指摘しておりますから、今からでもまたそういう機会があれば。やはり住民の理解のないところに新幹線を走らせるというのは、かなり将来的にもテロ事件なんかも起こっているわけですから、やはり危ないことになりますので、そのあたりは細かい注意を払っていただければと思います。もう既に書いてある内容の反映であります。

○村山委員長 では、ほかはいかがでしょうか。

平山委員どうぞ。

○平山委員 私はこの委員として参加しましたがけれども、議論していてつくづく思いましたのは、それは立派なメンバーが参加しておられたのでこのようにきちんとした助言案ができていくというのはよくわかるのですけれども、これだけの大規模な事業については、もっといろんな注意事項があるのではないかと。例えば騒音・振動の関係、それから500kmもあれば自然環境との関係とか、助言委員会にはこれだけ立派な委員がそろっておられるというときに、ワーキンググループの委員数人だけが細かいデータを勉強した上で助言案を作成するということなのですから、このような大規模な事業については、むしろ全体会で、全員が目こぼしがないようにいい助言ができるような、そういう仕組みというものを考えたほうがいいのではないかと。案件によっては全体会でやるということも、時には考えていいのではないかとということになるかと思いますけれども、そのような方針というのはないのでしょうかということですね。先ほど主査も、「ちょっと懸念を感じました」というふうにおっしゃいましたけれども、確かにそうだろうと思うのです。そこらのところをJICAのほうで検討していただけないのかなというふうに思います。

○村山委員長 今の平山委員のご提案については、この案件にかかわる部分と助言委員会全体の進行にかかわる部分の両方あると思いますが、まずはこの案件についてどのように扱うかをご確認いただいた上で、さらにこういった案件が出てくる場合にどうするかという点をご検討いただければいいのではないかと感じております。

私自身、この件については一応これまでと同じようなルールでやってきて、ここまでまとめてきています。私もコメントを出させていただいたように、現段階ではかなり十分とは言えない部分がありますので、今後の調査に期待するという点が相当程度あるかなと感じています。

そういう意味で、どの時点になるかわかりませんが、環境レビューという段階に至った時点で、その前の調査でJICAがかかわったものについては、通常はワーキングを開かないという方向で進めていますが、この件については環境レビューの段階でも新たな調査が恐らく行われて、結果が出てきていると期待されますので、その時点でワーキングを開かせていただくということをご提案しようと考えていました。

そのときに、今平山委員がおっしゃったような形で、できるだけ多様な分野の方々にご参加をいただいてご検討いただくという形がとれないかと、今の平山委員のご発言も含めて考えているところです。

委員会全体の進めた方としては、かなりの案件を扱うことになっていますので、この案件については、やはり相当大きなもので議論が出てきたということなのですから、一般論としてルールをどうするかということについては、また別の機会に検討させていただければというふうに思っております。

ということですが、ほかに何かご意見等ありますでしょうか。

もしないようでしたら、JICAのほうは特にございませんか。よろしいですか。

○宮崎 いろいろご議論ありがとうございます。この案件が大変大きな案件で、助言委員会だけではなくて世間からも大変注目されている案件だということについては私も理解しております。この案件についてさらなるワーキンググループを開いてはいかがかという村山委員長からのご提案についても、内部で検討させていただいてご相談させていただきたく思います。よろしくお願いいたします。

○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、この案で特に文言の修正もなしということでよろしいでしょうか。

二宮委員どうぞ。

○二宮委員 表記上の問題ですが、6番の「タネクリーク」という片仮名の表現は、他の表現は地名は基本的に英語の表記で統一していただいているみたいですので、そうしていただくと。見たところここだけかなと思いますが、あと確認していただいて統一していただくといいかと思います。よろしくお願いいたします。

○村山委員長 6番の「タネクリーク」については7番と同じ表現ということですね。

清水谷委員ありますか。

○清水谷委員 いいえ、同じところです。

○村山委員長 ほかはよろしいでしょうか。もしないようでしたら、これで確定ということにさせていただきます。どうもありがとうございました。

では、あともう一つ進めさせていただいてよろしいですか。

次がウガンダの灌漑地区開発計画事業でスコーピング案に対する助言案ということです。こちらについては原嶋委員に主査をお願いしております。ご説明よろしく願います。

○原嶋委員 お手元の資料に従ってお話します。タイトルのとおり灌漑用水、天水から灌漑用水に切りかえるという事業でございます。

事業の大きな懸念として二つございまして、一つは天水から灌漑に切りかえるということで、ハードウェアの整備はともかく、長期的に灌漑が現地でしっかり定着するかということに対する懸念が1点。

もう一つは、より大きな懸念ですけれども、優先地域として選ばれたところがラムサール条約の登録湿地の同じ水域の上流に当たるということで、この点が非常に大きな二つの懸念でございます。

助言事項に従いましてお話をします。2ページ以降です。

1番目と2番目につきましては、1番目の懸念に相当するということで、他国での事例をもとに、さらに具体的なモデルを策定して、しっかり灌漑事業が定着するような進め方をしてほしいという助言が1番、2番でございます。

3番、4番、5番につきましては、やや重複する部分もございますけれども、時間をかけてすり合わせることも不可能ではなかったのですけれども、あえて重複するような部分も含めて助言を書かせていただいております。1点目は先ほど申し上げたとおり、ラムサール条約の登録湿地にかかわるということで、ワイズユースの考え方を考慮するという。あるいはラムサール湿地に対する影響というものをしっかりDFRの中で説明するということと、あとガイドラインとの適合性です。JICAのガイドラインとの適合性についてもしっかり説明するというをお願いしてございます。

代替案については幾つか個別の問題がございまして、基幹用水、二次用水はともかく、三次用水ですね、細かな用水路の建設なども予定されているのですけれども、本当にそこまで必要なのかという点とか、あるいは幾つかの灌漑事業の同一取水域、水系の中で行われる場合の累積的な影響についてしっかり考えるということと、代替案の検討の結果の説明、あるいは水路等の全体のレイアウトによる幾つかのオプションの検討などもしっかりお願いしたいということ。あるいは、多くの民族が共存している地域でございますので、ステークホルダー協議の中では異なる民族間の意見調整、あるいは合意形成などにも配慮してほしいということなどが6、7、8、9、10番目が民族間の合意形成で、11番目がレイアウトの問題。

さらに、12番は若干当初の懸念と重複しますけれども、ラムサール条約登録湿地への影響ということについてしっかり明記してほしいということでございます。

スコーピングマトリクスについても幾つかの問題点が指摘されておまして、これについてもやや重複する部分がございますけれども、それぞれの委員のお考えもございますので、無理に調整せずに、若干重複する形で記載をさせていただいております。

て、13番、14番で個別に幾つかの項目について評価の見直しをお願いしてございます。

あと、部材、骨材などの調達に伴う波及的な影響の問題とか、あるいは越境問題といった問題についてもスコーピングマトリクスの中に入れていただくようお願いしてございます。

あと、環境配慮についても幾つかございまして、河川の流走土砂とか、そういった問題。あるいは洪水制御の問題。あるいは19番が、これは先ほどの懸念と一番直接かわる問題でございますけれども、圃場からの排水によるラムサール条約登録湿地への影響ということについて、繰り返しになりますけれども、助言の中に入れさせていただいている。この点が一番大きな問題で、次の段階ではしっかり評価をする必要があらうかと思います。

あと、二次用水等のいわゆる取りつけとか、あるいはその付随的な工事に伴う影響とか、あるいは現地での漁業の状況などについてもやや記載が不足しておりましたので、助言の中に入っているということです。

あと、社会配慮の中では、稲作農家以外の湿地利用者に対する配慮とか、あるいは水利調整というのが大きく行われますので、これによって特に零細の、あるいは伝統的に水を利用している者などが不利益を受けないかといった問題。あるいは土地の収用の問題などについてお願いをしているところです。

あと、ステークホルダーミーティングの実施方法については、現地の状況に応じて実施場所、回数、使用言語などについて幾つかの細かい助言を盛り込んでいるということで全体構成になっております。

以上です。

○村山委員長 ありがとうございます。

それでは、何かお気づきの点がありましたらお願いいたします。

早瀬委員どうぞ。

○早瀬委員 非常に配慮が行き届いたいろんな項目の指摘がありまして、見せていただいている中で、私は具体的にレポートに詳しく目を通していないので少し教えていただきたいと思うのですが、4番のところで、下流にオペタ湖とビシナ湖という閉鎖性の湖沼があるということが書かれてありまして、水質汚濁については13のところで、工事中、供用時の水質汚濁についてBに格上げをして、詳細に緩和策を検討することというふうに書かれております。

それで気になるのは、工事あるいは直接的な影響じゃなしに、この上流域で灌漑事業をする。それによる累積的な影響でその二つの湖沼の富栄養化の問題はどうなるのかということが少し気になるのですけれども、そういったことについての配慮ということについてはされているのかどうか。もしなければ、そうしていただきたいなというふうに思います。

○谷本委員 今の指摘のところなのですけれども、結論から申し上げますと19番の助

言のところで、これは清水谷委員と私のほうで、他の委員も当然ものすごくというか、一番やはり関心を持ったところです。化学肥料、窒素分とかリン、それからもっと怖いのが農薬の問題だと思うのですけれども、こういう形で下流域にどういうふうに流れていくか、その影響をということ。

ワーキンググループのときに説明があったというか、資料にも書いてあったのですが、今のところ非常にプリミティブな、アフリカのウガンダというところで非常に、米というのは地域伝統作物ですから、それほどの影響はない。肥料を使っていない、農薬も使っていないと。むしろ使っているのはアップランドの野菜とか果物です、そちらのほうが使われているという。

本件がどれぐらい本当に開発が進むのかということだと思います。ですから、5年間で開発が進んでいくというふうな計画になっていますけれども、2カ所とも1,000haあるいはもう1カ所が2,000haぐらいで、それほど大きなところではないのですけれども、どういう形で開発が進んでいくのかということが、やっぱり注目される点だと思います。

一つだけ追加させていただきますと、その関係で私のほうから2番目のところに、きちんとモデルを作ってくださいと。一連の作付体系というところで書いておきましたけれども、ここにも肥料分とかというところは書いていませんけれども、そういうところもきちんと農民の方々に教えてくださいと。そういう形でモデルを作って、できればデモファームなんかを作ってほしいという提案をしております。

ですから、モニタリングを含めてきちんとやっていただきたいと、そういう体制を整えてほしいということで、この中には助言としてまとめたつもりです。以上です。

○原嶋委員 今の早瀬先生のご指摘の点は、一応19の中で考慮しているということ。またその中でどういう問題が起きるのかということを含め今後しっかり調べていただきたいということで、私どもとしてはそういったことを盛り込んだという意図でございます。

○村山委員長 では、ほかはいかがでしょうか。

○原嶋委員 よろしいですか。いずれにせよ、非常に懸念している点は2点あって、ガイドライン上、保護区に重大な環境影響を及ぼすような事業をしないということは非常にはっきりと書いてありますので、それについてはかなりやりとりをしまして、事業部ないし審査部の意向としては、それについてはそれなりの自信があり、大丈夫じゃないかというお考えがあるようで、その点については助言する側の委員の側としては、もう少ししっかりした説明と裏づけというものを示してほしいということで、こういう助言に至ったということで、次の段階では、その点しっかり吟味ないし情報提供していただくということをお願いしたいということです。

○村山委員長 では、そういう形で進めていただくということで、助言としてはこれで確定ということでよろしいでしょうか。

ありがとうございました。ではこの形で確定をさせていただきます。どうもありがとうございました。

では、1時間半ほどたちましたので、ここで少し休憩を入れさせていただいて、残りを進めたいと思います。

午後4時03分休憩

午後4時11分再開

○村山委員長 では、そろそろ再開させていただきたいと思います。

助言案の確定があと4件、今日は残っております。順番として、どうでしょうか、ベトナムのほうを先にやりますか。

○渡辺 石田先生大丈夫ですか。では、戻って1番目のベトナムのハイフォンのほうを先にお願いたします。

○村山委員長 では、ベトナムの幹線道路整備事業、こちらは石田主査にご説明よろしくお願いたします。

○石田委員 では、ベトナムの案件の助言案の説明をします。骨折のリハビリで時間がかかってしまって、時間に来られなくて申しわけありませんでした。

本案件は5月29日に田中委員、谷本委員、二宮委員、原嶋委員、平山委員、そして私の合計6名で審議をいたしました。事前資料は1種類です。

では、かいつまんで説明させていただきます。

概略を申し上げますと、この「幹線道路」という名前なのですが、実はこの中に三つ個別に事業があるんです。2ページをめくっていただきますと、全体事項の1番目にブーイェン橋、グエンチャイ橋、第3環状道路というふうに、三つそれぞれ近くはあるのですが河川にかかる橋が二つ、それから島の中を横切るような環状道路ということで三つの事業がありました。ですので、今からご説明する中でも、それぞれ固有名詞が三つ出てくるということをご理解ください。

では、説明いたします。

まず、全体事項の中で、今申し上げましたように3カ所に分かれていますので、EIAについても三つに分けて実施をしてくださいというのが1番です。

それから2番目ですが、今ハイフォン市は急速な経済成長を遂げており、ベトナムももうかなり期待されているところだそうです。であるがゆえに、これから官庁の移転、物流が増えるわけですが、それからあと工業団地や港の整備、それから空港というふうに、2番に括弧書きで書いていますが、いろんな工業関係の大型事業がめじろ押しなのです。この三つの事業はそれらをサポートするものであるということです。そういう記述がありましたので、今回のこの事業では扱わないという大型事業とかかわる累積的な影響についても、ドラフトファイナルに記述をしていただきたいというのが2番目です。

あと代替案が二つありました。これは3番も4番も代替案検討の基準についての助言です。三つの事業について、CO2や汚染物質の排出、それから生態系への影響、用地取得などの社会環境への影響を考慮してくださいと、ルート選定を行う場合にはそういう基準も入れてくださいということです。

それから4番目。これは橋梁案が出されていたのですが、やりとりをすることによって、河川の中に橋脚を作るということがわかってきましたので、それを作る際の水環境への影響も評価をしてくださいというのが4番目です。

続けてスコーピングマトリクスが三つあります。これについては、全て個別のスコーピングマトリクスの項目の評価を見直してくださいということです。順番にいきますと、5番は利害対立や被害と便益の偏在については、ルート選定とあわせて評価をC-にしてくださいと。

6番は、河川の中に橋脚を建設するケースが想定されますので、あわせて水質、底質、水象、生態系については現有の評価からC-にしてくださいと。

同じく7番もそうです。7番は工事中における生態系、雇用や生計手段等の地域経済への評価が、確かこれはC-だったと思うので、それをA-にしてくださいということです。

続けて環境配慮は四つあります。橋を作ったり道路を作るわけですが、土砂、骨材の調達による影響も、当然その調達先に発生するわけですし、それから運搬による影響も出るので、それを検討してくださいと。

それから9番。このブーイエン島というのが、第3環状道路が横切っている島なのです。それからオットロン川北側の湿地、これはブーイエン橋かグエンチャイ橋どちらかがかかるところなのです。経済発展は遂げているのですが、沿岸部ですのでかなり入り組んだ構造になっていて、都市部で都市開発が進んでいるとはいえ、かなり比較的大きなマングローブも、保存状況が悪いとはいえ残っているのです。ですので、その湿地等の生態系保全についてもきちんと検討してくださいと。

それから10番もマングローブに関連します。マングローブと同時に、東南アジアですからマングローブを切り開いてエビの養殖もしています。ですので、マングローブやエビの養殖地のどちらかで利用されている湿地の生態系について、既存の資料とかだけではなくて、実際の利用者、漁業者、住民、それからNGOや自然保護の現地の専門家からも幅広く意見を収集して保全策を作ってくださいというのが10番です。

11番は、データの信頼性を留意してくださいと。

12番は、マングローブを中心とする生態系の調査では、よく普通の生態系調査で希少種や固有種のみに着目するケースもあるので、普通に見られる種や、バイオマスが多い卓越する種などを含む種の構成についても知見を得ておいてくださいという助言です。

13番は、これはやはり今既に何度かご紹介しました、散らばっているとはいえ、あ

る程度の規模と面積を保っているマングローブ林がこの河口域に幾つか残っているのです。ですので、それについてはもちろんオフセットなどを含む補償植林をしていただきたいのですけれども、それだけじゃなくてマングローブ林が持っている機能、それから将来に残す価値というものについて考慮をして、提言をDFRの中で行い、かつステークホルダー協議を通じて、住民にぜひ保存の重要性を示してくださいということです。

14番。洪水や潮汐による水位の上昇についてもう少し詳しく調査を行い、影響を回避、最小化してくださいと。

それから、社会配慮が三つあります。この事前資料では水運が重要な役割を果たしてきた。そうですね、島が小さくて網の目のようになっているから、水運が地域に重要な役割を果たしてきたということが書かれていました。ただ、社会調査等にはそれを調べるということがなかったので、この15番の助言を書かせていただきました。

さらに16番は、ベトナムですからきっと零細な水産養殖業が多々あると思うので、それについても把握をしてください。被害を受けやすいのはそういう零細な人たちですから。

17番。これも養殖池にかかわる方々への土地の補償のみではなくて、移転に伴う補償も検討してくださいと。

ステークホルダー協議は二つあります。橋が近いとはいえ距離的に、物理的に離れていますので、これを合わせてステークホルダー協議を実施するというのは、自然条件だとか社会条件も恐らく違います。ですのでそれぞれ分けて、ガイドラインに従ってステークホルダー協議を別々に開催してくださいと。

19番は15番と深く関連しますが、水運・河川交通を担う人たちを全部呼ぶのは大変ですので、組合、ユニオン、団体等の代表をステークホルダー協議に招いてくださいということです。

最後に20番です。冒頭でも若干申し上げましたけれども、本事業の対象地であるハイフォン市の工業経済開発が行われている地区というのは急速に進んでおりますので、包括的に交通量や環境汚染物質が今後増えることが予想されますので、適切な観測地点を設けて長期的にその推移をモニタリングして、データを蓄積してくださいという助言です。

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。

高橋委員。

○高橋委員 この事業は、先ほどのお話ですと三つの事業がやや独立的にあるというご説明でした。それぞれの助言案も、例えば代替案の3番にありますように、グエンチャイ橋、それからブーイエン橋ですか、それから第3環状道路についてということで、

三つについてこういうことをしなさいと。あるいは4番の場合には、グエンチャイ橋及びブーイェン橋ということで二つの事業についてこういうことをしなさいという言い方がされています。確認なのですが、特にそういう個別の事業名がないところについては、3事業共通で対象になっているというふうな理解でよろしいでしょうか。

○石田委員 はい。3、4はそういう意味で3事業ないしは2事業と分かれていますし、1番も分かれるということは指定していますよね。具体的には皆さん頭の中で想定していたのでいちいち確認はしていませんけれども、3事業の名前を出したほうがいいところは全て出しているはずですよ。これはかなり時間をかけて議論しましたので、出しているはずですのでご理解なさっているとおりだと思いますが、出席なされた委員、私の理解が間違っていれば訂正してください、お願いします。

よろしいですか。今ご発言なさったとおりです。

○高橋委員 私が懸念するのは、逆にこの助言を受け取った側、もちろんJICA事務局も参加をしているからおわかりかとは思いますが、それぞれの助言がどれに対応しているのかというところの共通の理解あるいはすり合わせをきちんと確認をしておいたほうがいいのかと、その点だけです。

○石田委員 ありがとうございます。

JICA事務局よろしいでしょうか。

○渡辺 事務局の理解は、この3コンポーネントというのか、3事業というのかを明記しているところはその全て三つについて確実にこうした検討を行うことということです。そのような記載がないものについては事業全体に当てはまるという理解です。なぜならば三つの事業のうち当てはまるものもあれば、当てはまらないものもあるという理解ですので、3個特出しして書いたものについては、三つすべてについて対応する。それ以外については事業全体でケースバイケースで対応するという理解であります。

○早瀬委員 私もその三つの事業の関連なのですが、1番のところで、「三つに分けて実施すること。」というふうに書かれていますね。基本的にアセスメントというのは、事業を分解して別々に実施すると、個々の事業から出てくる負荷というのは3分の1ずつになってしまうということで、基本的には全体として影響の大きさを評価しなさいというのが基本だというふうに思うのです。ですから、分解して個々のスコーピングをしてアセスメントをするところまではいいのですが、基本は分けないというのがアセスメントだというふうに思っています。そうでないと、小さな事業に分解していったアセスメントをすることによって影響が小さくなるというふうな評価に結びついてしまうわけです。

だから、この1番のところの書き方なのですが、環境影響評価、「EIAについても三つについて個別に実施するとともに、それらの複合的あるいは統合的な影響について検討すること。」というふうな書き方にしておいていただけたらというふうに思います。

○石田委員 ご提案ありがとうございます。今日原嶋委員は来られて……

○作本副委員長 早退されて。

○石田委員 わかりました。起案されたのは原嶋委員ですので、メール審議で原嶋委員にも投げかけて、今のご提言を取り入れるような形にするのが一番いいのではないかというふうに思います。ありがとうございます。

○清水谷委員 1点確認をさせていただきたいと思います。助言案の2番ですけれども、これが、「現在進行中である複数の大型事業（ラックフェン港、カットビ国際空港、工業団地、官庁移転など）がもたらす累積的影響について」というところなのですが、これは、例えばこの助言を受け取ったJICAさん側のほうでは、どの部分を評価しようかというのは、もう具体的にイメージをされて、納得されているのでしょうか。例えば、これを読んで想像するのは、そういう場所や新しい設備ができて、そこに人の移動ができて、車など等の交通量がいろいろ増えていくと。その累積的にどのくらい増えるのかという予測とその影響というのを加えてほしいということではないのかなと思ったのですけれども。それであれば、またスコーピング等においても、その累積的な影響、そういう観点から全て評価をしていく必要があるのではないかなと思っています。

○石田委員 JICAがお答えになる前に私のほうから。清水谷委員がおっしゃったように、まさしく交通量の増加、それから気候変動に与える影響、騒音等スコーピングマトリクスに出てくるものが幾つか直接的に関連してくると思います。私もそれを念頭に置いて、このような「累積的な影響」という言葉でまとめさせていただきました。

ただ、ワーキンググループでは、私がこれを提案したときに、私の口からは特に「累積的影響は何ぞや」ということは申し上げませんでした。個人的意見ですけれども、そのとき議論しなかったのも、私が考えたのは、もちろんそのラックフェン港、カットビ国際空港はこの三つの事業の南側、海に近いほうにあるのですけれども。工業団地と官庁移転が、確か北なのです。だから南北に二つずつあるのです。ということで、物流はすごく変化するだろうし、と思ったのですが。関連はあるけれども、関連と影響はもたらすだろうけれども、スコーピングマトリクスに載せるほどのものかどうか、私は判断がつかねたので、もう少し中長期にわたる話ではないかと思ったものですから、私個人はスコーピングマトリクスというお話を出さずに、DFRに記して注意を促してくださいという意味合いでした。

JICAさんはいかがでしょう。

○柴田 本日事業部のほうが業務の都合で同席できなかったのですが、代理での対応になりますけれども、基本的にワーキングの時点では、具体的な累積的影響のご指摘というのはいただいていたのですが、清水谷委員がおっしゃるとおり、今回、交通網の改善というところが大きな事業の目的となっていますので、そこについての確認というのは、基本的には道路の設計をする上でも重要なポイントになってきます。清

水谷委員がおっしゃったとおりの調査なのかというところまでは確実にご返答できないのですが、その全体的な物流というところは調査の内容に含まれていると思います。

○清水谷委員 ということは、スコーピングマトリクス等で影響予測をしているというところは、ある程度こういう現在進行中の事業も想定して、このくらいになるのではないかという予測で評価をされるということによろしいでしょうか。

○石田委員 もし覚えておられたら、ほかの出席された委員の方々からもぜひご意見をいただきたいのですが、私の消えかかり始めている記憶では、それを無理に思い出すと、これは私が起案して作りましたけれども、これについて追加の議論を多々した覚えはありません。だから、私の口から騒音だとか、気候変動への影響だということも言っていないので、皆さんの頭の中にはなかったのではないかなという気はしています。つまり、スコーピングマトリクスに書いて、その評価を見直すべきかというところは未議論というか、議論になっていなかったと思います。

○柴田 石田委員がおっしゃるとおり、スコーピングに入れるという議論は特にさせていただいていなかったので、この累積的な影響については、DFRには書くというところでJICAのほうは認識していると思います。

○清水谷委員 わかりました。DFRに記述されるということは、DFRの中では一応こういう幾つかの一連の計画の事業も想定した上で評価をしたというふうに考えてよろしいですか。DFRに書かれるということは、多分そういうことになるのではないかと考えたのですけれども。

○石田委員 全体会合ですので、清水谷委員のほうから、これをぜひスコーピングマトリクスのほうでも再検討してくださいということで全体会合が納得すれば、それはそれでワーキングとしてはもう一回メール審議します。

○村山委員長 私もワーキングに出ていないので詳しいことはわからないのですが、あくまでこの事業は幹線道路の整備が目的なので、都市全体の累積的な影響を対象にするというのは、少しスコープを広げ過ぎかなと思います。そういう意味で、可能性としてはこういった事業が行われることによる交通量の増加がどの程度見込まれるか。それを考慮した上で道路整備の影響がどの程度出てくるかというあたりまでなのかなという気がするのですけれども、そういう理解でよろしいでしょうか。

ですから、スコーピングマトリクスに反映することではないという気はするのですけれども。

○清水谷委員 わかりました、村山委員長のご説明で納得しました。

○鋤柄委員 1点確認なのですが、3番で、代替案の検討のところCO2等々、マングローブ林、用地取得ということを考えてルート選定を行うことという助言になっていますが、全体としてこれらのことを考慮せずに決めているはずはないので、先ほどの話の繰り返しになってしまいますけれども、全体として一つの案として、これが案の1です、案の2ですというふうに出てきているのに対して、それぞれグエンチャイ橋、

ブーイェン橋及び第3環状線のコンポーネントについてこれらの項目を考慮して、先ほど早瀬先生がおっしゃったのと逆になってしまうかもしれませんが、個別に代替案を出して評価せよという意味合いだと理解してよろしいのでしょうか。

○石田委員 後でJICAからも補足をいただきたいのですが、いただいた資料ではそれぞれ三つについて説明があって、例えばグエンチャイ橋はこういうルートを通しますということで、その前に説明がきちんと書かれています。ここの地域はエビ養殖業とマングローブがこんな形で存在していて、このルートを通すとこういう影響が出そうですという説明がなされていたのです。

それから、例えば第3環状道路については島の中を通しますので、ルートが幾つか提示されていました。それとマングローブやエビ養殖への影響。

それから、グエンチャイ橋、ブーイェン橋、第3環状道路は、その説明によると、例えば第3環状道路が大きなマングローブの地帯を通るのであればマングローブについての記述がきちんとあって、ブーイェン橋はエビ養殖が非常に大きな影響が出そうという予想がなされたのであればエビ養殖についてというふうに、個別にそれぞれ与える影響が違っているので、それについての記述はあったのですが、私たちがわざわざここに出したのは、CO2だとか生態系への影響だとか、用地取得などの社会環境、これは確か抜けていたと思うのです。抜けていてルート選定のお話がされていたので、改めてそれを考慮した上で、ルート選定をもう一度再考慮してくださいという意図だったと思います。委員の方々も、私の間違いがあればぜひ補足をお願いします。

○平山委員 この3番については私も意見を出しているのですが、今石田委員からお話がありましたように、そのような状況で、この線形の決定、箇所づけの決定については、いわゆる環境的な要素というものがほとんど考慮されていなくて、そしてこういうふうなルートを決めたということだけ、先ほど石田委員のご説明のあったような中身だけで、説明がありました。私はこのようなものはEIAとは言わないのではないかということを申し上げた記憶がありますし、これは蒸し返すようですが、先ほどのインドの新幹線の話についても、その線形の決定について一定の環境要素について環境影響が一番少ないから、だからこのルートを選んだという説明が全くないのです。ですけれども、資料としてはEIA Studyというものが出てきている。一体これはJICAのほうでEIAという言葉を使うときに、どういうふうな意味で使っておられるのかということを私は申し上げた記憶があります。そういう基本にかかわる強い深刻な意味合いを持っているのが3番ということでもあります。

○石田委員 よろしいでしょうか。

○村山委員長 では、大体よろしいでしょうか。もしないようでしたら、これで確定をさせていただきますが。

1番の項目については先ほど早瀬委員からご指摘があましたので、これについてはメール審議ということで確定をお願いしたいと思います。

○石田委員 はい。

○村山委員長 では、その形でよろしく願いいたします、ありがとうございました。

では、次に二つ飛んで4番目、ミャンマーの新国際空港開発運営事業のスコーピング案ということです。こちらについては田辺委員に主査をお願いしております。よろしく願いいたします。

○田辺委員 ヤンゴンの郊外に建設される空港案件でして、既存の国際空港が容量オーバーしていると。かつ市街地にあるために拡張が困難であるということで、郊外のバゴー市の周辺に新空港を建設する事業です。

細かい点に入る前に3点ほど大きな点で申し上げますと、この案件はPPP案件でして、既にミャンマー側がこのサイトに決定して、日本企業がかかわっているという案件なので、代替案の検討においては制約があるということがワーキンググループの中でも話題になりました。

具体的には5番ですが、9つの候補地の比較をミャンマー側で行っていますがその中で環境社会配慮が検討されたかどうかは明らかになっていない状況なのかなと思います。

また20番でステークホルダー協議の開催状況についてコメントをしていますが、これも必ずしも明らかになっていなかったという状況でございます。

それから、大きなところの2点目としましては、当初、資料をいただいた中では、空港のコンポーネントに関しては移転住民がいないというご説明だったのですが、その後、移転住民がいたということが明らかになりまして、それについてきちんと、なぜ新たに移転住民が見つかったのか。今後もそういったことが起こらないのかということが懸念される点として挙がりました。具体的には8番の点です。

それから、大きなところの3点目といたしましては、これはいろいろと歴史的な経緯があって、もともと旧日本軍が滑走路を建設していたとか、それから90年代に韓国が空港を建設しようとしていたのですが中止になったということで、これまで過去に用地取得が行われておりまして、その過去の用地取得、移転の状況がどうなのかということが懸念として挙がりました。具体的には13番から15番といった点です。

具体的な点に入りますと、全体事項としては4点ありまして、マスタープランであるとか、需要予測との関係性といったところがあります。

それから5番は先ほど申し上げたとおりでして、6番、7番は特に飛行機の進入ルート上の野生保護区との関係性についての問題です。

それから8番は先ほど申し上げたとおりで、9番は滑走路を軍が使っていたということで、有害物質等がないかどうかということ調べるということとか、それから灌漑用水への影響。

それから11番は周辺道路の交通量の予測。12番は騒音といったあたりです。

社会配慮に入りまして、13番から15番は先ほど申し上げたとおりでして、16番はサ

イト内に今ミャンマー軍の関連施設があるそうですが、その移転先での影響ということ。

それから17番は、この空港の敷地内で住んでいる方の詳細の情報を確認する。先ほど申し上げたとおりの点です。

それから18番は、ステークホルダー協議を開催しても、実際に政府が見張っている中でなかなか本当のことが言えないのではないかとということで、きめ細かなインタビュー等が必要なのではないかとということ。

それから議事録の作成をきちんに行うということ。

それから20番は先ほど申し上げたとおり、代替案検討時のステークホルダー協議開催状況ということです。

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。

特にありませんでしょうか。

特になければこれで確定ということになりますが、よろしいですか。

では、その形で進めさせていただきます。ありがとうございます。

次がインドの横断道路建設事業ですね、こちらもスコーピング案ということです。主査を谷本委員にお願いをしております。よろしくお願いいたします。

○谷本委員 ムンバイの湾を横断する道路です。橋梁をやっていきたいということのスコーピングの助言です。

今、図を出していただいていると思いますが、ちょっと小さいのですが、やはり本件の一つの大きな問題は代替案です。ルートが上から赤、緑、黄色とあるのですが、赤の部分でほぼ決まっているというふうなことで、ワーキンググループでもその点についての議論がいろいろ出ました。

その写真をそのままにしておいていただいて、ワーキンググループは26日、メンバーは石田委員、岡山委員、清水谷委員、二宮委員、早瀬委員、そして私の6名で行いました。

本件も、実はいろいろいきさつがあるということで、そもそもはインド側でいろいろ、もう20年、30年にわたってこれをやりたいという、まさにドリームプロジェクトになっているわけですが、直近ではPPPで考えていた、Rapid EIA、簡易なEIAではBOTという書かれ方をしていましたけれども、そういう経緯がありますということの一つ申し上げて、全体事項、助言のほうでは1番で、過去の経緯をきちんと、2番がそうなのですが、過去の経緯をきちんとしてくださいということが一つ大きな助言になっています。

戻りまして1番のところで、ではPPPでやろうとしていて何で駄目になったのか、今回有償資金協力のほうに持ってこようとしているのか、そのあたりをきちんと踏まえ

た上での調査をこれから進めてくださいという大きな助言になっています。

それから3番目は、石田委員が本当にいろいろ考えてくれて、交通需要とか経済の発展とか地域ニーズのというところで、やはり本件を取り巻くいろんな状況を考えて、内容をDFRに記載してくださいと。環境のまさに収容力というのですか、本件をやっていく上で本当に大丈夫なのかというふうなところも、あるいはこの地域のセクターなど開発計画、そういうところもきちんと踏まえて本事業の妥当性を書いてください。あわせて環境管理計画なんかも作成を提案してくださいということが3番目です。

それから4番は、二宮委員のほうから、やはり資料によると、既存道路の路面の劣化とかを含めてやはり維持・管理の問題があるようなので、今後この事業、そしてそれにつながる道路網の整備、維持・管理のあり方をきちんとまとめてくださいという提案になっています。

5番目が需要予測です。既に北のほうに1本、先ほども出ましたタネクリークというところを渡る橋があります。そこに対してどういうふうな、本件は大きな14kmにわたる橋なのですけれども、橋梁ですが、どういう影響があるのか、どういう渋滞緩和の効果ですね。それから効用として、例えばCO2削減がどのようになるのか、このあたりをきちんと書いてくださいという提案です。

それから6番目は、やはりこういう道路を作っていきますと、いろんな累積的な開発、プラスの面、マイナスの面が発生しますと。大規模、小規模も含めていろんな影響が出るので、そのあたりをきちんと書いてくださいというのですか、相手側に申し入れてくださいという提案が出ています。

それから代替案のところ。本当にこの北のルートだけなのかと。それもある面という着地点が決まっているというふうなことなのです。これを本当にもう少し見直す必要があるのではないかということで議論をしたのですけれども、やはりもうこのルートが過去の経緯から、あるいはインド側の要望として、あるいは既存の道路網との関係でこういうことしかないということなので、もう一度生態系、特にマングローブがあります、干潟があります。それからCRZ、海岸規制区域も通りますと。その許可は得ているといえども、そういうところ。そして土地収用のところ。それから、特にインターチェンジ部分は住民移転もあるかもしれない。それから、橋をかけていくとすれば、この湾の潮位への影響、あるいは潮流への影響があるのではないかと。そのあたりを見直して、もう一度このルートを、あるいはその道路との組み合わせとか、インターチェンジの位置とか、そういうところを見直してほしい。それを代替案として考えてほしいということで7番を助言にしております。

8番目、スコーピングマトリクスとしては、幾つかの点が、やはりCではないでしょうと。最低B-に見直しをして、それで調査をやってくださいということです。干潟の生態系、マングローブ林、後ろに生態系が入りますけれども、土地収用とか住民移転、このあたりを見直してくださいと。

それから環境配慮は、9番目に、この橋の左の上のところ、セウリ側の、つまり半島側の出発点のところの干潟にフラミンゴとか、それからクロトキというところの生息地、移動していく上での休むところかもしれませんけれども。ですから、やはりそういう希少な鳥類が短期間でも生息しますので、十分に既存の調査だけではなくて、目視を含めて観察を行ってください。その結果を書いてくださいということです。

10番はコントラクターのヤード。やはり非常に大きなヤードを何十ヘクタールと確保されます。セウリ側、あの左の上のほうです、半島側はもう既に港湾公社の用地等を使うということで大体決まっているようなのですけれども、その規模とか位置とか、それから人員、それから廃棄物関係も含めて注視をしてください。その影響評価をきちんと考えてくださいと。

それからナビムンバイ側、本土側というのですか、右の下のほうです。そこはこれから決めていくということですのでけれども、きちんと必要な対策を入札書類に書くようなことを申し入れてくださいという助言にしております。

それから11番目は、マングローブが一部伐採をされます。代償としてマングローブの植林が行われますけれども、その場所とか方法とか、周辺への影響を考えてやってくださいということです。

それから、干潟がありますということで、こういう干潟保全とか、マングローブなんかの保全とかを含めて日本の知見をきちんと得て、それで本事業の調査に持って行ってくださいということです。

それから13番目は、許可を得て海岸の保全地区を通るということになっていきますけれども、特にその保全地区の生態系をきちんと条件として満たしているかというところで考えてくださいということになっています。

次に14番目。マングローブ、干潟のやはりいろんな効用があるということで、できるだけ、可能な範囲で数値化をして、数量化して、そしてやはり住民、関係者に保全をするようにということで提言をしてほしいということです。数値化をすればやはりわかりやすいという提言になっています。

それから社会配慮では、真ん中のところに世界遺産になっている島があるのですがけれども、そのところは通らないと。他方、左の上のところのセウリというところに要塞があると。これもやはり貴重な遺跡だというふうなことから、その要塞への景観上の影響というものをきちんと評価してくださいということです。

それから16番目は、本土側のほうで土地収用、住民移転の可能性があるので、ガイドラインに従って調査をし、対策を講じてくださいということです。

17番目。交通事故のところで、キャンペーン以外にもいろんな、やはり必要な対策があると思いますので、それを書いてくださいということです。

最後にステークホルダー協議。3点ほどまとめておきました。

一つ目は、やはりローカルランゲージ。現場での英語、ヒンディー語以外の言葉も

使ってください。それから、できるだけ幅広い対象者。場所が会場だということですが、やはり幅広い対象者に来てもらってください。それから一番最後は、文化財、生態系、こういう分野に詳しい利害関係者に参加を求めてくださいという提案になっています。

以上です。

○村山委員長 どうもありがとうございました。

それでは、この案件について何かお気づきの点はありますでしょうか。

○作本副委員長 事務局でもどちらでも構わないのですが、教えていただきたいのですが、前に担当したところに、このRapid EIAというが出てくるのです。このRapid EIAというのはどういうものなのですか。いわゆる初期調査で、初期の段階に本格アセスをやるか、やらないかを判断するためのものなのか、あるいはもう初期、このRapid段階でルートまで選定して決められるということが7番に書いてありますけれども、どういう意味を持ったこのRapid EIAということなのでしょう。

これからもこのRapid EIAで、みんなインドで進められると、全て代替案の比較みたいなことはもう我々にとっては全部終わっているというようなことが起きるのではないかと思います。これはギャップの一部として考えるべきなのか、制度の趣旨を彼ら独自で持っているからしょうがないのだというのかわかりませんが、教えていただければ助かります。

○古賀 審査部の古賀のほうから回答いたします。詳細は調査の中で確認をしたいと思いますが、今聞いているところでは、Rapid EIAというのは、例えば通常のEIAであれば、乾期と雨期とか2期調査するところを1期のみの調査でいいという、やや簡易なバージョンのEIAというふうに聞いております。

参考までにですが、本事業そのものはインド国内法でEIAが必要な事業には該当しておりませんが、一部説明の中にあつた海岸規則区域というものを今回通りますので、そこを通過するためにはRapid EIAが必要で、それを作成して、このCRZを管轄している環境省のほうから既に許可はいただいているというのが状況です。

○作本副委員長 ありがとうございます。確かRapidはこのセンシティブというか、海岸地域とか決めた地域を通る場合にこのRapidの適用があるということですね、そういう意味ではわかりました。

ただそうすると、ここでもう例えば生態系とかそういう分野でセンシティブなところはルート選定が終わっていると。全体について終わっているというのではなくて、いわゆる我々がいうところの初期調査とはまた違うのですね。センシティブな要素を特に入れて、まず第一段階の判断をするということ。よくわからないのですが、早瀬さんはプロフェッショナルですので、わかったら教えてください。

○早瀬委員 これは今ご説明のあったとおり、簡易な環境影響評価という意味でやられているのだというふうに思っています。制度的に環境影響評価をする必要がない事

業なのですけれども、さっきご説明のあったとおり簡易にやられたということで。ですから簡易というのは、我々レビューするほうからすると、それが十分かどうかという視線から見るわけですから、簡易であろうが本当であろうが、いいのではないかなというふうに思いながらやりましたが。

○作本副委員長 わかりました、ありがとうございます。

○平山委員 すみません、重ねて教えていただきたいのですが。作本委員のご質問に非常に絡むのですけれども、Rapid EIAが行われた場合は、そのRapid EIAの中でルート選定というのが行われるということになっているのでしょうか。

○早瀬委員 ルート選定。

○平山委員 ええ。7番のところを作本委員が指摘されて、「Rapid EIAにおいてはルートが既に決定されていることから」と書いてあるのですけれども、これはRapid EIAを行う前にルートが決まっていたのか、それともRapid EIAの中でルートが選定されたということなのか、どちらなのかというのを教えていただければと思うのですけれども。

○早瀬委員 この資料に、スコーピング案の資料をいただいたのと、もう一つRapid EIAの資料と両方いただいています、スコーピング案の資料のほうでは過去の経緯が書かれていなかった。Rapid EIAのほうにはルートがもうほとんど限定されて、それで評価がされていたのですけれども、我々がこのスコーピング案の資料を見た限りでは、何も決まっていないところで代替案の検討をしているような、そこにギャップがありまして、そういうことで、ここで今おっしゃった7番のところの、「Rapid EIAのほうの資料においてはルートが決まっているにもかかわらず」というぐらいの意味だと思っています。

○平山委員 既に決まっているようにRapid EIAでは書かれていたということですか。

○早瀬委員 ですから、それが2番の助言にも書かれているのですけれども、検討の経緯、結果が本調査では明らかにされていない。もう既にRapid EIAもされていて、非常に長い検討がされているのに、それが全くないかのような形で資料が提出されているということが一つ大きな問題になりまして。そういう意味なのです。

○日比委員 ありがとうございます。5番のところでも少しCO₂の緩和効果にも触れていただいているのですけれども、8番とか14番で、特にマングローブ、干潟。ブルーカーボンの側面からこの干潟、マングローブが失われることによるCO₂の吸収、固定量の低下というのここに含まれるという理解でもよろしいでしょうか。8番、14番になりますけれども。

○谷本委員 石田委員、お願いしてもよろしいですか。

○石田委員 14番はそうですね。8番はいかがなのでしょう。

○日比委員 スコーピングのマトリクスの表で、通常だと多分気候、地球温暖化影響というのが最後のほうに出てくるかと思うのですけれども。

○谷本委員 今回スコーピングに入っていましたっけ、CO2削減とか。ちょっと覚えがないですね。

○石田委員 ちょっと覚えがないです。

○渡辺 事務局の理解は、そもそも干潟であるとかマングローブ林がこの事業で影響を受けるところは、基本的にはその橋脚の部分であり、本プロジェクトでは全て高架になっていますので、そんなに大規模な伐採もしくは改変が起きるわけではないという前提でこの議論に入っていました。道路関係のCO2のところはまさに5のところでも議論したのですけれども、8あるいは14のところにおいて明確にCO2の議論をしたという認識ではありません。

○石田委員 今、日比委員に言われて気がつきましたけれども、カーボンですよ、それは一応オフセットは11番でやる時にちゃんと面積とか生態系を守ってくださいねと言っているのですが、カーボンについて特出しということであれば、僕は14番あたりには入れてもいいのではないかと思いますけれども。

○日比委員 そうですね、14あたりに。入れるなら、「マングローブ林、干潟がもたらす環境面及び」のところの「環境面」の後に「（炭素の吸収、固定機能を含む）」とか。

○石田委員 何番ですか。

○日比委員 今、14のところで行ったのですけれども。ここでその環境面と言って、そこだけカーボンに特化するのも若干突飛かなという気はしたのですけれども。14番の中で。

○石田委員 ですので、「炭素吸収等」にしましょうか。

谷本主査、いかがですか。

○谷本委員 まさにこの問題で。はい。

○石田委員 私はぜひ入れてあげるのがいいと思うのですけれども。

○谷本委員 事務局のほうはいかがですか。

○渡辺 14番ですね、そもそも数量化、定量化のところでも議論した過程でも、ワーキンググループの中では、そもそもどうやって数量化できるのか、定量化できるのかというところも含めて可能な範囲で数量化するという議論になっております。

まさにマングローブ林、干潟のCO2の吸収あるいは排出に係る効果の部分が具体的にどう計算できるのかというのがネックとなります。まず今のコメントを受けてもどのようにやればいいのかというのは調査団なりで検討しなくてははいけないし、もし可能であれば日比委員のほうからアドバイスというか、こういうやり方だというのがあれば検討できると思います。

○日比委員 検討はいろんなやり方はあると思うのですけれども、多分IPCCのガイダンスとかでデフォルトの数値の提案とかは出ているかと思いますので、それを使うというのは一つの方法。

○渡辺 個別にそのところをはかるというよりは、ある程度デフォルトで既に設定されている係数か何かを使ってということですね。わかりました。

○日比委員 はい。先ほどそんなに大きな面積ではないというふうに聞きましたので、デフォルト値を使った計算で十分かと思います。

ちょっと気になったのは、やはり最近このブルーカーボン、陸域の森林に比べて同じ面積でも吸収、固定量は非常に大きいケースが多いということもいわれていますから、そういうところにもしっかり気を配る必要はあると思いました。

ただし、マングローブの消失面積から言って、吸収・固定量を実質固有の原単位を使って算定するのが必ずしもここで求められるレベルではないとは思いますが、デフォルト値での概算で宜しいかと思います。

○渡辺 日比委員のアドバイスは了解いたしましたので、そのような対応をいたします。

○二宮委員 すみません、補足ですけれども、14番のところで括弧つきで「等」という形で入れることについては私も特に異論はございませんが、もし日比委員のご関心というか、今ご質問の趣旨が、さっき石田先生がおっしゃったオフセットの部分に関してということであれば、11番の助言は、確か事業の対象となるエリアに約50haでしたか、30でしたか、くらいが対象になって、そのうち0.17くらいが事業に伴ってマングローブ林に対して除去といいますか、負の影響がかかる部分。一応、その5倍の植林をするというルールになっているので、どの場所にどのくらいの分量、あるいは樹種についても検討してくださいというのが11番なので、量的には一応確保されているのかなと。

ただ、コンサルタントの方が、それほど豊かなようには見えないとおっしゃって、石田先生が、見た目だけでは豊かどうか分からないというような議論があったので、その辺のところも含めてきちっと、取った分は十分入れていただくということは、議論はしました。

○日比委員 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。

そうすると、14番のところに、「環境面（炭素吸収等を含む）」というのを加えるということでよろしいですか。

それで確定ということでよろしいでしょうか。

では、その形で進めさせていただきます。どうもありがとうございました。

最後の事業になりますが、タンザニアの洪水対策事業ですね、こちらスコーピング案ということで、鋤柄委員に主査をお願いしております。今週の月曜日にワーキングが開かれ、今回助言案を用意していただいたということです。ありがとうございます。よろしくお願いします。

○鋤柄委員 それでは、ご報告いたします。

本件はタンザニアのダルエサラムから内陸へ向かう鉄道、特に川沿いのところでかなり頻繁に水害に遭って、その本来の機能が達成できなくなっている部分を修理といえますか、対策をとろうという案件でした。月曜日に塩田委員、柴田委員、田辺委員、松本委員、それに私の5人でいろいろ助言内容についてご相談をいたしました。それについてご報告を申し上げます。

1番、全体についてということで、本件はEIAの報告書作成支援を行うという案件でして、その調査期間が、確か乾期しかなかったもので、先ほどのお話ではないですけれども、Rapidに近いというような状況なのですから。それも雨期、乾期両方の情報がそろるように情報収集してくださいというのが1番です。

2番目としまして、先ほど若干申し上げましたけれども、この中央鉄道がなかなか期待された運送量といえますか、それを達成できていないもう一つの理由としては、車両の老化、あるいはメンテナンスが十分ではないということも書かれておりました。

ただ、そちらのほうへの対策はタンザニア政府ご自身、あるいは世界銀行のほうで手当てをするということなので、これはちゃんとDFRに書いてくださいというのが2番です。

3番目。これは将来目標について記述がありませんでしたので、これについてもちゃんと書いていただきたいということです。

4番目としましては、基準日の書きぶりがレポートの中で食い違いがあったので、それについてもちゃんとDFRでははっきりさせていただきたいという内容です。

代替案の検討につきまして、実は代替案が三つありますという形で書かれていましたけれども、代替案の3番目についてはまだ現地調査をしないと詳細な部分まで書けないということでした。なので、それについて、特に影響する世帯についての差をちゃんと示していただきたい、DFRにおいてはそこを明確に書いていただきたいというのが5番です。

6番につきましては、先ほど来の話とは逆のほうなのですから、鉄道ではなくて自動車、トラック等々に流れた場合に、もちろんこの鉄道は電車ではなくディーゼルですけれども、それにしても自動車のほうがCO2が多いので、その辺についての比較もちゃんとやっていただきたいというのが6番です。

7番につきましては、自然災害のリスク、振動等々についても評価を加えて代替案を検討していただきたいという内容です。

スコーピングマトリクスにつきまして6つございます。

8番から11番については、各項目について評価を変えていただきたいということと、特に11番につきましては具体的な理由が書かれておりませんでしたので、きちんと書いた上で今後の調査を進めていただきたいということです。

12番につきましては、具体的な評価の理由。基準値ですとか、そういったようなことがまだ調査途中ということでしたので、これについてはDFR段階では具体的に記入

してくださいということです。

13番につきましては、景観について、言い方はちょっと誤解を招くかもしれませんが、けれども、新しい線路はきっといい景色だろうというような、端的に言ってしまいますとそういうようなことでB+だったので、そうではなくて、やはりちゃんと調査をしてくださいということです。

3ページ目にまいりまして、環境配慮です。

14番目は、やはり鉄道という線物なので、野生動物あるいは家畜等々がかなり横断するだろうということなので、その辺の場所についても注意をしていただきたいと。

15番目。これは先ほどの12番とも関連しますけれども、各環境項目に関する具体的な基準等々について、クリアできることをDFR段階ではその数値も含めて記述していただきたいという内容です。

社会配慮につきまして、16番目ですが、さまざま理由によって人口以外の全国的な調査はあまりおやりになっていないということがあられるようです。ですけれども、識字率等々大事な情報もありますので、それについては現地調査で把握していただきたいというのが16番目です。

17番目。特に川の護岸といいますか、その横断工作物を作るというような事業ではないのですけれども、護岸を作ったりするというその影響がどの程度漁業や川岸の農業利用等々に影響するのかというのを調べていただきたいというのが17番目です。

あとステークホルダー等々につきまして3項目。かなり、線路の対象区間というのでしょうか、それが長いものですから、ちゃんと関連する方々が会議に出られるように配慮していただきたいというのが18番です。

19番目。資産評価様式へと、何というのでしたか、それについて作る、承認をするというところまではレポートに書いてあるのですが、その写しをきちんと対象となる方々の手に渡るようにしていただきたいというのが19番です。

20番目が、苦情申し立ての方法について記述がはっきりしていませんでしたので、これについてもDFR段階ではちゃんと具体的に書いていただきたいと。

以上20項目です。補足等ありましたら、田辺委員、松本委員、ぜひお願いいたします。以上です。

○村山委員長 ありがとうございます。補足は何かありますか。いいですか。

ほかの委員の方で。

○石田委員 ありがとうございます。17番のところを教えてください。17番の括弧書きの「川岸農業」ですか、これはどんなイメージなのでしょう。例えば、中国だと揚子江の上流域、雲南省あたりだと夏場に河川の水位が下がるので、干上がったところでスイカを作ったり夏野菜を作っているのです。雨期になるとできないからやめちゃいますけれども。結構河川敷が広くて巨大な畑が出現するのです。そんなイメージですか。それとも、川岸というのは川の土手の上とか、そんなイメージなのでしょう。

うか。そこを教えてくださいませんか。

それと、この鉄道がその川とどういうふうに、川を越える形で、例えば橋があって、橋脚が流れに影響を与えとか、そういうイメージなのでしょうか。その二つを教えてくださいませんか。

○松本委員 17番ですが、実際にどういう河岸になっているかはわかりませんが、少なくとも河岸を縫うように使っているということですので、私は石田委員と同じ、河川の水位の変動というイメージを持っています。

○鋤柄委員 かなり前に作った鉄道のようなのです。前世紀の初めごろといいますか。ですので、それほどその大きな橋梁で、ばっと渡ってしまうというよりは、ちゃんと大縮尺の地図で確認していませんけれども、川沿いに、川の勾配と同じような感じでとどこも行っているというような。大規模な橋梁をかけて渡っているというものでもなく、今回の補修でもそれほど大きく渡るところは、その辺の議論は、実はあまりしていませんでしたが、それほどないというふうな理解でいます。それで誤解はないですか。

○松本委員 最初の全体会合のときのこれがあるといいです。

○石田委員 今、松本委員に案件概要資料を見せていただいて、写真が2枚あってイメージはつかめました。ありがとうございます。

○高橋委員 今の17番に関連して、まず1点ですが、この事業で下流の浸食とか、河床の変化というのがかなり生じるのでしょうか。もし生じた場合に、社会配慮がありますが、環境配慮はもう既になされているという理解でよろしいのかどうか、その点が1点。

それからもう一つは7番のところですが、そもそもこの事業はそういう洪水対策ということなのですが、代替案の検討で自然災害のリスクがなされていないというふうに読めてしまうのですが、その自然災害のリスク、洪水も入るかと思うのですが、そういうものがなされずに代替案の検討が行われていたのかどうか。その辺がこの洪水対策の事業としては矛盾をするような感じがしますが、その2点について伺いたいと思います。

○松本委員 まず17番ですが、JICA側の説明では、まああまりないであろうということでした。しかし、捕獲漁業をしている人とか、川岸を農地に使っているので、比較的念のためここを確認してほしいということで、議論の中では、微に入り細に入り環境影響を評価してほしいというよりは、やはり捕獲漁業や川岸の農業に影響があるかどうかという点を押さえていただきたいというような議論をいたしました。

○鋤柄委員 そうしましたら、7番のほうに関しまして、代替案の中では自然災害のリスク、一つには自然災害による影響を低減するというのが事業の目的ですので、特に項目を立てての比較はされておりました。なので、その辺も明示的にやっていただけたほうがいいのではないかと。騒音・震動に関しましては、特に工事中と

ということになりましょうか、その辺のルートによる差というものも、特には明示的には検討材料となっておりますので、その辺もきちんとやっていただきたいというのが7番の内容になっています。

○村山委員長 よろしいですか。では、ほかはいかがでしょうか。

もし、特にないようでしたら、この形で確定ということでよろしいでしょうか。

では、その形で進めさせていただきます。ありがとうございました。

では、助言文書の確定はこれで終了しました。その他ということですが、何かありますでしょうか。

もしなければ、次回のスケジュールを確認して終わりたいと思います。

では、簡単に確認をお願いいたします。

○渡辺 ありがとうございました。

では7番、今後の会合スケジュール確認ということで、次回の全体会合です。8月3日月曜日になりますけれども、2時半からJICA本部、具体的には113会議室、隣の部屋になりますので。9月は先ほど申しましたとおり別の建物ですけれども、8月につきましては通常どおり本部で行うことになりますので、ご出席よろしくをお願いいたします。以上です。

○村山委員長 では、これで全体会合を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5時30分閉会