

環境社会配慮助言委員会 第69回 全体会合

日時 平成28年5月16日（月）14:29～17:24
場所 JICA市ヶ谷ビル2階 202AB会議室

（独）国際協力機構

午後2時29分開会

○渡辺（審査部） それでは時間になりましたので、本日の第69回全体会合を開始したいと思います。

まず諸注意事項としまして、これは毎度のことでありますけれども、逐語議事録を作成しております関係で、ご発言される際には必ずマイクを使用してお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、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。3点目、本日マイクは三、四人に1本程度のご使用となっておりますので、恐れ入りますが、適宜マイクを回していただくなどご協力いただきますようお願いいたします。

それでは、議事進行を村山委員長をお願いしたいと思います。

よろしく申し上げます。

○村山委員長 それでは、よろしくお願いいたします。

まず案件概要説明、3件です。

最初がケニアの高架橋建設・道路拡張事業です。

では、まず説明のほうをよろしくお願いいたします。

○渡辺（アフリカ部） アフリカ部第一課の渡辺と申します、よろしくお願い致します。

ケニアのナイロビ高架橋建設・道路拡幅事業につきましてご説明させていただきます。

本日の説明項目は、以下の6項目になってございます。

早速、事業の背景からご説明したいと思います。

ケニアの首都ナイロビ市におきましては、人口増加、交通の増加等で渋滞が大変深刻化しております、経済損失や大気汚染等がひどい状況になってございます。

また、ナイロビ市の人口は増加傾向にございまして、今後ナイロビ都市圏の交通渋滞がますます悪化することが予想されております。私自身も2週間前、ケニアのナイロビに行ってまいりましたが、特に通勤時、朝夕の交通渋滞は大変ひどい状況でございまして、通常であれば数十分で行けるようなところが1時間、場合によっては、天気が悪ければ2時間以上かかるような状況を見てまいりました。

それから、3点目ですけれども、「北部回廊と並行して走るエンタープライズ道路」とあります。後ほど事業の、道路の位置等は地図でご説明いたしますが、支援対象となります道路がナイロビ駅によって分断されている状況でございまして、北部回廊という幹線道路のほうに交通が流れてしまう状況が発生しています。

ご案内かもしれませんが、ナイロビ市は東アフリカ最大の港湾施設を備えるモンバサ港というところから道路がずっと続いておりまして、ナイロビ市を通過して北西に抜けて行ってウガンダ、ルワンダにつながっていく北部回廊が経由しております、ナイロビ市の渋滞の影響で、この北部回廊に影響が出ているという状況でございまして、

こちらの改善というのが、ケニアだけではなくて周辺諸国の経済成長等にも重要というふうに認識してございます。

次のページに行きまして、ケニア政府は国家開発計画「Vision 2030」の中で運輸インフラ開発というのが重点課題の一つとされております。

また、具体的な課題としまして、首都圏の交通混雑の解決が指摘されております。

さらに、ナイロビ市都市開発マスタープランをJICAが以前支援しておりますが、こちらの中では、この事業が優先取り組み事業リストに含まれております。

また、4点目ですけれども、第5回アフリカ開発会議、TICADのVIにおきまして、我が国は民間の貿易促進、アフリカの成長を後押しするため、インフラ整備についての宣言をしておりますが、その中でも北部回廊、経済成長回廊への支援を表明しております。

本事業につきましては、こういった方針に合致するとの認識のもと、取り組んでいきたいと考えております。

事業の概要ですが、事業目的はナイロビ市中心部につながるエンタープライズ道路という道路の拡張・拡幅及び高架橋の建設を行うものでございます。

プロジェクトサイトはナイロビ市でございまして、事業概要は、次のページ以降の地図で、後ほどご説明いたします。

事業実施機関はケニア都市道路公社、インフラ省という省の傘下にある道路公社です。

具体的な事業の位置関係図ですが、真ん中あたりに赤と青の色で、右下から左上に上がっていく道路、これがエンタープライズ道路になりまして、この道路の拡幅を行うもの。

及び、ちょうど真ん中のあたりにオレンジ色の点々がございましてけれども、ここが左右に分断しているナイロビ駅を超えていくための高架橋をつくる場所になります。

事業は、大きく分けて北側と南側の事業に分かれておりまして、次ページ以降でそれぞれの事業概要を示しております。

この7ページが北側事業の少し詳しい事業概要になっておりまして、真ん中の青から赤の部分が高架橋ですけれども、さらに北側に抜けていく道路の拡幅、ないしは今後拡幅を行いますと交通量が増えてきますので、渋滞の原因になっている交差点の改良を行う予定です。

また、一部北側を中心に、少し道路の新設をする部分も出てまいります。

また、後でご説明いたしますが、高架橋を渡った北側の、交差点右側あたりにワクリママーケットというものがございまして、ここに影響が出てくる予想がありますので、この点を調査の重点項目としてやっていくことを考えております。

8ページ目が、事業の南側の概要でございまして、こちらは非常にシンプルでございまして、エンタープライズ道路の拡幅と、その両側にある交差点の改良を行うものです。

今回の調査内容でございます。

事業の背景、目的、先方の実施体制の確認、サイトの状況調査、環境社会配慮、それから事業効果等の検討・検証、概略設計と概略の事業費積算、ほかのドナー等の取り組み状況の確認・整理、さらには運営・維持管理の進め方といったものを調査する予定でございます。

こちらは、事業予定地を少し広い地図で俯瞰したものでございまして、ちょうど真ん中あたりにこの事業の予定地がございます。今回の事業対象はエンタープライズ道路という名前の道路ですが、先ほど申し上げた北部回廊、モンバサ道路というのが、この右下から、ずっとモンバサ港からつながっておりまして、左上、北西に抜けていってウガンダ、ルワンダにつながっていくというような位置関係になっております。

こちらは、現地の関連施設の現状の写真を少しお示したものです。

今申し上げました北部回廊、モンバサ道路が、4車線ございますけれども、非常に渋滞が激しく続く状況になってしまっております。

右上が、今回の直接の支援対象のエンタープライズ道路になります。

左下が、このエンタープライズ道路を分断しているナイロビ駅でございまして、右下が、先ほど少し申し上げたワクリママーケットの様子です。

環境社会配慮事項でございますが、JICAの環境社会配慮ガイドラインに基づいて、カテゴリAとなることが予想されております。

環境社会配慮につきましては、EIAの作成と許認可取得が必要ということで、承認をケニアの環境管理機構、環境省傘下にある機構でございますが、こちらが承認していくプロセスを経ることになります。

本事業対象地域には、先ほどのマーケットへの影響がございますが、自然環境への望ましくない影響は大きくないのではないかとというふうに、今のところは見てございます。

社会配慮に関しまして、2つ目のポツのところがございますけれども、本事業の実施に伴いまして、先ほど申し上げたワクリママーケット、ここの用地の3分の1程度の用地取得が必要になる予定でございまして、およそ600人ぐらいの、そのマーケットでお店を出されている方々、あるいは従業員が影響を受けるのではないかと見られております。

1点、ここに書いておりませんが、先ほどのマーケットですけれども、ナイロビ政府が所管している用地で開かれているマーケットでございまして、朝になると店を開きたい方々が荷物を持って集まってきて、マーケットを開いて、それが終わったらまた戻られるという、常設のお店があるというよりは、毎朝、人が集まってきて、青空マーケットのような感じのものが開かれて、また帰られるというのが実態でございます。

最後に調査工程でございますけれども、協力準備調査が開始しておりまして、来年の2月頃まで続く予定でございます。

本日、案件概要説明をさせていただいております、今の予定ですと6月10日にスコーピングの助言委員会を開催いただけるというふうに伺っております。

また、ドラフトファイナルレポートを受けた助言委員会が来年の2月頃に予定させていただきます。

簡単ですが、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、質問がありましたらお願いいたします。

塩田委員どうぞ。

○塩田委員 塩田です。教えてほしいのですが、現状の自動車の速度はどれぐらいですか。

○渡辺（アフリカ部） 渋滞しているときは時速10kmも出なかったり、ずっと止まっているような状況でして、流れているときは、恐らく30kmとか40kmぐらいかなと思います。

○塩田委員 その事業後の速度はどれぐらいを想定したのですか。

○渡辺（アフリカ部） そのあたりは現在の交通量ですとか、改修後の交通量を踏まえた交通がどうなるかを、この調査の中で詳細調査したいと思っております。

○塩田委員 ということは、あらかじめ交通計画は、現地調査を見てするということですか。

○渡辺（アフリカ部） 最新の状況も踏まえた現地での交通量調査をした上で対応することになります。

○塩田委員 すると、交通計画のときに、時間当たりの車両数をどれぐらいに想定するかは、現地調査をしてから検討するということですか。

○渡辺（アフリカ部） そうですね、現地の調査を踏まえた上で、先方政府ともどういった計画が妥当かという話し合いをしながら最終的につくっていくことになります。

○塩田委員 ということは、今2車線を4車線にする計画ですが、下手をすると4車線で済まないという話にもなりませんか、大丈夫ですか。

○渡辺（アフリカ部） 最終的に車線数も、まだ確定ということではないですけども、現時点で見込まれているものは、恐らくこのぐらいの拡幅が必要ということ为先方政府とも話はしています。実際は交通量調査を踏まえて、本当にこういう計画が妥当かというところも先方政府に納得いただいた上で、最終的に提案をしていくことになります。

○塩田委員 わかりました、ありがとうございます。

○村山委員長 では、日比委員どうぞ。

○日比委員 ありがとうございます。

スライド12枚目の環境配慮の3点目で、「本事業地域は保護区等の影響を受けやすい地域またはその周辺に該当せず」というふうに書いていただいているんですけど

も、ここは、事業地のすぐ南側は、たしかナイロビ国立公園になっていると思うんですけども。間にそもそもこの非常に交通量の多いモンバサ道路があるので、その影響がどの程度あるか自体は現時点では分からないかもしれませんが、ただ、周辺にそういう保護区がないという表現はちょっと解せません。ここはたしかサイなんかの絶滅危惧種のサンクチュアリとか、生息地にもなっていたかと思いますので、ここの「影響を受けやすい地域に該当しない」と書かれている理由を教えてくださいませんか。

○渡辺（アフリカ部） 実際に影響があるのかどうかというのは、調査の中で詳しく見ていくことになりますけれども、この事業の直接の対象道路は、その名前のおりエンタープライズ道路ですので、企業や工場が既に集積し始めているような地域ですので、そこには直接影響はないかなと。ただ、周辺への影響という意味では、ご指摘のとおり調査の中でよく見ていきたいと思えます。

○日比委員 その影響がどうかは当然調査で把握していかれることと思うんですけども、「周辺」に該当するかどうかというのは影響があるなしに関係なく判断できることで、すぐそばにあるので「周辺」なのではないですかというのが私のポイントです。

○土生 事務局の土生ですけども、日比委員から今ご指摘いただいた点につきまして、資料に書いている、「本事業対象地域は保護区等の影響を受けやすい地域またはその周辺に該当しない」というところは、JICAの中でもある程度決まった文言として記載しているというところであり、今、主管部からの説明がありましたとおり、本調査の中で、影響があるのかどうかというところは改めて確認をするというところですよ。

ですので、ここの記載自体は、最初から影響がないということをしてJICAとして考えているわけではないというところをご承知おきいただければと思います。

○日比委員 であれば、そのように書いていただければと思います。お願いします。

○村山委員長 よろしいでしょうか。

長谷川委員、どうぞ。

○長谷川委員 市街地を通過するような、今は様子になっているんですが、例えば、ワクリマあたりをはじめ、こういった市民生活とか社会環境に、移転も含めて影響のなるべくないような代替的なルート設定というのは、今どのぐらい考えられておるのでしょうか。

○渡辺（アフリカ部） ご指摘の点は我々も同じ認識でございまして、ここのマーケットそのものも、できれば通さずに行くというのが理想的ではあるのですが、まだラフな現地調査ですが、なかなかここを通さないと、ほかへの影響が非常に大きいということで、今はここを通す案になってございます。

ただ、調査の中で、もう一度その代替案のレビュー等は行っていきたいと思っております。

○作本副委員長 今、代替案のお話が出たんですが、同時にこのマーケットを、ちょうど築地じゃないですけども、移すような可能性もある場合には、そちらにかかわる環境というか、社会影響は大きいかと思うんですけども、それについてもご検討は同時に進められることになりますよね。

○渡辺（アフリカ部） 代替地も、少し現地では政府と話をし始めておりまして、割と近い土地に、なるべく今のマーケットから遠くに行かなくても済むような場所がないかという話をしておりまして、調査の中で見ていきたいと思っております。

○田中副委員長 マーケットのことで、このスライドの11ページを見ますと、これはちょっと写真が定かではないんですが、何かテントを張っているのか、あるいはもう少しこう屋根がついた建物がある、その下で操業しているようにも見えるんですが、つまり、こうした恒常的な構造物といいますか、建造物があるのかどうか、これが1点です。

それから2点目は、7ページと8ページの関係が見えなくて、7ページが対象事業の北側であると。8ページが南側ということですが、エンタープライズ道路というのでつながっているわけですね。

例えば、8ページのサンドウィック交差点というのが一番これは北側に位置すると思えます、8ページの図ではですね。

7ページの図では、コマーシャル交差点あたり、あるいは「エンタープライズ道路」と吹き出しをつくっているあたりが一番北側だと思うんですが、つまりどういうふうにつながっているのか、これはどんなふうになっているのでしょうか。

○渡辺（アフリカ部） 先に2点目のほうからお答えします。なぜ北側事業と南側事業に分かれているかと申しますと、その真ん中の、6ページの地図を見ていただくのが一番いいのですが、北側事業はこの四角で囲った部分でございまして、南側事業はこちらの四角で囲われた部分。

ここも当然一つの道路でつながっているのですが、真ん中あたりは、ヨーロッパの支援で拡幅が進んでいまして、その両側の未整備箇所をJICAに支援してほしいと言われているものです。

南側の交差点は、ご指摘のとおり、ちょうど我々が支援するところのかなり北側に交差点がありますので、そこの改良をするものです。

○中村 1点目ですが、建物ではなく、下の土台のようなものと、屋根があるような構造物になっております。テントがあるというご指摘ですが、写真に写っているのはテントではなく、トラックになります。トラックが市場の中にたくさん入ってきて、そこからフルーツとか野菜とかをおろしている状況です。マーケットは、屋根があるので青空市場ではないのですが、その場で風呂敷を広げて商売をしているというような状況でございます。

○田中副委員長 そうすると、この11ページの図の屋根は、一応構造物ではあるとい

うことですね。

○中村 はい。

○田中副委員長 わかりました。

○村山委員長 平山委員、どうぞ。

○平山委員 2点教えていただきたいのですが、まず1つは、例えば6ページの図などでも、高架橋というのが書き込まれておりますけれども、これは、例えば地下道にするとか、そのような考え方というのは、そもそもなかったのかというのが1つ。

それから、2点目は非常に小さなことですが、フリップの12ページのところに、環境配慮についてのケニアの体制について、「承認はケニア国環境管理機構」と書いてありますけれども、このオーソリティーというのは、いわゆる日本で言えば省庁のような機構なのか、つまり行政府の一つの役所なのか、それとも独立の、別の機関なのかということをおっしゃって教えていただきたいと思っております。

○渡辺（アフリカ部） ありがとうございます。

1点目の地下道等の可能性ですが、私も先々週現地に行ってきたのですが、ナイロビ市内の排水状況も非常によろしくなくて、たまたま私が行った日が豪雨だったというのはあるんですが、割と短時間で市内の道路を、水が流れるような状況になってしまっておりました。なかなかこういうところで地下道やトンネルというのは難しいんだろうなというのを痛感した記憶がございます。

あとはかなり手前から掘り始めなくてはいけないので用地取得やコスト等も大きくなりえますし、その辺を踏まえて、今は高架橋の案になってございます。

ケニア国環境管理機構は、先ほど申し上げましたが、環境省の傘下にある機構という位置づけになっており、そこが一定の権限を与えられて、環境省の傘下でこういう許認可をやっているという組織と認識しております。先方の実施体制ということで詳しく調べたいと思っております。

○村山委員長 大体よろしいでしょうか。

1つだけ伺いたいのですが、一番最後の写真にある、これはモンバサですか。11枚目の資料でも、割とこちらのほうは混んでいるようですが、エンタープライズの道路をバイパス的に整備をして、こちらに交通量を流したいということでしょうか。

○渡辺（アフリカ部） 一部はバイパス的な機能を果たすものだと思っております。本来であれば市内の移動・通勤だけで済むような方々が、わざわざ北部回廊という幹線道路に出て移動しなくてはならない状況になっておりますし、どちらかが混んでいたら反対側に流れ込んでしまう状況ですので、それを解消するのが一つの目的です。

○村山委員長 わかりました。

鋤柄委員。

○鋤柄委員 今委員長がご質問された点をちょっと確認したかったのが1点でした。要はモンバサロードの負荷を軽減するというのがかなり大きな目的だということで、そ

れはありがとうございました。

あと、とてもつまらないことですが、13ページのスライドの、恐らく年がずれていると思いますので、それは直されたほうがいいかと。以上です。

○渡辺（アフリカ部） ご指摘のとおりです、大変失礼しました。

○村山委員長 では、よろしいでしょうか。

それでは、これで1つ目を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、2つ目に移らせていただきます。インドの道路網連結性改善事業ということですが、今日は3件ともスコーピング案の段階ということですが。

では、準備ができましたらご説明をよろしく願いいたします。

○岩井 南アジア部南アジア第一課の岩井と申します。

それでは、北東州道路網連結性改善事業のフェーズ2の概要についてご説明させていただきます。

昨年度、フェーズ1についての審議を既にいただいておりますところ、多少重複するかもしれませんが、改めてご説明させていただきます。

1ポツは省略いたしまして、2ポツ目でございますけれども、今回対象となるのはインドの北東州ということで、ミャンマーですとかバングラデシュに囲まれた山岳地域となっております。こちらの地域につきましては道路の舗装率が非常に悪く、また山岳部ということもありまして、斜面の幅ですね、2車線以上の道路ということもなかなか整備できていないといったこともございまして、この地域の住民にとっては幹線道路であり生活道路であり、非常に重要なものではあるのですが、なかなか十分なインフラ整備が整っていないというところがございます。

加えまして、こちらにも記載させていただいておりますとおり、非常に多雨、雨が
多い地域でもございまして、頻発して土砂災害が発生し、それによる通行止めといったボトルネックなども発生しているという状況でございます。

そうした中で、インド政府のほうでは、こちらの第12次5カ年計画におきまして、特に北東州に手厚い貧困対策、あるいは格差是正のプログラムを考えておりまして、その中の一環として、この地域の国土整備を掲げているものでございます。

昨年度、既にフェーズ1ということで2区間、優先的に実施が必要と思われる国道51号線と54号線につきましては、既に円借款に関するE/Nを締結している状況でございます。

今回のフェーズ2の事業概要でございますけれども、今申し上げました北東州における2つの区間、1つ目が国道40号線の改良、もう一つが国道54号線のバイパスの新設といったことによりまして、この地域の連結性の向上を図り、もって同地域内の経済開発に資するものというものでございます。

実施機関は、フェーズ1と全く同じ国道インフラ開発公社となっております、事業概要はこちらに記載のとおり、既存の道路の拡幅を目的としたものが国道40号線、国

道54号線につきましては、新規のバイパスの建設というものとなっております。

対象地域の地図をあらわしたのが、こちらのページでございます。

これまで何度かご説明させていただいておりますけれども、この地域を対象としたプロジェクトは全部で10区間ございまして、そのうちフェーズ1では、こちらの国道51号線と、ここの赤い部分（54号線）を先行して実施してきておりました。

今回は、さらにここの赤く書かれております④番と、①番の中のバイパス部分について支援を行うというものになってございます。

北東地域の位置については下にございますので、インドの飛び地と呼ばれるこちらになってございます。

国道54号線のバイパスのご説明でございます。全体の路線の改良につきましては、既にフェーズ1のほうで手を打っているというところでございますが、集落が密集しておりまして、非常に拡幅等が難しい部分につきましては、今回フェーズ2の中で、新たにバイパスという形で新設道路の建設を予定しているというものでございます。全部で4カ所ございます。

国道54号線の現状でございますが、こちらがいわゆる町に近い地域の道路となっております。こうした形で車が1車線ずつ、それぞれすれ違うのがやっとということで、非常に混雑するような地域などもございます。舗装はこういった形で、一般的な、あまりメンテがされていないような状況となっております。

これが山岳部に入ったところの道路でございます。こうした形で、非常にアップダウンの険しい山岳部を通り抜ける幹線道路というものでございます。

こうした形で、その地域の生活だけではなくて、バングラデシュであり、ネパールであり、あるいはインド、デリー等につなぐ幹線道路でもございますので、こうした大きなトラック等も走るといったこともございまして、非常に交通量はあるというところでございます。

他方で、こういった形で山岳道路でございますので、先ほどもご説明しましたとおり、雨が降ることによって斜面が崩れてきたり、こちらの法面が崩落したりといった形で、本当はこういった形で2車線なければいけないんですが、一部は1車線でしか道路が通れないような、そういった箇所も複数存在しているという状況でございます。

今回、フェーズ2の調査内容でございますが、ここに記載のとおり①番～⑨番の内容となっております。

まず、現状調査で課題を抽出いたしまして、そうした問題点を把握いたします。

また、加えまして交通量調査、将来交通量の予測等を行いまして、この地域に最適な路線の検討を行うというものでございます。

また、実際の自然条件等により、土木・土質条件等の調査もいたしますし、この地域に存在いたしますさまざまなコミュニティに関する社会経済調査、あるいは概略設計以下、こういった形での調査を予定してございます。

環境社会配慮事項でございますけれども、こちら、一番下でございますとおり国道沿いに集落がありまして、多数の世帯の住民移転が発生する可能性があるといったことを含めまして、非常に慎重に調査のほうを実施してまいりたいと考えてございます。

今後のスケジュールでございますけれども、6月に第1回のワーキンググループでスコーピングのご検討をいただきまして、その後、11月を目途に第2回のワーキンググループでドラフトファイナルのご説明をさせていただければというふうに考えてございます。

以上、駆け足ではございますが、ご説明です。

○村山委員長 ありがとうございます。

それでは、ご質問をお願いいたします。

○作本副委員長 作本です、お願いします。

5番目の環境配慮事項の中に、Environmental Clearanceの許認可の対象でないということが書かれておりますが、これは1)、2)のそれぞれの事業にというか、両方について、これは対象から外れているという意味でしょうか。

あと、同じように、6番目について、今いただいた国道54号線は、この高いというか、自然の豊かなところを通行するようなことに見えるんですけども、これで12m幅の道路を新設して、自然環境への望ましくない影響は最小限であるという、あまりに想像がつかないような説明になっているかと、6番は思うんですけども、それぞれについて、この5のところは1)についてなのか、2)についてなのか、あるいは両方ともこれで全部言い切っているのか、そのあたりのご説明をお願いします。

○岩井 1点目のご質問につきましては、いずれも1)、2)両方合わせたものとなっております。ですので、EIAにつきましても、両方を合わせてこの説明とさせていただいております。

2点目のご質問につきましては、ご指摘のとおり北東州ということで、生物多様性は豊かな地域を通ず道路でございますので、その辺につきましては生態系調査、既に一部、54号線につきましてはフェーズ1というものが先行してございまして、既にこちらの委員会でもご審議いただいておりますが、改めてバイパスの建設の影響等については慎重に調査を進めてまいりたいと考えております。

○作本副委員長 ご説明どうもありがとうございます。

○石田委員 説明ありがとうございます。

フェーズ1のときに委員の1人だったんですが、フェーズ1のときとフェーズ2で、同じ道路を対象とするということですよ、これは。

○岩井 はい、今回対象区間のうち一つのほうの54号線については、全く同じ路線を対象としてございます。

○石田委員 ④は、40号は新しいわけですか。

○岩井 はい、④は新しい道路になります。

○石田委員 わかりました。54は、フェーズ1とフェーズ2の内容は、これは追加的というか、かなり違っているものということなんですか、それとも継続的なものなんですか。すみません、ちょっと前のことなので54号線のことを忘れてしまったんで教えてください。

○岩井 説明が足りず失礼いたしました。フェーズ1のほうにつきましては、国道54号線、①のところでございますけれども、こちらは既存の道路の路線の拡張、拡幅を広げるという改良工事を予定してございます。

今回につきましては、既存の道路の拡張ではなくて、新たなバイパスを新設するというものになってございます。

○石田委員 ありがとうございます。

○村山委員長 日比委員どうぞ。

○日比委員 ありがとうございます。

先ほど作本副委員長からも言っていたところではあるんですけども、自然環境面への調査は当然していただくということで了解いたしました。ただ、では「影響を受けやすい地域」というのは、ここでは「保護区等」とありますけれども、それ以外にもいろいろ原生林、自然林、生態的に重要な生息地等々がガイドラインにも書かれていますので、これから調査をすると理解しますが、多分それなりに自然の多いところでの面的な工事になるのに、何でこの環境社会配慮事項に、「影響は最小限であると想定される」と書かれているのかなというのを、疑問に思っております。

○土生 事務局から回答させていただきます。

先ほどのケニアの説明と同じになってしまうんですけども、通常は保護区等がないというところを確認した上で、こういう定型文で記載しており、日比委員の今説明をされたとおり、調査の中で、こういう保護区に指定されていなくても、保護の対象としなければいけないような貴重種がもし見つかった場合はそういった対策が必要になってきますので、それは調査の中で確認をしていただくというところです。

○日比委員 先ほどの案件と同じなんですけれども、定型文ではなくて、事実即した表現を心がけていただければと思います。よろしく申し上げます。

○岩井 承知いたしました。

○村山委員長 塩田委員。

○塩田委員 塩田ですが、3番目の調査対象地域の地図を出していただきたいのですが、これですね、これは番号がついていますけれども、例えば、①のバイパスは⑧にもつながっているのですか。今度新しくできる54号線というのは⑧の道路にもつながるのですか。

○岩井 ネットワークという意味では、もちろんつながってはいるんですけども、直接ODAで支援するという意味においては、この濃く塗られている区間だけになりますので広域ネットワークというものではございません。

○塩田委員 ということは、例えばバイパスをつくと、今までの交通量はそっちに移動しますね。そうすると、その交通量がどのようになるかとか、時間当たりの車両数がどうなるかとかというのは、結構重要な話だと思いますが、それを押さえておかないと、環境についても検討できないのではないかと思います。JICAとしてはつくればいいですよ、つくるときの環境だけを考えてくれればいいですよということなのか、あるいは、そうではないような気がするのですが。

結構日本でもありますね、バイパスをつくと今まで聞こえなかったような自動車の音が聞こえるとか、建物が揺れるだとかというようなのが出てくるのではないですか。そのようなこともやっぱり考慮して、こういうところにバイパスをつくったほうがいいかどうかというのを検討する。その前提がどうなっているのかというのがよくわからなかったので、どうなっているんでしょうか。

○岩井 1点改めてご説明させていただきますと、今回建設するバイパスというのは、ここにあります域内を結ぶためのネットワーク、例えば①のやつから⑧に抜けるようなバイパスをつくるというのではなくて、あくまでこの1号線沿いにある幾つかの集落では拡幅工事ができなくて、いわゆる路面をきれいにする工事しかできないんですが、そこが今度はボトルネックに、この道路自体はフェーズ1で拡幅して、交通量をよくする工事をいたしますが、その周辺に村落があったり、町があるようなところについては拡幅すらもできなくて、今度はそこがボトルネックになるという箇所が4カ所ほどございまして、そこについて、例えばこんな感じで、ちょっと脇道をつくって、赤い路線、別の先のところに抜けるような路線をつくるといったイメージになります。

ですので、ネットワークというよりもむしろあくまで①の区間の中で完結するバイパスとご理解いただければと思います。

○塩田委員 全体形がどうなっているのかよく見えなかったのです。例えば、インド北東州の自動車道路計画というのが全体形としてあって、自動車の交通量がどんどん増えることによって、あるところにバイパスをつくれれば交通がスムーズに進んでいく。そのことが経済的な効果に波及し、かつ環境にもよくなりますというようなことを前提としてこういうのができているのかと思ったのですが、そうでもないわけですね。

○岩井 そこは全体のインド政府の計画、経済発展に伴う交通量が増えて、それに対応する道路計画というものが道路交通省のほうで策定されておりまして、お手元の資料の冒頭の1ポツの調査の背景と必要の中でも、もう本当に簡単に触れさせていただいてはおるんですが、北東州における国道整備というものが特別プログラムの中でも位置づけられている。

ただ、これだけだと、ご指摘のとおり、ご説明が十分ではございませんので、レポート等におきましては、その辺の背景はしっかりと記載させていただければと思います。

○塩田委員 ありがとうございます。

○村山委員長 この事業で言っているバイパスというのは、次のシートの4カ所ということですね。

○岩井 はい、その理解でございます。

○村山委員長 スケールが大分違うので理解しにくいですが、これが合計約20kmということですね。

○岩井 そうですね、全体で380kmでしたっけ、それぐらいの赤い路線の中で、バイパスという意味においては、この24kmの4カ所になります。

○村山委員長 長谷川委員どうぞ。

○長谷川委員 今、委員長が言っておられたように、全長380ぐらいの54号線ですか、これのわずか24kmぐらいのバイパスなんですけれども、フェーズ1は環境影響評価自体もこれからですよ、本格的に始まるのは。そうですね。フェーズ2のほうもそれにプラスするというふうなことで、時間的には少し遅れてということになるんですけれども、環境影響評価自体は、このフェーズ1とフェーズ2をどんなまとまりの中というか、同じような路線の近辺を調べたり、それから代替案ということになると、バイパスだって代替案の一つですから、その辺をどううまくフェーズ1、フェーズ2を組み合わせさせてやっていくのかという、そのあたりを聞かせてほしいんですが。

○岩井 ありがとうございます。まさにおっしゃる点は我々も重要だと考えておりました、一方で、このフェーズ1とフェーズ2のプロジェクトは、あくまでそれぞれ独立した単体の、別々のプロジェクトという位置づけのもとでやらせていただくということで考えてございます。

一方で、フェーズ1のほうでは、既に環境社会配慮という意味でEIAレポートができてございますので、その中で得られたさまざまなデータは、当然フェーズ2のほうの環境影響評価でも活用いたしますし、それに加えて足りない、特にこのバイパス周辺の部分に関する追加調査などについては、別途補足の調査を打つことで、そこを補っていきたいと考えております。

○村山委員長 平山委員。

○平山委員 確認をさせていただきたいのですが、3ページの事業内容の1)に、両方とも「橋梁」という文字が出てきておりますが、この橋梁というのは川をまたぐ橋梁ではなくて、山と山といいますか、要するに川はまたがない橋梁であると理解をしておいてよろしいのかどうかということです。

○岩井 基本的には、ご指摘のとおり、川をまたぐものでなかったと承知しておりますが、すみません、手元に情報がありませんので、改めて確認の上、後ほどご回答させていただきます。

○平山委員 気になっておりますのは、5の環境社会配慮事項の5番のところに、「大気汚染、騒音・振動」とは書いてあるのですけれども、水質汚濁というのが抜けておりますので、これは関係がないというふうに確認をさせていただきたかったというこ

とです。

○岩井 承知いたしました、確認の上コメントさせていただきます。

○村山委員長 それでは、大体よろしいでしょうか。

○作本副委員長 本当に細かい文章の表現のことで申しわけないですが、1番目は、「調査の背景と必要性」の2つ目のポツがありますけれども、「多雨地域という自然環境もあり」という、これは先ほど自然の脆弱性というか、そちらのほうで議論したことがあります、「多発する土砂災害による通行止めが物流のボトルネック」になる、これはわかることでありますけれども、これは「北東州全般の経済発展を妨げる一因となっている」、この前半の文章と後半の文章が、何か読みづらい、そのようなところがあるんじゃないかと思えます。

土砂災害によって通行止め、これで物流がボトルネックになることもありますが、経済的な意味合い以外に、もっと命だとか事故だとか、そちらのほうもありますので、この北東州全般では経済発展のマイナス要因にはなるでしょうけれども、もうちょっと大事な社会的な側面というのが、この道路建設には配慮されていないのか、考えられていないのか、そこら辺のご関心を教えていただきたいと思えます。

○岩井 この地域の道路という意味においては、まず農産業であったり、あるいは石炭等が掘れるといった意味で、産業的な意味合いも当然この物理のボトルネックということはございますけれども、他方で生活道路、いわゆるこの地域の住民が学校へ行ったり、病院へ行ったり、あるいは日常的生活のために使う道路でもございますので、そうしたところも含めてのボトルネックというものでございます。おっしゃるとおりの認識で我々もございますので、この辺は丁寧に報告書の中では背景を書かせていただければと思えます。

○村山委員長 それでは、これで2つ目を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。

それでは、3件目に移らせていただきます。

こちらでインドで、シップリサイクルヤード改善事業ということですが。

では、準備ができましたらご説明をお願いいたします。

○國武 では、インド国シップリサイクルヤード改善事業準備調査（有償資金協力）のご説明をさせていただきたいと思えます。私は南アジア部南アジア第一課の國武と申します、よろしく申し上げます。

では、まず最初に、調査の背景と必要性についてですが、まずこのシップリサイクルというのは、船の解体のことを指しております。解体された船のほとんどの部分がリサイクルされるために、シップリサイクルという言葉が使われているということです。

こちらの処理トン数については、インドが世界で最も大きなシェアを持っておりまして、さらにそのインドの中でも97%は、グジャラートのこちらにありますアラン地

区というところで処理をされているという状況です。

ただ、幾つか問題点が指摘されておりまして、まず1つ目は、解体時における爆発や、もしくは労働者の転落等の事故。または、その船舶に搭載されている有害物質等による環境汚染。そして3つ目として労働者の労働環境、もしくはそれに伴う労働者の健康被害というような問題点が指摘されており、その改善が求められているという状況です。

これらの問題点については、このアラン地区だけの問題ではなくて、ほかのシップリサイクルの施設でも指摘され得る問題なんですけれども、こういった課題に対して、施設の改善だけでは対応できないということで、船舶の製造から解体までのライフサイクルを通じて適切に船の解体がされるべきだということで、そういった考えに基づきましてシップリサイクル条約というものが2009年に採択されておりまして、こちらには、有害廃棄物等を適切に処理するため、もしくはその労働者の安全、健康を保護するために遵守すべき事項等が定められているということになっております。

インド政府につきましては、こちらの条約を締結しているわけではないのですが、またそれとは別に、独自にその環境改善のために、こちらに記載しておりますけれども、船舶解撤規約というものを発表しております、状況の改善を図っている。

しかしながら、そのシップリサイクル条約で規定しております条件と、インド政府が独自に取り組んでいるこの船舶解撤規約との間にはギャップがございまして、こちらのギャップをどうやって埋めていくか、それによって状況の改善を図っていくかということの本事業では検討していくということを考えています。

それで、こちらにインド政府がシップリサイクル条約に……「需要増加見込み」というふうな記載ぶりがあるんですけれども、もしこのシップリサイクル条約が発効しますと、基本的にそのシップリサイクル条約を批准した国は、その条約を批准した国でしか今後は船の解撤ができないということになりますので、このシップリサイクル条約で求められている基準を満たすことで、インドとしては解撤の産業を守っていくというようなことも、インド政府の意図としては入っているということです。

続きまして事業概要ですけれども、先ほど申し上げましたグジャラート州アラン地区におきましてシップリサイクル施設、船の解撤施設を改善することにより環境及び労働衛生の改善を図り、もって同国の貧困・環境問題の改善に寄与するものというふうにしております。

こちらの施設は、事業主体であるグジャラート州海事局が保有し、それを民間のリサイクル業者が利用するというような形になります。

事業内容については、ドックの改修、廃棄物最終処分場の改善等の土木工事、もしくは焼却炉、有害物質処理装置等の機材の供与、またはそれに加えて詳細設計、施工管理等のコンサルティングサービスと、労働者だけではなく、安全管理を行う関係者等も含めました関係者への安全教育ということがコンポーネントとして考えられてい

ます。

調査対象地域は、インド西部グジャラート州のアラン地区というところです。

何点か写真をご覧になっていただこうと思うんですけども、こちらが現在の状況で、遠浅の浜になっておりまして、その浜に船が乗り上げてくる。そこで船の中から解撤作業を始めていくということになっております。

こちらは丘側から見た状態ですけども、現在はこの砂地の上で解撤作業が行われている。軽くなった船を、またさらに岸側に引き寄せて解撤作業を進めていくというような形で解撤作業が行われています。

こちらですが、こちらは改善されたヤードの写真となります。対象地域ではおよそ170のヤードがあるんですけども、そのうち4ヤードだけ、こういった形でコンクリートで地下に有害物質が浸透しないように舗装され、ドレイン等が完備されたヤードが設置されております。こういった形を本事業でもモデルとして考えていけるのではないかというふうに考えているところです。

こちらは、労働者に対する安全教育等の施設となっております。これまでおよそ11万人の労働者が教育を受けているということですけども、シップリサイクル条約の内容に沿った形での研修の改善についても検討していくことを考えております。

こちらは、最後になりますが、これは現在の労働者の方々が住んでいる住居の様子です。

続いて、調査工程ですけども、主な調査内容、こちらに記載しているとおりですが、プロジェクトの背景・経緯の確認、需要予測、財務フローの検討、自然条件調査及び試験、対象地域のコミュニティーに係る社会調査、廃棄物の組成分析、概略設計、積算、プロジェクトの実施スケジュール、人材育成計画、環境社会配慮、実施体制ということ进行调查していきます。

続いて環境社会配慮事項ですけども、カテゴリ分類Aということで、本案件は廃棄物処理セクターに該当するため、こういう形でご助言をお願いするということになっております。

許認可につきましては、こちらもカテゴリ案件Aということで、EIAの作成、それに伴う環境許認可が必要ということになっております。

環境社会配慮事項、3点触れたいと思いますけれども、まず汚染対策については、工事中は土木工事に伴う水質汚濁や廃棄物発生に対する緩和策、供用後は排水に含まれる有害物質の適切な処理、労働衛生対策が求められる。

2点目、自然環境については、対象地域は国立公園、保護対象地域ではないものの、沿岸保全地域というものに含まれますので、その中での許認可ということEIAとともに取得していく必要がございます。

3点目、社会環境については、こちらの施設は公用地内での施設となりますので、移転等は発生しないものの、既存の関係者、労働者への影響を確認していくということ

を考えております。

最後に今後のスケジュールですけれども、現在、現地に調査団が入りまして、協力準備調査が始まっております。第1回ワーキンググループは6月後半を予定して、ご助言をお願いできればというふうに考えているところです。

説明は以上となります。

○村山委員長 どうもありがとうございました。

それでは、ご質問をお願いいたします。

石田委員どうぞ。

○石田委員 説明ありがとうございます。簡単な質問を2つばかり。

まず1つは、スライドの3番ですか、調査対象地域と、あとは2番ですね、グジャラート州アラン地区においてということで、グジャラート州で、これは97%が集中して処理されていると。すごい状況だと思いますけれども、ほかのところは特に、残りあと3%ですから、そこはグジャラート州の中にあるのかどうかというのを、もしわかれば教えていただきたいです。

それから、2番の事業概要の中で、土木工事や機材というのがありまして、それは、例えば写真の3枚目を見ると、岸壁工事がなされている。普通のいわゆる港ですね、港湾のような、そういうものをこのアラン地区に建設されるご予定なのか。現在、途上国というか、日本以外の国でよく見られる砂浜に——砂浜が一番便利ですから、そのまま船を引っ張ってきてやるというタイプだと思うんです。それをいわゆる近代国家がやっているような形に変えてしまうという、そういう土木工事が発生するようなことなのかという、長くなりましたけれどもその2点です。

まずは、残り3%のところはどこにあるのかというのと、あと港のこういう港湾工事の改築を大幅にやられるおつもりかという点について教えてください。

○國武 ありがとうございます。

97%アラン地区ということなんですけれども、すみません、残りの3%がどちらにあるのかということは存じ上げないんですけれども、97%についてはこちらにあるということで確認しております。

工事の内容につきましては、これは護岸しているのではなくて、よく見ていただくと、この写真においても船は浜辺に打ち上げられているんです。なので、これ自体は、コンクリートで舗装しているのは浜辺から少し丘側に上がったところを舗装していて、船自体は砂地に対してせり上がってきているというような形になっています。こういう形を、この事業の中でも、最も有力な形じゃないかなということで検討しているところです。

○石田委員 わかりました。本格的に岸壁をつくるんじゃなくて、やはり砂地を最大限活用した形でのドックヤードを生かしていくということですね。

○國武 そうですね、そういうことを今想定しているということでございます。

○石田委員 ありがとうございます。

○村山委員長 清水谷委員。

○清水谷委員 2点質問させていただきます。

1点目は、この施設を実際にリサイクルとして使うという場合に、有害物質が出てくるといことなんですが、実際に船を解体した後で、最終的にリサイクルするときに何がつくられるのでしょうか、例えば、また鉄の塊をつくるということになると、また溶融しないといけなかったりするかと思うんですけども、そういう施設も今回のリサイクル施設の中でつくられるのかどうか。

もう一つは、浜自体が解体施設の一部だということなんですが、そこは基本的に漁業だとか、そういう他の産業業種が入り乱れて入って、何か生計を立てているようなところがあるのかどうかという2点を確認させてください。

○國武 ありがとうございます。

リサイクルヤードということなんですけれども、有害廃棄物等については、それを適切に保管し、最終処分場までの運搬といったことが適切にできるような形での施設というのを考えているんですけれども、ここで鉄くず等をリサイクルする施設を並用するというものではありません。あくまでリサイクルされるのは鉄くずとして出ていくという想定、予想でということ考えております。

2点目の漁業につきましては、このアラン地区の浜がおよそ10kmほどあるんですけれども、この10kmほどに約170のリサイクルのヤードがありまして、そこに船が乗り上がっていったような状態ですので、基本的には漁業等はここでは営まれていないというふうに理解しておりますが、調査の中でさらに確認をしていきたいというふうに考えています。

○平山委員 シップリサイクル条約の中身というのを存じ上げないので、どういうふうに考えたらいいかということもよくわからないのですが、清水谷委員が触れられたように、有害物質が出るという話も考えると、そして、現状のこれまでのお話を伺うと、既にこの浜は170の地域にわたって、相当程度有害物質、油等で汚染されているように私には思われるのですけれども、そこらの現状についてはどういうふうに理解をしておられるのか、そして、この事業において、機材としてドック、それから焼却炉、それから有害物質の処理装置というふうに書いてありますけれども、これはどこまでのことを考えて、つまり過去の汚染物質の処理まで全部引き受けてやろうとしておられるのか、それとも、水俣湾の処理は困ったような形でやられましたけれども、この浜の先に大きな堤防をつくって、そういう物質が含まれる海水が外に流れ出ないようにしてやることまで考えておられるのかということなのなんですけれども、この条約がどこまで求めているのかということとも関係がありますし、それから調査工程の⑥の事業費の積算というところにも非常に大きく響いてくるように思うのですけれども、ポイントは、現在既に汚染されているところについて、どのような対策を考えなければ

ばならないのか、また考えるつもりなのか、「なければならないのか」というのは条約との関係ですけれども、そこらあたりを説明していただきたいと思うのです。

惨たんたる状況ではないのかという気がします。97%というのを聞くと。そこに手をJICAが出されるというときに、どこまで考えて対応されるのかということが非常に気になります。

○國武 ありがとうございます。

現在の汚染状況ということなんですけれども、こちらについては協力準備調査の中で、この対象地域10kmのボーリング調査を行いまして、現状を把握していきたいというふうに考えております。

シップリサイクル条約については、基本的にその施設についてどういう処理ができることが求められるかということは定められているんですけれども、現状の汚染状況についてどういう処置をすべきかということまでは定められていないかというふうに理解しておりますので、ボーリング調査の結果、どういう汚染状態なのかということを受けて検討していければというふうに考えています。現在、汚染状況については情報がございませんので、こういった対応ということは申し上げられないんですけれども、調査の結果を受けて検討していきたいというふうに考えているところです。

もう1点だけ補足させていただきますと、非常に厳しい状況ではあるんですけれども、一応インド政府としても、先ほど申し上げたとおり、規約のほうを自分たちでつくって、状況の改善ということは図っておりますし、ここを借りている民間業者の中でも意識の高い業者については、そういった環境汚染が起こらないような配慮に取り組んでいるところもございますので、そういったことも含めて調査を進めていきたいというふうに考えております。

○村山委員長 日比委員。

○日比委員 ありがとうございます。

この「調査と背景の必要性」の2点目のところと絡んで幾つか質問させていただきたいんですけれども、1つはインド政府が船舶解撤規約を発表した。シップリサイクル施設の近代化に取り組んでいるんだけど、条約適合施設の整備は進んでいなくて改善が必要と。

これはご説明の中で、もし聞き漏らしていたら申しわけないんですけれども、つまり、この事業は条約適合施設への改善をするということでもいいのかというのが1つ目。

それから2つ目なんですけれども、インドはこのシップリサイクル条約未締結というふうにあるんですけれども、もし、なぜ未締結なのかというのがわかれば教えていただく。単なる批准のスケジュール上の問題なのか、何かほかに締結しないという理由があるのかというのが2点目です。

それから3点目、これは私もこの条約をそんなによくは知らないんですけれども、ここにも書いていただきましたが、単にシップリサイクル施設側だけじゃなくて、海運

側、あるいは船籍国側もかかわるといふふうに理解します。有害物質なんかも、たしかその船自体で使っているもの、駄目なものの規制なんかもあったように、ぼんやり記憶するんですけども、例えば、この締約していないインドの施設に、締約していない国の船等が持ち込まれた場合に、条約で管理対象となっていないような、例えば有害物質なり何なりが持ち込まれる。それが、最初の質問と絡むんですけども、条約適合施設で対応し切れるのかどうかという、その3点を、わかる範囲で結構です。

○國武 ありがとうございます。まず1点目の、これは条約適合を目指すための案件なのかということですので、そういう形で現在は考えております。

これは2点目にもかかわってくるんですけども、現在インドは条約を批准していないということなんですけれども、条約が発効するために幾つか条件がございまして、条約国の数、または世界の解撤量の一定程度のシェア、あとは解撤ではなく、商船の船腹量のシェア、こういったものを一定程度超えたところで初めて発効するというごさいますので、こういった条約の締結国の状況を見つつ、インドとしては判断をしていくということになっております。

3点目の、もしインドが条約を締結した場合に、非締結国の船を受け入れられるかということにつきましては、基本的には、締結した場合には締結国の、シッパーサイクル条約に基づいて適切に管理、モニタリングされた船のみを解体できるという形になるというふうに理解しております。

○村山委員長 早瀬委員どうぞ。

○早瀬委員 1つ、これは3ページ目ですか、事業内容の一つの柱として、「労働者への安全教育」という言葉が出てくるんです。4本柱の一つに位置づけられているような印象を受けたんですが、その後、その教育の状況みたいな写真があったり、あるいは宿舍の説明があったり、その宿舍の次の調査工程のところでは、「人材育成計画」という言葉が出てくる。

それで、環境社会配慮事項のところでは、社会環境のところでは、「既存の労働者への影響を確認する」というような言葉も出てくるので、労働者というんですか、作業員ということについて、何か特別の理由があるのかどうかということを知りたいなと思ったのと、ここで言うておられる「労働者の安全教育」の「労働者」ですが、これは、この事業を実施する土木工事だとか機材の設置等にかかわる労働者なのか、あるいは、官設官有で行った後、民間リサイクル業者にリースすると書かれているんですが、リース先の、そういった供用後の労働者の教育なのか、そのあたりも教えてください。

○國武 ありがとうございます。

労働者については、最初の背景のところでも少し触れたんですけども、非常に危ない環境の中でこういう解撤作業に従事しているということもありまして、労働者の安全保護というところが、このシッパーサイクル条約というものが生まれたものの

一つの理由ともなっていますので、これは非常に重要な要素になってくるんです。

さらに、これは労働者だけではないんですけれども、そのシップリサイクル条約を批准するためには、適切な安全管理というものを施設として規定しなければいけなくて、その中で労働者の指導、労働者に対する教育、もしくはその現場責任者、施設責任者に対する適切な教育と登録等が必要になってくるので、施設だけを直しても、そこでしっかりと条約で規定しているような運用がなされなければ認められないということもあって、このソフトコンポーネントと申しますか、これが非常に重要になってくるということで、こちらを何度か記載させていただいているところです。

なので、2点目については、これは解撤作業をする労働者についての安全配慮をしつかりする、その体制を整えていくということになります。

○村山委員長 基本的には、お金になることは放っておいても進むと思いますけれども、今回の事業はそうじゃない、お金にならない部分についてサポートするという理解をしています。

ただ、一方で、そうすると、放っておいたらあまり使われないのではないかと懸念するのですが、そういう意味でのソフト的な支援というのは、この事業には入るのでしょうか。

○國武 労働者教育という、訓練ということですか。

○村山委員長 教育だけではなくて、例えば、処分場を適切に利用するとか、有害物質の処理を適切に行うとかいうことについては、恐らく費用が発生すると思います。そうした支援は対象になるのでしょうか。

○國武 そうですね、現状を把握した上でだと思っんですけれども、既に先ほどご提示したように教育施設等があつて、ある程度運営されていますので、それを確認した上で、必要であれば追加的なソフトコンポーネント、またインド側が必要だというふうに判断するのであれば、条約に照らしてみても、さらなる技術協力ということも今後検討していく必要があるのかなというふうには考えております。

○村山委員長 松本委員。

○松本委員 詳しくはスコーピングのところで議論されると思いますが、そのスコーピング案のときにはぜひ検討してほしいということです。「健康被害」と最初に現状のところで書かれているんですが、後のほうは、何か安全教育のほうに移行してしまっていて、私が一番気にしているのは健康被害なんですけど、1つ目は、現状においても労働者に健康被害が生じているかどうかは、この事業でちゃんと調べるのかどうか。そして、わかった場合に対応することも、この事業のスコーピングに、私は入れるべきだと思いますが、入るかどうかというのが1つ。

それから2つ目は、その労働者の健康被害がなぜ起きるのかということとも関係しますが、それが適切に処分をされていないから起きているのだとすれば、必ずしも労働者だけじゃなくて、周辺住民にも健康被害の可能性があるのでないかというふう

に疑ってしまうんですが、この中には一切書かれていないんですが、そうしたこともスコーピングの対象になるんじゃないかというように思うんですけども、今の状態では、JICAはどのようにお考えなんでしょうか。

○國武 ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思います。スコーピングの中で健康被害の現状把握と、その原因等を決定していければなというふうに考えております。

○村山委員長 今の点は若干専門に近くて、被害にもすぐ出てくるものとそうじゃないものもあるので、なかなか把握が難しいと思います。

平山委員どうぞ。

○平山委員 先ほどの続きのような話になってしまいますけれども、この事業というのは、私は非常に難しいのではないかと思うのですけれども、例えば、法律が幾つか必要になる可能性があるのではないかという意味で、難しいのではないかという意味ですけれども。例えば、私が非常に悪い事業主で、船を所有していて、これは日本でもありましたけれども、PCBを処理するのが非常に難しいということで、それがうまくできないからということで、船ごと捨ててしまえということになって、この砂浜にどんと打ち上げて、「PCBの処理と船の解体とを一緒に頼む」などという、こういうふうなケースが出てきた場合にどうするのかということ。これはこれで廃棄物処理法の問題ではないかというふうなことがあるかもしれませんけれども、そこらのところの対応がインドできちんとできるのかという、法律なしでですね、そのようなこととか、それから、既に有害物質で汚染が蓄積されているとき、これは世界各国であるわけですけれども、土壌汚染対策法のような法律が、これは日本とかアメリカとかであるわけですけれども、これも何かあまりすっきりしない論理で、そこにそのまま埋めておきましょうという、何かそういう対応になっているように思うのですけれども、そのような法律が要るのではないか、どうするかを含めて。

さらに、それを進めると、いや、これは海岸だからいいのだと、波が来て全部洗い流してくれるからいいのだと、こういうふうな話になれば、そのドックヤードを中心にして海洋汚染が広がっていく、つまりこの事業対象地域が海洋汚染の汚染源になる可能性があるわけです。これについて、政府としては条約上または国内法上どういうふうな対応をするのかという、そのところが決まらないと、この事業の中身というものがきちんと決まっていけないのではないかという気がして仕方がないのです。

もちろん、だからやめろということではなくて、今のように放置されているままよりも、それはJICAが手をかけて何らかの対策事業を行われるほうが、より改善されるのは決まっておりますけれども、それで先ほども条約のことをお伺いしたわけですが、どこまで最終的にインド政府と、この汚染対策というのをやるのかというのをきちんと決めた上でないと、この事業というのは非常に難しいことになるのではないかと私は思います。これらについて「現状はいかがですか」というふうにお聞きして

も、多分、「これから調査いたします」ということなのでしょうけれども、そこは非常に難しいのではないかというふうに思いますので、改めてコメントをさせていただいております。何かお話があればお聞きしたいと思いますが。

○國武 ありがとうございます。ご指摘いただいている、この事業をする前の、もう既に起こっている環境汚染についてどう対応するのかという点は非常に重要ですので、すみませんが、調査の中でしっかり検討していきたいと思います。

1点目の、船が投棄されたりとか、国内法を整備する必要があるという点については、ご指摘のとおりなんですけれども、そういった事態を防ぐために、シップリサイクル条約というものを整備、国際的な枠組みとして検討してきているところがございまして、条約が発効し、これに則って船の解撤をするということになりますと、基本的には条約締結国しか船はその施設では解撤できない。さらに、その解撤する船については、製造の時点から、運用もしくはその処理に到るまで、どういった有害物質がどこに使われているかというインベントリーを船主のほうで作成して、それを解撤する側の施設、もしくは政府に対して申請をした上で適切に運用されている、もしくは適切に解撤処分ができるということを確認して受け入れをするという形を目指しておりますので、それがどこまでできるかというところの部分はまた確認する必要があるんですけれども、基本的にはそういうことが起こらないように、条約に則った適切な解撤手続を行っていくということを目指するというふうに考えております。

○岩井 1点補足させていただくと、おっしゃられたシップリサイクル条約の、国の制度の話につきましては、この事業はこの事業として、適切な施設に関する計画を立案するということでございますけれども、国の政策としてのシップリサイクルの部分につきましては、うちの国でいきますと国交省さんが所管をしております、国交省さんを中心に、インド政府に対して適切な働きかけをあわせてやっていただいているということでもございますので、そうした政府間の交渉とセットでこの事業は進めていくということでございます。

○村山委員長 よろしいでしょうか。

それでは、この案件はこれで終わり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、ワーキングのスケジュールの確認をさせていただきます。

よろしく願いいたします。

○渡辺（審査部） 時間もちょっと押しておりますので手短に進めたいと思いますけれども、6月以降、お配りしている議事次第の裏に日程表がついております。6月6日が全体会合。以降、10日以降で、今日ご説明したケニアの案件等が予定されております。24日は2件入っておりますけれども、WGの予定が入っているところ、入っていないところ、両方ともですけれども、現時点で6月、7月でご予定の変更——7月は改選がありますので7月7日までですけれども、ご予定の変更等ありましたらこの場よろ

しくお願いいたします。

○日比委員 ありがとうございます。

6月27日なんですけど、まだ未確定なんですけれども、海外出張の可能性がありまして、括弧ぐらいにしておいていただけますと、もし出張がなければ参加させていただきます。すみません。

○渡辺（審査部） はい、了解しました。

○松行委員 松行ですが、6月20日は大学のほうで用事が入ってしまったので、すみませんがキャンセルさせていただきます。

○渡辺（審査部） はい、6月20日キャンセル承りました。

○長谷川委員 長谷川です。27日のほう、長谷川はキャンセルをお願いします。

○渡辺（審査部） はい、27、了解いたしました。

○村山委員長 24日は、これは4人で2つというわけじゃないですよ。

○渡辺（審査部） そうですね、あと4名ほどお願いしたいという状況です。

○村山委員長 松本委員どうぞ。

○松本委員 24日は入れられます。

○渡辺（審査部） あと、その際に、どちらの案件が希望かというの、既に手を挙げられている委員の皆様もお願いします。松本委員は。

○松本委員 今の、聞いたばかりなので、シップリサイクルヤード。

○作本副委員長 作本もシップリサイクルをお願いします。

○石田委員 石田ですが、シップリサイクルで。

○清水谷委員 清水谷ですけれども、24日は私もそちらのほうで。

○谷本委員 私はアルメニアのほう、灌漑をお願いします。

○渡辺（審査部） 田中委員、平山委員はいかがいたしましょうか。

○田中副委員長 27日と分担しないのは、何か意図があるんですか。24日に2つやらないといけない理由があるんですか。

○渡辺（審査部） このタイミングでないと、調査団の都合が付かないということかと。

○田中副委員長 ただ、1営業日しか違わないんですよ、24と27は。

○渡辺（審査部） そうですね。

○田中副委員長 わざわざこの日に2つの案件審査を行う意味が何かあるんでしょうか。事務局も大変なんじゃないですか。

○渡辺（審査部） 27日は、また別の案件が入るかもしれないということで、24で今のところ2件入っているという状況のようです。

田中委員、いかがいたしましょうか。

○田中副委員長 実は、私も予定があるのでどうしようかと、お断りをしようかと思っ、今スケジュールを見ていたんです。

○渡辺（審査部） その間に平山委員はいかがでしょうか。

○平山委員 興味があるといえばインドのほうですけれども、人数のバランスが悪いようであれば、アルメニアのほうにさせていただいても結構です。

○田中副委員長 私はバツにしておいていただけますでしょうか、24日。申しわけないですけれども。

○渡辺（審査部） そうしますと、高橋委員は本日ご欠席ですけれども、平山委員がもし可能であれば、谷本委員と2名アルメニアのほうになっておりますけれども、ほかにどなたかご都合のよろしい委員の方はいらっしゃいますでしょうか。

○村山委員長 17は開かれる可能性がありますか。もしなければ、私がそちらに移ります。

○渡辺（審査部） まだ入るかもしれないということです。

この段階では今のものを反映した形で、また改めて24日の分はご都合の確認をさせていただきます。

ほかにございますでしょうか。

○原嶋委員 6月20日、もし4人にする必要があれば。

○渡辺（審査部） では、原嶋委員を20日に追加ということ。

よろしいですか。

では、本日の状況で改めて確認させていただきますと、変更のあった点は6月20日、松行委員がキャンセルで原嶋委員を追加させていただく。

6月24日、アルメニアのほうは、今のところ高橋委員と谷本委員と平山委員で、インドのシップリサイクルのほうは石田委員、作本委員、松本委員、清水谷委員。

6月27日は、日比委員がまだ未定ということで、長谷川委員はキャンセルという形で修正させていただいて、また改めて日程の確認をさせていただきますので、本日はここまでとさせていただきます。

○村山委員長 ありがとうございます。

では休憩に入りますが、次第のとおり、助言文書の確定が今回は5件と多いものから、文書案を一つ一つ読むということは基本的にやめていただいて、できるだけ要点をかいつまんでご紹介いただくということでよろしく願いいたします。

では、5分程度休憩に入らせていただきます。

午後4時02分休憩

午後4時09分再開

○村山委員長 それでは、そろそろ再開をさせていただきます。

今日は、次第のとおり5つの文書確定ということですが、委員のご都合の関係で、若干順番を変えさせていただきたいと思っております。

まず、1番のミャンマーを行った後、次が4番のタイ、その次に5番のタンザニア、そこから戻って、次が2番のインド、3番のベトナム。

○石田委員 私は5時半までに終わるだろうと思って予想してきたものですから、私は5時半に出なきゃいけないんです。それで、しかも5番目、3番の主査なんです。ごめんなさい。

○村山委員長 5時半までに全て終わらせるというのが一番よいソリューションですが、それを目指しますか。よろしいですか。

松行委員は、ただ5時10分ですよ。

○松行委員 はい。

○村山委員長 ですので、1番にミャンマーの案件を議論した後に4番のタイで、その後は順番に進めるということによろしいですか。

ではその方向で、できるだけ短く、コンパクトに進めさせていただきたいと思いません。

では、まずミャンマーについて、こちらは主査が二宮委員ですが、今日は代理で松本委員のほうからご説明をお願いいたします。

○松本委員 では、手短に。

頭書きのほうはご覧いただいたとおりです。4時間ぐらいですね。

これは配付資料のほうをご覧いただくとわかりますが、EIA、RWP — RWPはRAPと同じだと思ってください。それで、スコーピング案に対する助言対応表。つまり、協力準備調査の報告書がないということになります。

つまり、この事業についての助言委員会の一つの難しさは、助言対象は協力準備調査ではなく、いわばこのプロジェクトのEIAや住民移転計画であるということが第1点であります。

それから第2点としては、これをご覧いただいてもわからないんですけれども、もと、実はこのティラワ、案件名はご存じの方、覚えていらっしゃる方が多いと思いますが、このSEZについては2,000haが調査の対象、全体は2,400haですが、そのうちの2,000haが調査対象だったんですが、それが700haの第2フェーズというふうに切り分けられて、実は、この助言委員会中に、ワーキンググループのときに、さらに切り分けられています。これは、700haがさらにまた細かく分かれているわけですし、そういうこともこの助言案にはいろいろ影響を与えています。

それから3つ目は、移転先はまだ複数の候補案が出ている段階です。つまり、移転先はここであるというふうに決まっていません。そういうことも助言案の中には影響を与えていると思います。

以上のことから助言文書をご覧いただきたいんですが、したがって、その全体のところ、3つありますが、1つ目は、700をさらに100ぐらいに切り分けたものがあるわけですが、しかし700全体の中で、その切り分けられたところを横断的に利用している人たちもいるわけです。したがって、あまり細かく分けてしまうと、ステークホルダーが非常に分断されたり、あるいは重複している人たちがいるので、ちゃんとそ

の全体が参加できるようにしてくれということが1点目。

それから2点目は、これはあらかじめ直しちゃいますが、この「緬」という漢字が残っていますが、「ミャンマー」に変えておいていただければよろしいかと思いますが、住民の協議の中でMSAG、マルチ・ステークホルダー・アドバイザー・グループ、これは全体事項の2番目ですが、こういうものができ上がっていますので、こういうのをうまく活用し、その結果を明らかにして公にしてください、公表してくださいと。

それから3つ目は、乖離が幾つか必ず検証されますけれども、比較的JICAのガイドラインとの乖離があるので、それが埋められるような働きかけをしてくださいという、全体事項はそういうことです。

それから、代替案のところについては、なぜこの代替案なのかということを経済社会、自然、いろんなところから書いてほしい。

それから、次の環境配慮については、この準絶滅危惧というこのNT種についてもしっかりと確認をしてほしい。ここの書き方なんですけど、「環境レビュー時」というふうに書いてありますけれども、これは、もしかすると融資がないかもしれないというような、そういうコメントもありましたけれども、一応環境レビューが行われるであろうという前提でそのように書いています。

やはり、海外投融资なので、この後どうなるのか、JICAが出資していることは確かですが、さらなる融資があるかどうかということも100%わかっているわけではないような説明もありましたので、こういうような書き方も含まれています。

社会配慮が多いんですけれども、大きく幾つかあります。

一番大きい括りは、影響評価と補償についてが7番、8番、9番、10番、11番、12番、14番ぐらいが社会配慮の、いわば評価項目でありまして、野菜への影響、あるいは精神的な影響。それから農地補償については、新しい法律の内容が適用されるように。それから、移転の時期によっては、作物をつくっても収穫できない。あるいは放牧、非木材林産資源、あるいは日雇いの労働者。そして14番にいきますと、信仰対象施設や墓地等の扱い。こういったものに対しても適切に影響を評価して、必要に応じて補償を行うということが書かれています。

それ以外でいきますと、6番目が、現在も既に土地、耕作地をめぐる係争があるということが明らかになっているので、それへの対応。

それから13番、先ほど申し上げましたように、移転地の選定がまだ終わっていませんので、一番住民にとっては重要なところですので、ここの配慮をちゃんとしてほしい。

それから15番目、社会というよりは、むしろ環境の部分も入るんですけども、こうした化学物質、有害物質の管理についてもレビュー時に確認をしてほしいというようなことです。

ステークホルダー協議について、16、17ですけれども、JICA側、調査団はかなり細

かく住民と話し合いをしていますけれども、いわゆる正式な住民協議会の議事録だけが住民移転、RAPですね、ここではRWPですが、それに記載されているので、せっかくいろいろ聞き取っているのに、そういう場での意見もちゃんと書き残してほしい。それが適切に、正式な文書に反映されるようにミャンマー政府に働きかけてほしい、こういうようなことです。

いずれにしても、全部協力準備調査のファイナルレポートに反映してほしいということではなくて、やはり全てEIAやRWPなので、ミャンマー政府に働きかけをしてほしいというような文言になっています。

以上です。

○村山委員長 ありがとうございます。

それでは、お気づきの点がありましたらお願いいたします。

先ほどもありましたけれども、15番については、文面からは環境配慮なのかなという気がするのですが、いかがでしょうか。

○松本委員 私はかわりの報告者ですので、二宮さんにも本当は聞かなきゃいけないんですが、私もそう思いますので、特に異論がなければ、この15番は環境配慮に入れたほうが良いと思います。

○村山委員長 よろしいですか、そこは区分を変えるということで。

そのほかいかがでしょうか。

長谷川委員。

○長谷川委員 ありがとうございます。

「働きかけること」という終わり方ですけれども、これはとてもいいと思います。これまで案件で、この時点でやったのは、「ファイナルレポートに反映させること」というふうな言い方が多くて、もちろん反映させることによって、それが行く行くは相手政府に行くということはもちろんなんですけれども、やはりここまで積極的な言い方があってもいいかなと思いました。

以上です。

○村山委員長 これは、この形で特に問題ないということですのでよろしいですね。

○渡辺（審査部） 「働きかけること」という点については、松本主査代理からご報告があったとおり、本件の場合はJICAが調査を実施しているのではなくて、民間会社が雇っているコンサルタントであったり、あるいはミャンマー政府であったりのサポートをしているということになりますので、本件では「働きかけること」という形にしております。

通常の場合は、ドラフトファイナルレポート、あるいはファイナルレポートのほうに、「反映させること」ということにはなりますが、そういう特殊事情のもとにこういう書きぶりになっています。

○村山委員長 そのほかいかがでしょうか。

原嶋委員どうぞ。

○原嶋委員 この案件は不規則な形で議論していると思うんですけども、今後も分割されたものがどんどん進んでいくと思うんですけども、今後もこういう形で、これは同じようなことを続けていくということなんでしょうか。

○府川 民間連携事業部海外投融資一課の府川と申します。

一概にはお答えし切れない感じはいたします。たまたま今回の案件につきまして、松本委員からご紹介が冒頭にあったように、もともと700haということで、スコーピング段階でこの委員会でご説明を申し上げた。その後に民間の事業者さん、これは私どもが海外投融資で出資をしている事業者さんのほうで、262haについて自分たちで実際に投資をして進めるということが決まったという特殊事情を反映したものであるということでございます。民間事業の特殊性というふうに委員からもご指摘がございましたけれども、まさにそのような状況でございます。

○村山委員長 よろしいですか。

そのほか。

○渡辺（審査部） 先ほど松本主査代理からご説明がありましたが、1点念のための確認です。16番の、「インフォーマルな聞き取りの場に出された住民の意見」とありますが、こちらは先ほどご説明があったとおり、インフォーマルという、すべからく入ってしまうという印象になってしまいますが、調査団がステークホルダー協議以外の場で聞き取った住民の意見についてもRWPに記載するよう働きかけること、そういうご趣旨でよろしいでしょうか。

○松本委員 狙いとしてはそういうことで、あまりにこれを具体的に特定しづらいので、こういう書き方になっている。理解は同じだというふうに思います。

○村山委員長 特に文言は変更なしということでよろしいですね。

○渡辺（審査部） その点は、共通の理解のもとに今後のレビューで対応させていただきたいと思います。

○村山委員長 それでは、よろしいでしょうか。

それでは、先ほどの区分の変更のみで、あと2番の「緬」の字を変えらるということに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。

それでは、次に4番目のタイのほうを先にさせていただきます。

○渡辺（審査部） 村山委員長、大変恐縮ですが、タイの担当課がまだ実は来ておりません。まだちょっとお時間がありますので、松行主査には大変恐縮ですが、元通りインドの案件でお願いいたします。

○村山委員長 それでは、インドの外港開発事業について、こちらは柴田委員が主査ですが、代理で谷本委員にご説明をお願いいたします。

○谷本委員 柴田主査が急用ということで、私のほうから、他のワーキンググループ

のメンバーのサポートを得ながら報告をさせていただきます。

インドのツチコリン港外港ですね、インドの南、タミル・ナド州、その既存の港の外側にさらに拡張するという案件です。5月9日に石田委員、佐藤委員、柴田委員、田辺委員、そして私のほうで行いました。

案件そのものはそれほど難しくないと思いつつも、実はコメント・質問が95件出まして、今回20にまとめました。

めくっていただきまして、この20の助言項目ですが、大きく分けると3点にまとめられると思います。

1点目が、今回拡張するという理由について、貨物の取り扱い、特に輸入石炭の量が大幅に増える。その後ろには石炭火力発電所の増設あるいは新設等々があるということで、全体事項の1番、そして2番、さらに行きますと代替案の6番、それから環境配慮の11番、12番、13番、このあたりが取り扱う石炭のことについての助言になっています。

個々は読んでいただくとして、一番この石炭需要で気になるところ、2番のところを田辺委員が指摘されたんですけども、本当に石炭がこれからどんどんそのように、石炭火力の発電所が増えるのか。世界的なシンクタンクとか、あるいはインド中央政府の予想によっても、石炭火力を抑えるような方向も出されている。それに対して、今回すごい右肩上がりの石炭の輸入になっている、こういうことでいいのでしょうかというふうな問いかけがありました。

それで、実は6番の代替案のところ、もう一度需要を見直して、代替案として今回拡張する外の港の大きさとか、規模とか、実施スケジュールとかを見直したような代替案をつくってくださいというふうなことにまとめております。

これが貨物、特に石炭関係の話です。

次が、外の港をつくるのに、まず航路を10kmほど浚渫をします。そして、港を新たにつくるところも、船の停泊のための泊地浚渫を行います。この浚渫の量が非常に多い、大きいということです。

その関係で、代替案の7のところ、きちんと浚渫のシミュレーションを行って、いろんな影響を検討してくださいというふうなことで、必要であれば代替案をつくってくださいというふうになっております。

その関係でいきますと、スコーピング・マトリックス、8番のところ、浚渫それから土地造成——浚渫の土砂を使った外海の埋め立て、造成に対していろんな影響、特に大気の問題、水質汚濁の問題、底質、それから生態系、こういうものへの影響を、きちんと評価を見直してください、必要であれば緩和策を策定してくださいというふうなことで、その記述をお願いしますというふうになっております。

それからもう一つは、今回、陸地側の影響はそんなにないということですが、いただいた資料を読ませていただいて、みんなが怪訝に思ったのが、漁民に対して、漁業

者とかこういう方々へのことがほとんど書いていない。あるいは書いているのが、漁業局に聞き取りをして、それから実態調査しますとありましたので、本当によろしく願います、必ずや零細な漁業をやっておられる方、あるいは小型で運搬をやってる方々がいるということで、そのあたりもよく調査をして、必要な対策を講じてくださいことで、社会配慮の16、17番、さらにはステークホルダー協議の18、19というふうなところをまとめております。

端折りましたが、あとは全体事項の3、4番、石田委員から出されました、言葉がいろいろ出てきますけれども統一してくださいということです。

それから9番、10番のところ、特に9番、気候変動のところ、越境への影響のところ、これはきちんと調査をしてください、書いてください。

10番は海難事故です。船の衝突とかオイルスピルとか、そういうこともきちんと評価してくださいというふうなことを申し上げています。

それから15番、パラスト水の影響です。負の影響ありということで、これもきちんと書いていただきたいというふうなことです。

端折りましたけれども、以上ばらばらと説明しましたが、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。

よろしいでしょうか。特にないようであれば、この内容で確定ということにさせていただきます。よろしいですか。

では、その形で確定とさせていただきます。ありがとうございます。

では、次が3番のベトナムのほうでよろしいでしょうか。こちらが揚水発電所の建設事業、スコーピング段階……

○渡辺（審査部） 村山委員長、タイの担当課が着きましたのでタイの案件をお願い致します。

○村山委員長 では、4番のタイの高速鉄道整備事業を先にさせていただきます。よろしく願います。

○松行委員 こちらの案件、ワーキンググループは表書きのとおりに進められました。

プロジェクトとしましては、バンコクからチェンマイまで、670kmにわたって高速鉄道を引くという、非常に夢のある話になります。

主に長い時間をかけて議論した論点が2つありまして、1つが、このスコーピング案を見ると、高速鉄道を引けば地方都市に産業が来て、地方が活性化されるという、何か夢のような話ばかり書いていました。ただ、日本の経験から言うと、例えば、昨日のニュースにもありましたけれども、金沢新幹線を引いて長野に来る人が減ったみたいな逆の効果があったり、あと、何もほかの対策をしなくて、これを引けば産業が来るわけでは、そんなにいい話ではないんじゃないかというのが、1点時間をかけて議論したところにありました。

もう1点の論点としましては、すみません、代替案の図を出していただけますか。

こちらが検討した代替案なのですが、この黄色の部分が自然保護区域になります。それで、どの代替案を見ましても自然保護区域をまたぐというか、通る形になっています。

それで、該当の助言案とFAQのところを出していただけますか。

ガイドラインで、プロジェクトは原則として、政府が法令などにより自然保護や文化遺産保護のために特に指定した地域の外で実施されねばならないというのがあるんですが、ホームページに載っているFAQのところに、この1~5ですか、条件みたいなものが、こういった場合は例外になりますよというのが書いてありまして、これに当たるかというところがもう一つ論点になったところになります。

それで、具体的な助言案に入っていきますが、まず全体事項の1~4に関しましては、1つ目の論点になります。その高速鉄道を引くだけで、しかもタイはもう2026年から人口が減少し始めるということで、それだけでそんなに地方活性化が簡単にされるわけではないということを、きちんと日本の経験をタイ政府に伝えてくださいということが1~4のほうになっています。

5と、あと15も関連するんですが、次の5と15に関しては2点目の論点でして、実は、先ほどの代替案の図の黄色のところは自然保護地域ですが、関連するところしか描いていなくて、実は、タイでは自然保護区域が100ぐらいあって、自然保護区域を通らないで高速鉄道をバンコクからチェンマイまで引くというのはもう不可能な状態だそうです。

そういったことも含め、どうしてこの5つの代替案しかないのか。それで、自然保護区域をどうしてもまたがなければいけないという理由が、このスコーピング案にちゃんと記載されていなかったのも、そちらをきちんと記載して、先ほどのFAQの1から5までに当てはまるということをちゃんと言ってくださいというのが5番の趣旨になります。

6番は需要予測に関してなんですが、タイの経済成長率のタイ側の予想が4%、あとIMFの予想が3%ということで結構違うので、ちゃんと妥当な予測値を使ってくださいということです。

次に、代替案の検討に入りまして、7と8に関しましては、代替案の比較の表について、もう少しきちんと詳細に書いてくださいという趣旨になります。

次に、スコーピング・マトリックス、9番~14番につきましては、スコーピング・マトリックスのところで抜けているところがあるので、それについてもきちんと評価をしてくださいという趣旨になります。

続きまして、環境配慮に入りまして、15番は先ほどの5番と関係して、保護地域は全てトンネルで通ることになるんですが、それがタイの法律で大丈夫かどうか確認をしてくださいということです。

16、17に関しては、植栽や残土処分とか、土取りについて適切に処置してくださいということになります。

続きまして社会配慮、18番は地域分断が生じないように気をつけてくださいということ。

19番に関しては、移転住民の規模、あと影響住民ですね、影響を受ける住民の規模について書いてくださいということ。

あと、20番に関しては、地域住民、野生動物の移動の阻害にならないようにしてくださいということになります。

以上になります。

○村山委員長 どうもありがとうございました。

それでは、お気づきの点がありましたらお願いいたします。

どうぞ。

○石田委員 どこに路線を引いても自然保護区を横切るということで、5番の助言案も苦心なされたんだと思うんですが、十分に検討して記述することはもちろん十分可能だと思いますけれども、十分検討した結果、自然保護区を、私たち日本政府というか、ガイドラインに定めているものに合わないような案が最終的に選ばれてしまうというのは、そのあたりの事情のようなものはどうなのでしょう。要するに、どこを引いても自然保護区にかかるということは、物理的には非常に難しいような気がするんですが。

JICAさんに聞いたほうがいいです。この助言の有効性というか、どうなのでしょう。やることはやるんだけど、検討してDFRには書くんだけど、横切ってしまうということなのでしょうか。

○川淵 ご質問ありがとうございます。東南アジア四課の川淵と申します、本日は遅れて申しわけございません。

今ご質問いただいた件なんですけれども、我々は調査団ともその点に関しては打ち合わせを行った結果、タイの特に上に行けば行くほど、かなり保護区が多くなるので、タイ政府としてもそのオルタナティブを考えると、そこは十分精査した上で、なかなかそこを通らないという案は難しいというふうには伺っております。

○石田委員 わかりました。今の段階では、多分それ以上のお答えは得られないと思いますので。

それと、遅れられたわけじゃなくて、私は5時半までに出なきゃいけないと言ったので順番を変えていたんです。むしろ私のほうこそ申しわけなかったです。ごめんなさい。ありがとうございました。

○村山委員長 今の点ですが、FAQにある5つの条件を検討した上で可能性を追求することですね。

○川淵 そのとおりでございます。

○村山委員長 わかりました。

そのほか、いかがでしょうか。

原嶋委員。

○原嶋委員 時間がないので簡単に。インドネシアの件もそうですけれども、ほかの国とこうした場合でのコンペティションというのはあるんですか。例えば中国と、この事業で今あれしているとか、そういうのは。

○川淵 ご質問ありがとうございます。ご質問いただいた件に関しましては、確かに中国も、同じようにタイにおいて高速鉄道の計画を準備しており、また協議をしているというふうに理解しております。

ただ、そちらはバンコクを起点としてノンカイ、ラオスの方向に向かうものというふうに理解しております、日本及び中国それぞれが別の路線を支援することを今検討しているというふうに整理されております。

したがって、競争という観点での事業の検討というものをしているわけでは、必ずしもございません。

○村山委員長 よろしいでしょうか。

ほかはいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、特に文書の内容についてはご意見がないようですので、これで確定ということにさせていただきます。ありがとうございました。

それでは、次にベトナムのほうに移ってよろしいでしょうか。

○石田委員 私は所定時間の5時半に出られればいいので、もしタンザニアのほうが先ということがよければ、そうしていただいて全く構いません。案件が多いので、今日は6時頃になるんじゃないかと、それを恐れたんです。

○村山委員長 担当部のほうは。

○渡辺（審査部） ベトナムのほうか。

○村山委員長 では、ベトナムのほうから。

○石田委員 わかりました。

ベトナムの案件は揚水発電所なんです。場所は南部のほうにありまして、田んぼだとか、あとはちょっと山合いの地区だったりしているところです。

事前の質問は77個ありました。それを26個までにしています。

事業の概要が、上部の調整池と、揚水発電所と、あと水路や取りつけ道路、放水口などをつくるんです。ところが、下部調整池はあるものを使いますので、不可分一体の事業じゃないということで、JICA側から用意された資料では一応外されている形になっています。

ただ、助言の中では出てきますので、これから簡単に説明いたします。

まず、助言ですけれども、全体事項は、DFRに記述してくださいということが主です。特に材料に関することが1番、それから2番は、送電線や道路についてのこと。そ

れで3番は、用語をきちんと統一してくださいということで、欠けている部分についての記述を追加してくださいということです。

次の代替案の検討なんですが、これは大きなことが2つ、3つありまして、まず8番のほう、ゼロオプションの検討が、ゼロオプションという検討にもかかわらず、単にやらないだけで影響は全然緩和されないという、今生じている問題は緩和されないということなので、それではゼロオプションにならないということから、アクションをとらない場合に、負の影響について定量的に書いてくださいということです。

4、5、6は、これはやはり欠けている部分について書いてください、運用上の環境負荷について取り組みを書いてくださいということ。

それから、5番は既存のEIA、相手方とJICAガイドラインの乖離を示す比較表が欲しい。

6番は、発電規模がこういう形になった経緯を書いてください。

それから、7番と9番は代替案そのもののことを問うていまして、7番は歴史的な経緯。この事業の調査に入る前に、既にマスタープランなり、今まで3回に分けて大きな地点を絞り込んでいるんです。今回、最終的に1つだという案を出しているんですが、その過去の調査についても経緯をきちんと書いてくださいというのが7番。

9番は、今回のこの、代替案の検討ということなんですが、設計上の代替案、対案をどういうふうにするかという、本来であればスコーピングで検討したいことが、記述があまりなかったので、その代替案検討をきちんと行って、調査の結果わかってきた複数案を評価し、代替案検討をDFRに書いてくださいということです。

続けてスコーピング・マトリックスに入ります。

スコーピング・マトリックスも、これも追加事項としてこういうことをやればいかがですかということが多いです。

例えば10番は、BOD、COD、DOなどの水質のこと。

11番は、住民や魚類が汚染物質を受けるので、そこを書いてください。

それから12番と14番は、今後調査を行う中でもう少し追加的に明らかになってくることがある場合には、その点についてはきちんと記述を行ってくださいということです。

12番は2回の調査にわたって明らかになってくれば、それは評価を行って記述をしましょう。

14番は、環境モニタリングの結果により出てくるものも書き、さらに実施機関に申し入れてください。

13番は重要な景観についてということです。

15番は排出する廃棄物のこと。

次に環境配慮に入りますが、これも委員会から見て、もう少しこういう点があればという示唆です。

16番が、国立公園の位置や植物の分布等をプロットして、いわゆる廃棄物との関係がよくわかるようにしてください。

17番は汚濁水の処理方法、産業廃棄物の処理方法。

それから18番は、住民・鳥類・植生等の自然環境、人間環境に影響を与えない計画にしてください。

それから19番は、どうやら濁水時の問題があるようなので、濁水時における水位調整に伴って生じるであろう問題を検討してください。

20番は、発電所の構造物がいろいろありますが、その地盤特性や関係基礎等の地質調査を詳細に書いてくださいということです。

あと3つあります。社会配慮、これも追加の考慮です。

まず、地すべりや土石流のこと。

それから、取付道路に対して、交通事故に住民が巻き込まれることについて書いてください。

あとは、作業員等が入ってきますので、HIV/AIDS等の感染症。

それから24番は、既に行われたEIAの中で乾期の森林火災について書かれていますので、森林火災のリスクも評価の対象に含めてくださいということです。

それから、その他ですが、これは調査方法と評価の方法について特化して書かれています。

25番は、調査項目や方法や機器等について、より明確にDFRに書きましょう。

26番は、講じられる、予定される対策の効果についても、可能な限り数値などを交えて、客観的な指標を用いた評価に努めてくださいというところです。

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。

特によろしいでしょうか。会議の進行に大分ご配慮いただいてスムーズに進んでおりますが、特によろしいでしょうか。

特にないようでしたら……平山委員どうぞ。

○平山委員 修文を求める意図ではないのですけれども、例えば、23番のような問題については、これは全部相手国政府に任せるといったことなのではないでしょうか。何かお医者さんの厳密な指導がないとできないような中身なのではないでしょうか。

○石田委員 清水谷先生いかがでしょうか。

○清水谷委員 実は、今回のスコーピング案についてのワーキングのときに提示された資料というのが、このTORの中では、作業員の労働安全衛生的なところを調査するというようなことだけになっていたもので、それであれば、全くその流入によるHIVの感染のリスクというのは、全く調べられないのではないかとこのところからこの言葉を入れさせていただいたんですが、実際、ご指摘にあるように、どのようにそういう

医者のような方が入って、何かをしないといけないというところまで深くは考えていなかったんですけれども、とにかく何らかの形で、このHIV/AIDSに対する懸念をいかに防ぐかというところを調べて、対応策をとれるようなものをDFRに載せてくださいという意図で書かせていただきました。すみません、回答になっていないかもしれないですけれども。

○村山委員長 よろしいですか、平山委員。

では、ほかはいかがでしょうか。

原嶋委員どうぞ。

○原嶋委員 素朴な質問で、揚水するもとの電力は、もとの力はどこから来て、そこには全く今回の件は影響がないんでしょうか。それだけです。もしどなたか。

多分、水を揚げる電力のものがどこかにあると思うんですけれども、そこには、今回は全く。余った電気を使うということで、これをつくることによって、そちらの負荷が高まるということはないかという質問ですけれども。

○服部 東南アジア第三課の服部と申します。

ご質問の点ですけれども、揚水に必要な電力は周囲のほうから回してきまして、基幹送電線を通して確保いたします。負荷がないかという点については、周辺の系統について分析をした上で設計いたしますので、問題ないかと思えます。

○原嶋委員 そこで、簡単に言うとその発電量を増やすとか、燃料を増やすとか、送電線をつくるとかということはないと、簡単に言うとそういうことでしょうか。

○服部 この事業のために、特別に電源を増やすということは考えていません。

○村山委員長 では、ほかの点はよろしいでしょうか。

では、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。ありがとうございました。

では、助言文書の確定の最後になります。タンザニアの中央鉄道洪水対策事業、ドラフトファイナルの段階です。

それでは、原嶋委員に主査をお願いしております。よろしく申し上げます。

○原嶋委員 では、お手元のタンザニア国の中央鉄道の洪水対策事業のペーパーに従ってご報告します。

ワーキンググループは、お手元の資料のとおり4月11日に開催しまして、4名の委員が参加をしました。

本事業は、タンザニアの中央鉄道のうちの一部について洪水対策をするということで、ほかの区間は世界銀行などと分担をしております。日本側がその中の一部の区間について、具体的には2カ所について軌道を高台に移転することによって、鉄道全体の洪水対策に寄与するということです。

新駅とか、あるいは新線をつくるということではなくて、現在の軌道を移転させるということです。

ただ、全体として、非常に局所的な洪水対策でありますので、全体事項として、洪水全体の総合的な対策についてもう少し議論する必要があるんじゃないかという問題提起があったという点が1点。

あと、洪水の主な原因は、ご承知のとおり降雨でございますので、ただ、降雨の情報が全体として、日本などに比べてかなり薄いということで、本事業を行うことの裏づけとしての降雨データと、あるいはこれに対する対応の可能性について、もう少し詳しく、入手可能なデータに基づいて説明を加えてほしいということで、全体事項が2点ございます。

あと、代替案の検討ということで、これは簡単に言いますと、高台移転することによって洪水によるリスクを減らすということと、それによって一定程度の住民移転が出てきてしまうわけですけれども、それとのバランス、折り合いをどうやってつけるかというところで結構悩ましい比較をした結果、結論を出しているわけですけれども、委員全体の反応としては、結論そのものについては妥当ではないかということですが、ただ、そのプロセスについて、若干説明が腑に落ちない、あるいはちょっと説得力に欠けるんじゃないかという点がございまして、2点ほど注文といたしますか、問題提起がされております。

具体的な文章での記述と、それをあらわしたグラフや表などがあるんですけれども、そういったところの説明の過不足について、もう少し詳しく説明をするという点と、特に清水谷先生が大変適切な問題提起をされておりましたけれども、住民移転を回避するために、軌道の路線を一定程度曲げるといいますか、変えるわけですけれども、それによって運行の安全、リスクの削減というものが犠牲になる。この折り合いをどうつけていくかということについて、もう少し詳しいプロセスの説明が必要じゃないかもということで、3番、4番ということで代替案の検討について問題提起をしております。

あと、環境配慮については5つほどポイントがございまして、当然洪水対策ですので、その周辺の河川、あるいは洪水、そこからあふれてくる水の流れが変わってまいりますので、それによる生態系全体への影響と、あとアクセス道路をつくるわけですけれども、それがその後不適切な形で利用されないようなことがあるんじゃないかというような懸念がございましたので、アクセス道路の供用後の管理の問題。

あと、事業で必要になる土石の採取場の問題。これについては別事業ということで、別にEIAを行うということのようですけれども、そういった点の確認。

あと、河川の濁度悪化の原因の記述についての若干の不足とか。

あと、9番にありますけれども、セメントの使用によって、若干有害物質の溶出のおそれがありますので、こういったところの対策をしっかりとしてほしいということで、5つの点について記載がございまして。

あと、社会配慮について、特に労働者の流入が一時期多くなりますので、それに伴

うHIV対策の現状についての把握と、あと住民、ステークホルダー会議などで、幾つかもう既に行っていたいただいているようですけれども、そういったところで約束した情報公開について約束どおり遂行していただくということで、全体として11項目でまとまっております。

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、お気づきの点がありましたらお願いいたします。

よろしいでしょうか。もしないようでしたら、この形で文書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、次の議題が、この今の事業に関連するもので、環境レビュー段階の報告ということになります。

それでは、まずご報告のほうをよろしくお願いいたします。

○浅野 私はアフリカ部アフリカ二課、本件を担当しております浅野と申します、よろしくお願いいたします。

先ほど原嶋委員よりご説明がありました、助言委員会からの助言に対して、どのように助言対応するかということをご説明させていただきたいと思っております。

お配りの資料の中に、「協力準備調査 報告書ドラフトへの助言対応表」というものがあるかと思っておりますけれども、この1点目から順にご説明させていただきます。

まず1点目ですけれども、助言にありますとおり、「広域な流域レベルでの総合的治水・利水計画が必要であることをタンザニア国水資源管理担当部局等に説明すること」というふうに助言いただきました。

これに対する対応ですけれども、既に5月6日に現地で開催しましたセミナーの場で、関係者に対して流域管理の重要性ですとか、また人により引き起こされる過剰な樹木の伐採、開墾等についての、その管理及び土地利用規制等が必要なことを説明しております。

2つ目ですけれども、「本事業が気候変動に起因する降雨特性の変化にも対応するものであることの説明をファイナルレポートに記述すること」というふうにございますけれども、洪水発生の原因となり得る短期間降雨が気候変動によりどう変化するのか議論されている資料というのは、現在残念ながら見当たっていないというふうな状況でございます。

一方で、タンザニア気象庁が公開している資料によりますと、内陸部の将来気象の数値は、2050年3月～5月の季節雨量値で-3.7%～-2.8%と予測されるということで、本事業に与えるインパクトは軽微である、及び将来の降雨変化にも対応可能と考えられる旨、ファイナルレポートに記述したいというふうに考えております。

3点目、代替案の検討に関して、社会配慮について文章で説明が加えられているけれども、環境配慮についての文章の説明がないということで、「環境配慮の比較結果も、

文章による説明をファイナルレポートに記述すること」というふうに助言をいただいております。

ここについては、そのように対応させていただきます。具体的には、環境配慮面のうち、切り土・盛り土の量、騒音・震動について、社会配慮面と同様に、それぞれの代替案に、具体的にはA-1、B-1、C-1という代替案に比べてA-2、B-2、C-2という環境配慮をより重視したオプションがそれぞれ優位であるということをファイナルレポートに記述いたします。

なお、伐採については、ドラフトファイナルレポートに比較しておりますとおり、地図上で計測した結果、それぞれ同等となっているというふうなことであります。

4点目ですけれども、「代替案の比較・選定プロセスにおいて、その住民移転の可能性や鉄道運行の安全性等を踏まえて検討が行われたこと、またその検討内容をファイナルレポートに記述すること」ということで助言いただいておりますが、この点について、代替案の比較・選定プロセスにおいては、代替案A案からC案までございましたが、それぞれに住民移転を配慮しない案A-1、B-1、C-1、及び配慮する案、それぞれA-2、B-2、C-2というものをつくりまして、それら計6案が比較検討されております。

今回、洪水対策ということでございますので、河岸の浸食及び浸水の対策としては、軌道の高台移設というものを前提としておりまして、かつ住民移転を配慮せずに、軌道を高台に移転させる最適な案というものは、既に高台に住民が居住していることもありまして、そのような地域に住む住民への影響は大きくなるという理解でおります。

そのため、最適案選定までのプロセスにおいて、列車運行の安全性は、その移設といったハード対策に加えまして、洪水時、もしくはその洪水時が予想される場合、列車運転を止めるというソフト対策もあわせて実施するということをしております。この代替案検討に当たって、危険削減という項目を評価しましたが、この点については、ハード対策の面のみを評価しているということが、まず1点目としてございます。

一方で、その結果、代替案という中で軌道がA-1、B-1、C-1というよりも低い区間をそれぞれ走るA-2、B-2、C-2というものがそれぞれありますが、危険削減の観点だと、高台よりも、より低いところを走らざるを得ない代替案2というものは、危険削減の観点では劣るというふうなことがあります。そういったハード対策面での劣っている面を、鉄道安全運行に資するソフト面の支援で補う、そういった支援を本事業のコンサルティングサービスに含めることによって、鉄道運行の安全性が損なわれないよう努めることファイナルレポートに記述いたします。

環境配慮面ですけれども、5、「本事業により水の流れが変わることによる生態系への影響の大小とその理由についてファイナルレポートに記述すること」という助言いただいております。

この点に関しては、Maswala川というところの河道改修事業に伴いまして、約2kmの改修区間で洪水時の流路が消失いたしますが、その生態系への影響は最小限であるということをファイナルレポートに記述いたします。

6点目、本事業のアクセス道路の供用後の管理がどのように管理されるのかを確認することですけれども、工事用のアクセス道路については、その供用後、線路の管理用道路としてRAHCOという実施機関が所有、管理する予定であることをファイナルレポートに記述いたします。

7点目、本事業で必要とされる土石の採取場の開発に関して、本事業のEIAとは別にEIAが実施される予定であることをファイナルレポートに記述いたします。

8点目、「河川水の濁度の悪化については河川の自然状況によるとあるが、上流の土壌浸食による影響についても、ファイナルレポートに記述すること」というふうにご助言いただいておりますので、そういった上流の土壌浸食のためと考えられることをファイナルレポートに記述いたします。

9点目、砂防ソイルセメントの使用に伴い六価クロムが溶出するおそれがあるということがありまして、「事前の試験で溶出の有無を確認するとともに、砂防ソイルセメント強度発現を高めて、溶出を抑制する方法を採用することをファイナルレポートに記述すること」という助言いただいておりますので、そのようにファイナルレポートに記述いたします。

10点目、社会配慮の中で、「HIV対策の現状についてファイナルレポートに記述すること」というふうにご助言いただいております、HIV感染への影響と現状についてファイナルレポートに記述することとございますが、本事業に係る対策として、工事作業員等に対する啓発活動の実施を予定しております。

また、新線や新しい駅の開発は伴わないということもありますので、新たな感染ルートの形成は懸念されておられません。

加えまして、沿線の村落では、既にタンザニア側の対策によりますHIV対策員が配置されておまして、啓発活動等の対策が行われておまして、その結果、近年感染者数は減少傾向にあります。

そのため本事業の供用により感染者数が増大する可能性は低いと考えられることをファイナルレポートに記述したいというふうにご考えております。

最後の点となりますけれども、本事業の第2回ステークホルダー会議の結果を、不参加の住民にも周知するということが合意されておりますので、「その周知状況について確認し、ファイナルレポートに記述すること」というふうにご助言いただいておりますので、環境レビュー段階において、周知の状況について確認いたします。

以上11点、助言対応表の説明とさせていただきます。

続きまして、環境レビュー方針の説明に移らせていただきます。

こちらはA3横長の紙となりますが、下のほうに「環境レビュー方針」ということが

書かれておりました、「全般的事項」から「社会環境」のほうまでありますので、この点についてご説明させていただきます。

まず、「全般的事項」ですけれども、まず、「許認可」の1点目につきましては、先方の副大統領府環境担当大臣により承認されたESIAの最終版及び付帯条件について実施機関と確認し、条件に対応することを実施機関と合意する予定であります。

「モニタリング」ですけれども、モニタリング項目、頻度、方法、実施体制を含めてモニタリング計画を確認、合意いたします。事業実施中、供用後のJICAへのモニタリング結果報告等については、フォーム・頻度等を確認いたします。

モニタリング結果の公開についても確認いたします。

「その他」ですけれども、EIA、RAP報告書の情報公開状況を確認する、また、その工事中及び供用後における環境社会配慮の実施体制を確認いたします。

「汚染対策」ですけれども、予見される環境影響に対する緩和策の詳細、緩和策実施のための費用、詳細計画等について、改めて内容を確認いたします。

また、その環境モニタリング項目、頻度、場所等を確認いたします。

3つ目のコラムの「自然環境」ですけれども、そのうち「生態系」については、それに対する緩和策について、改めて内容を確認いたします。

最後に「社会環境」ですけれども、1点目の「用地取得・住民移転」に関しましては、補償方針について改めて確認いたします。

事業全体のスケジュールとその整合性を確認した上で、用地取得及び住民移転の実施体制、スケジュールについても確認いたします。

あわせて費用積算のアップデート、及び先ほど助言の対応表にもありましたけれども、第2回ステークホルダー会議の結果について、ほかの住民への周知状況を実施機関に確認いたします。

というところを環境レビュー方針として考えております。

○村山委員長 以上ですね、ありがとうございました。

それでは、今のご報告について何かご質問がありましたらお願いいたします。

塩田委員。

○塩田委員 確認だけさせていただきたいのですが、最終報告の助言の対応だと思えますが、それをまとめた細長い資料があって、その細長い資料のところに、例えば「汚染対策がありますね、「汚染対策」の3)に「振動・騒音」と書いてありますが文章には振動が入っていないのですが。

もとのほうには騒音と振動が入っていますね。前から整合性をとってください、用語をしっかりと統一してくださいということを何回も言っているわけです。このような大事なものは、しっかりと、タイトルの中身と文章の中身をきちんと一致させていただきたいと思います。

結構ありますね、これは。「全般的事項」に「モニタリング」がありますが、ここ

では、「大気質、水質、騒音等」と書いてありますね。またここで、「等」というと何だろうという話になりますね。しっかりと整合をとって表現されたほうがよいのではないかと思いました。よろしくをお願いします。

○今中 審査部の今中です。ご指摘ありがとうございます、表記については統一するようにいたします。

○塩田委員 内容にかかわらないで申しわけないです。指摘だけですので。

○村山委員長 よろしいでしょうか。

原嶋委員。

○原嶋委員 住民移転のところで確認ですけれども、住民移転の移転先の整備のスケジュールと、たしかワーキンググループでもちょっとその議論が出ていたんですけれども、そのタイムラグが生じないかというところですね、そのあたり、念のために確認ですけれども教えてください。

○浅野 ご指摘いただいたとおり、タイムラグが生じないようなスケジュールとなっていることを審査時に確認したいというふうに考えております。

○原嶋委員 その点は、今この環境レビュー方針の中の、事業全体のスケジュールとの整合性云々といったところに包含されているというふうに理解してよろしいですか。わかりました。

○村山委員長 よろしいですか。

ほかはいかがですか。

清水谷委員。

○清水谷委員 上の表の「全般的事項」の4) 代替案のところなんですが、記述では、これはルート選定のことだけが書かれているんですけれども、洪水対策のレベルの代替案比較についても記述をお願いします。実際に、今回A、B、Cの代替案がつくられております。この度の事業は洪水対策事業ということで、浸食防止がAで、Bが浸食防止プラス洪水対策で、Cというのが、たしか全ての川沿いの浸食防止、Aというのは川の曲がった角、浸食されやすい場所だけ、しっかり浸食しないように保護するものだったんですけれども、Cは全ての川沿いをブロックするというような形の案でした。結局Bの案が選ばれているということも、一つの代替案の結果だと思うので、この「全般的事項」の中に、代替案の記述として、浸食プラス洪水対策の案が選ばれているということも記述をしていただきたいと思います。

○浅野 ご指摘いただきましてありがとうございます。そういったことが明確にわかるように最終報告書に記述したいというふうに考えております。

○村山委員長 松本委員。

○松本委員 確認をさせてください。「全般的事項」のところに「EIA/RAPの情報公開」があって、今度の6月から英語版の全文で、7月からスワヒリ語の要約版の公開となっているんですけれども、これについては今回の助言のところでも出てこなかった

んですが、この文字面だけを見ると、これでいいのかなというふうにちょっと思ったんですが、助言委員会では、特にこのことについては議論はなかったということですね。

○原嶋委員 議論はありませんでした。

○松本委員 これはスワヒリ語、要するに、これはもう環境レビュー方針が出たということは、これは融資がされる方向になると思うんですけども、このタイミングでスワヒリ語の、しかも要約ということで特に問題はないですか。

○今中 特に問題ないと理解しております。既に住民協議のところでは、エンタイトルメント・マトリックスの内容については、既に共有しているものとなっております。

○松本委員 つまり、これは部分的には、もう現地の言語で共有されているんですよ。何か最終版とか、そういう意味ですかね、ここで書かれているのは。

○今中 はい、そのとおりでございます。

○原嶋委員 ワーキンググループで、ステークホルダーミーティングが規定どおりとか、ガイドラインどおり行われているということの確認はしておりますけれども、この点については、特に深い議論はしていません。

○村山委員長 よろしいですか。今の点をご検討いただいた上で、表現は少し修正が必要なかもしれませんので、ご検討いただければと思います。

ほかはいかがでしょうか。大体よろしいですか。

では、以上でご報告いただいた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。

それでは、今日は、あとはその他ということですが、何かありますでしょうか。

○渡辺（審査部） 最後、その他で1点報告がございます。これは何かと申しますと、記録を見ますと、昨年8月31日にワーキンググループを開催させていただいたラオスのセカタム水力発電事業、これは海外投融資で協力準備調査のWGだったのですが、これに関連しまして、あれは民間の事業なのですが、その事業のバックファイナンスを政府に対して供与するという案件を、今担当課のほうで検討しており、これについてご報告をさせていただきたいと思っております。

結論を先に申しますと、事業は全く同じ事業ですので、要は海外投融資のほうからお金を出すか、円借款のほうで政府にお金を出すかという、表と裏みたいなものがあります。

事業自体はカテゴリAとなりますけれども、助言委員会にまた再度諮る必要はないと事務局は考えております。

その点のご説明をお願いします。

○齋藤 それでは、私は東南アジア・大洋州部東南アジア二課の齋藤でございますが、今冒頭ご説明のありましたラオス国セカタム水力発電事業ですね、これのエクイティー・バックファイナンス借款案件がございますが、ご覧いただいているパワーポイント

トに沿ってご説明したいと思います。

まず、事業の背景ですが、2点ほどご説明します。

最初の点は協力準備調査、PPPFsの実施ということで、今冒頭も説明を当方からしておりますが、本件は海外投融資案件の形成を目的に、2012年12月から今年の10月まで、ラオス国セカタム水力発電事業準備調査として、調査を今実施しているところでございます。

本調査の結果としまして、セカタム水力発電事業は、大規模な水力発電セクター案件に該当することで、環境カテゴリがAとして分類されております。

本件についてはもうご説明のとおりなんですけど、環境レビュー方針については、昨年説明している、助言委員会のほうで助言等をいただきまして説明をしている状況でございます。

2点目、エクイティー・バックファイナンス、通称EBF借款と呼んでおりますが、これの要請の状況についてご説明します。

現在、ラオス政府としましては、上記FS調査、協力準備調査の状況に基づきまして、案件実施に向けて検討、調整が進んでいるところでございます。

現在のところ、ラオス政府側としましては、海外投融資に加えてEBF円借款についても要請するというのを計画、検討しているという状況でございます。

案件の概要でございます。ラオス南部のチャンパサク県というのがございまして、そこでPPP事業として計画される海外投融資、セカタム水力発電事業において、ラオス政府ですね、具体的にはラオス電力公社になりますが、出資分へのエクイティー・バックファイナンス円借款の供与を通じて事業の実施を支援するというものでございます。

次に、セカタム水力発電事業の概要でございますが、もう既にご説明しているとおりでございますが、発電施設としましては流れ込み式、81MW、関連設備としては取水堰、導水路、送電線45kmの建設等でございます。

事業費の面でございますが、概算として157百万ドルが今想定されておりますが、出資部分はスポンサーの自己資金等、融資部分についてはJICAの投融資というのが調達することを想定されております。

EBF借款とはというのを簡単にここでご説明します。これは本邦企業が途上国の合弁で特別目的会社、SPCを立ち上げて実施する電力、水力、運輸交通等のインフラ開発事業において、SPCのエクイティー部分に対して、途上国政府側の出資金のバックファイナンスとして円借款を供与するというものでございます。

事業フローのイメージとして当該事業をここで示しておりますが、EBF借款というのは、レンダーということでJICAのロゴマークがありますが、そこから左側に点線が出ている部分のお金の流れということになります。

最後に、環境レビューの方針でございますが、本事業を環境配慮事項は海外投融資

案件、セカタム水力発電事業のものと同じ内容になることから、環境レビュー事項についても、海外投融資事業、これで実施される環境レビュー方針、これに準ずるものとしたというふうを考えております。

以上、簡単でございますが概要説明になります。

○村山委員長 ありがとうございます。

というようなことですが、いかがでしょうか。

松本委員。

○松本委員 ありがとうございます。恐らく審査そのものは、今説明があったように二重でやる必要はないと思うんですが、一方、今後その事業実施主体としてモニタリング報告をするとか、それがどういうことになるか。

つまり、これまでは、SPCに対しての融資であるから、民間であるということから、そこから幾つか、もしかすると配慮しなきゃいけないこともあるわけですが、これはEDL、ラオス電力公社に対してエクイティーを出している部分もあるわけですし、今後そのモニタリングについて、このことによってモニタリング報告者、もっと言えばラオス政府の関与が強まるわけですので、日本政府との関係からいけば。この点については何かお考えでしょうか。

○渡辺（審査部） ご理解のとおり、ともに融資というか、円借款、投融資でありますけれども、民間企業及び出資者の一人であるラオス電力公社に対してお金を貸すということになりますので、当然、我々としてSPC及びEDLの両方と環境社会配慮面での合意を行います。

実質のところは、結局情報ソースとしてはSPCが基本になりますので、出てくるものは最終的には同じものになると思われませんが、権利義務関係で言うと両者に対してモニタリング報告を求める権利を有するということになりますので、それに基づく情報提供がなされると考えます。

○村山委員長 ほかにいかがでしょうか。

確認ですが、海外投融資の部分も残っていて、両方行うということですね。

ほかはよろしいですか。

では、この件をご報告いただいたということにします。ありがとうございました。

では、ほかにいかがでしょうか、よろしいですか。

もしなければ、次回スケジュール確認をさせていただきたいと思います。

○渡辺（審査部） 長時間にわたりどうもありがとうございました。

最後、次回の全体会合のスケジュール確認ですけれども、次回は6月6日月曜日、時間は同じく2時半からですけれども、次はJICAの本部になります。会議室は追って連絡しますけれども、111、112という1階の会議室となります。よろしく願いいたします。

○村山委員長 では、ほかになければ今日の会合を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5時24分閉会