

環境社会配慮助言委員会 第79回 全体会合

日時 平成29年4月14日（金） 14:30～16:40

場所 JICA本部 113会議室

（独）国際協力機構

助言委員（敬称略）

石田 健一	東京大学 大気海洋研究所 海洋生命科学部門 行動生態計測分野 助教
織田 由紀子	JAWW（日本女性監視機構）代表
作本 直行	日本貿易振興機構（JETRO）総務部 環境社会配慮 審査役
柴田 裕希	東邦大学 理学部 専任講師
清水谷 卓	多機能フィルター株式会社 国際事業部 部長
鋤柄 直純	一般財団法人 自然環境研究センター 研究本部 研究主幹
鈴木 孜	元アークコーポレーション株式会社 技術部長
田辺 有輝	「環境・持続社会」研究センター（JACSES）持続可能な開発と援助 プログラム プログラムコーディネーター
谷本 寿男	社会福祉法人 共働学舎 顧問（元恵泉女学園大学 人間社会学部 国際社会学科 教授）
林 希一郎	名古屋大学 教授
原嶋 洋平	拓殖大学 国際学部 教授
日比 保史	一般社団法人 コンサベーション・インターナショナル・ジャパン 代表理事
升本 潔	青山学院大学 地球社会共生学部 教授
松本 悟	特定非営利活動法人 メコン・ウォッチ 顧問／法政大学 国際文 化学部 教授
松行 美帆子	横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院 准教授
村山 武彦	東京工業大学 環境・社会理工学院 融合理工学系 教授
森 秀行	公益財団法人 地球環境戦略研究機関 所長
米田 久美子	一般財団法人 自然環境研究センター 研究本部 研究主幹

JICA

富澤 隆一	審査部 次長
渡辺 淳	審査部 環境社会配慮審査課 課長
村瀬 憲昭	審査部 環境社会配慮監理課 課長
左近充 直人	審査部 環境社会配慮審査課
亀井 温子	南アジア部 南アジア第三課 課長
横井 博行	南アジア部 南アジア第四課

等

午後2時30分開会

○渡辺 それでは、時間になりましたので、本日の第79回全体会合を始めたいと思います。

まず、事務局より諸注意事項ですけれども、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。

3点目。マイクは本日は3、4名に1本程度のご使用となっております。恐れ入りますけれども、適宜マイクを回していただくなど、ご協力をお願いいたします。

それでは、村山委員長に議事の進行をお願いしたいと思います。

○村山委員長 では、まず案件概要説明で、きょうは1件です。スリランカの都市公共交通システム導入事業で、スコーピング案の段階ということです。

では、まずご説明、よろしくお願いいたします。

○亀井課長 ありがとうございます。南アジア部南アジア第三課の亀井と申します。本日はよろしくお願いいたします。

本日はコロンボ新総合都市公共交通システム整備事業についての概要をご説明させていただきたいと思います。本日の説明内容はこちらに書いてあるとおりでございますけれども、最初に背景をご説明させていただきたいと思います。

現在、スリランカの経済の中心地であるコロンボ都市圏では、内戦が終了した2009年以降、非常に堅調な経済成長に牽引されまして、人口が集中しているという状況にございます。コロンボ市を抱える西部州という州がございすけれども、こちら全体からコロンボ市内への流入というのは100万人というようなことで言われております。こうした経済成長、それから首都圏における人口増によりまして、交通渋滞、それから大気汚染が非常に深刻な状況となっております。

特に自動二輪車の利用者数が急増しておりまして、通勤時間帯の車両の速度というのは、渋滞と定義されております時速20キロを下回り、一部では10キロメートル以下の区間もあるというような状況になっております。

昨今の経済成長に伴いまして、特に自動車、自動二輪車等の私的な交通モードはさらに増加すると考えられておりまして、ほかの国の経験例等を見ましても、一度その自動車と私的なモードを選択した層は、なかなかその後、公的な交通モードにシフトすることが難しいということが指摘されておりますので、現在のコロンボにおいては公共交通の導入が急務であると考えられております。このまま交通渋滞を放置しておけば、機会損失を含む経済損失が非常に拡大されるということが懸念されております。

次に、この案件の経緯等をご説明させていただきたいと思いますが、このような状況を踏まえまして、JICAでは2014年にかけてコロンボ都市交通調査プロジェクトを実施しておりまして、コロンボ都市圏における都市交通マスタープランの策定支

援を行っております。都市交通セクターの課題、それから将来の公共交通の整備計画をまとめた調査となっております。

その中では、導入すべき公共交通モードとして、当時、モノレールを提案しております。そのような経緯がございましたけれども、このマスタープランが承認された後の2015年にスリランカの政権が交代したという事情がございまして、このコロンボの都市圏における都市交通計画に関しても見直しが行われております。見直しした結果を踏まえて、スリランカ政府は2016年1月にコロンボを含む西部全体の開発計画である、西部メガポリスプランというものを策定しております。

この計画は、スリランカ経済を支える西部地域インフラ開発全体をまとめておりますけれども、都市交通分野に関してはJICAが支援したマスタープランに盛り込まれた内容が多く反映されているものとなっております。

他方で、このスリランカ政府が発表したメガポリスプランの中では、コロンボに導入すべき公共交通としては、LRTもしくはモノレールということが提案されております。最終的には2016年2月、スリランカ政府は日本政府に対してLRTに関する導入の要請を行ってきております。

スリランカ政府が最終的にLRTを選定しました理由としましては、本調査で対象としている区間に加えて、将来的には拡張路線の計画を持っていると。その拡張した郊外の路線では、路面軌道に走らせる交通モードを計画しているということから、LRTがよいと。また、LRTの車両システムはモノレールと比較しまして世界的にマーケットが大きいということで、将来の拡張計画を踏まえて、調達、それから運営、維持管理の面での合理性、簡便性というのを考慮して、LRTということで選考の理由を挙げております。

なお、JICAが支援をして策定した、コロンボ都市交通マスタープランにおける比較検討においては、LRTはモノレールと比べまして高架構造物建設のための用地取得の面積が大きくなること、また、LRTは高架軌道の構造がスラブ構造ということで、モノレールと比較しますと景観面、日照面積が少なくなることから、モノレールがより適切であるというような提案をした経緯はございます。

また、LRTというスリランカの要請に応える形で、今回、LRTの調査をしておりますけれども、その理由としましては、輸送能力、輸送速度等、事業に関する事項はLRTとモノレールは同程度であるということ。それから、LRTにおいても日本のすぐれた技術を生かせる可能性が高いということ。さらに、スリランカ側の拡張計画、マーケットを念頭に置いた計画に関して、一定の合理性があるということから判断しております。

今回の調査の実施に当たりましては、日本政府とも慎重な議論を重ねてまいりましたこと、念のため申し添えさせていただきたいと思っております。

次に、事業の目的と概要をご説明させていただきますけれども、事業目的としまし

ではここに挙げておりますとおり、コロンボ都市圏において新交通システムを導入し、効率的な輸送能力の増強と、安全で快適な公共交通サービスの向上を図り、その結果として、コロンボ都市圏の社会経済活動の活性化に寄与するということとしております。

事業の内容、スコープとしましては、約25キロメートルの鉄道構造物、駅舎、車両基地並びに車両調達、電気・信号システム敷設等を検討しております。鉄道の構造物に関してはスリランカ政府の意向がございまして、高架軌道かつ鉄輪ということを予定しております。

また、最後の（3）に書いておりますけれども、実施機関はメガポリス西部開発省という省になります。

次に、事業対象地域の現況をご説明させていただきたいと思います。スライドを見ていただきますと、右肩にスリランカ全体の島がありまして、その西側のさらに赤い丸で囲んだコロンボの中心部が事業対象地域となっております。調査対象地域はコロンボの市内から東に赤い線で向かって、郊外に向かって抜けていく約25キロメートルのルートということになっております。

次のスライドではその幾つかのポイントの写真を掲載させていただいております。右の上から①Fort駅、それから②Lipton Circleというところはコロンボの中の中心地で、ちょっと写真ではわかりにくいのですが、かなり高層ビルであるとかホテル、また政府官庁等が並んでいる地域となっております。この市内を抜けまして、少し郊外に向かって③Rajagiriyaというところを示しておりますけれども、この辺になってきますと商業施設、住宅等が増えてくるといったエリアとなっております。ここに掲載しております写真は非常に交通量が少なく見えるのですが、実際の通勤時間帯の道路は極めて混雑しているというのが現状でございます。

それから、写真の④ですが、この少し郊外に向けて進んだところから片側2車線の道路が片側1車線に変わり、両側に少し木が生えているような道がしばらく続くような状況になっております。

最後の到達点、⑤と書いておりますところは車両基地を予定しているところで、ここが終着地ということになっております。

次に、調査の概要を書いてございますけれども、こちらは書いてあるとおり、本事業の必要性、概要、事業費、スケジュール、実施方法等、円借款事業として実施するための審査に必要な調査を行うこと、というのを目的にしており、対象地域、調査内容等はここに記載のとおりでございます。

次に、環境社会配慮事項についてご説明させていただきたいと思います。

本事業はカテゴリーAに分類されておりました、これはガイドライン上、鉄道セクターに該当するということから、カテゴリーがAとなっております。適用ガイドラインは2010年4月公布の弊構社会配慮ガイドラインです。

環境関係の許認可でございますけれども、本事業に係る環境影響評価のEIAの報告書は、本調査の調査団の支援のもと、メガポリス西部開発省実施機関が作成し、環境庁（Central Environmental Authority）によって審査、承認されるというプロセスになっております。

続いて、想定される社会配慮、環境配慮事項についてご説明したいと思います。

社会影響につきましては、鉄道の構造、線形によって用地取得や非自発的住民移転の環境が変わって規模が変わってくると想定されますので、線形、ルートの決定においてはこれらを非常に重要な判断要素として取り組んでいく必要があると考えております。

方針・計画としては、鉄道の橋脚等の構造物に関しては、道路の広い箇所においては中央分離帯に敷設するなど、なるべく住民移転、用地取得が生じないように検討してまいりたいと思っておりますけれども、現状想定されている住民移転に関しては約40世帯ほど、私有地の用地取得については16ヘクタール、また、40店舗ほどの商業地への影響が想定されておりますが、線形のルートの議論を丁寧にしながら、それぞれのパターンにおいてどのような影響が出るのか、注意深く見ていく必要があるというふうに考えております。

なお、環境影響に関しましては、事業予定地に法的に完全に保護されて開発活動が禁止されている国立公園等は含んでおりませんが、一部にスリランカ関係当局の事前承認が必要な鳥類保護区がございます。また、車両基地予定地は先ほど写真にも示しておりましたが、農地として利用されている土地を想定しておりますので、こういったところは調査の中でしっかりと確認してまいりたいと思っております。

また、鉄道構造物、車両基地等の整備に当たりましては、それなりの規模の施設を整備することになりますので、工事施工中の大気質、土壌への悪影響、騒音影響、それから完成後の鉄道による騒音等の発生に対しての対策を立案することが求められております。

また、先ほどちょっと触れましたけれども、一部区間には道の両脇に街路樹がある区間がございますので、こうしたものの伐採が必要となることも想定されます。これらの影響、確認、対策もしっかりやってまいりたいと考えております。

最後に今後のスケジュールでございますけれども、今年の2月から調査を開始しまして、約1年間、来年の2月ごろまでの調査実施を予定しております。調査開始後、早期の段階からEIA調査を行うことを想定しております。調査は、大きくは一番上の段にSTAGE1、STAGE2というふうに書いておりますけれども、最初のSTAGE1で主に需要予測、サイト状況調査を行い、基本的なルートの設定を行う予定にしております。

STAGE2では、STAGE1で設定した基本ルートをもとに、詳細なルートの選定、土木、車両といった事業計画を詰めていくという予定にしております。

EIA調査、それからRAP作成のための調査については、基本ルートが確定するおよ

そ5月中旬ごろから着手する予定にしております。したがって、スコーピングのワーキンググループにつきましては、6月ごろに開催できればと考えております。調査が順調に進みました場合には、DFRのワーキンググループは年が明けまして、来年の1月ごろを想定しております。

私のほうからの説明は以上になります。

よろしくお願いいたします。

○村山委員長 ありがとうございました。

それでは、ご質問がありましたらお願いいたします。

松行委員、お願いします。

○松行委員 何点かありますが、細かいところなんです、このスライド3枚目の西部州の人口、5億8,200万人って、これ多分ちょっと桁が違う気がするんですが、いかがでしょうかということ、もう1つ、LRTを引いても、この1路線だけ引いてもネットワーク化をしないとやはり焼け石に水だと思うのですが、今後、他のLRTの路線が作られる計画があるのかということ、これ最後、質問ではなくてお願いなのですが、私、ワーキングにこれ入るかわからないので、ここで申しますが、こういうふうに鉄道を引く案件というのがあると、そこしかどうしても見ない傾向があって、でも鉄道を引いても周りの土地利用の誘導と規制とか、あと、フィーダー交通のデザインをしっかりとしないと余り意味はないものになってしまうというのが結構いろんなところがあるので、JICAさんがどこまでできるのかということもあると思うんですが、ぜひ、そこら辺も考えてやっていただけるとありがたいと思います。

○村山委員長 先にお答えいただけますか。

○亀井課長 ありがとうございます。一番最初、ご指摘いただきました西部州の人口につきましては、580万人の誤りですので、申しわけございません、訂正しておわびさせていただきたいと思います。

それから、ネットワーク化を図っていかなければなかなか効果が上がらないのではないかとご指摘ですが、1つには今回、選定しておりますルートは最も交通量が多い、先ほど示しましたルートはほぼ同じ形で現在、道路が走っておりまして、そこがコロンボ首都圏においては最も交通量が多いということから、まずはこの路線に公共交通を走らせることで、解決につなげていく効果はあると考えております。

他方、ほかのネットワークというのはスリランカ政府も計画はしておりまして、具体的なタイミングであるとか、どこが支援するのかといったところについては決まっておりますけれども、私どももそれらの計画を考慮に入れつつ進めてまいりたいと思っております。

3点目のコメントについては、貴重なご示唆ありがとうございます。できる限り考慮に入れながら調査を進めてまいりたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○村山委員長 松行委員、よろしいですか。

○松行委員 はい。

○村山委員長 では、森委員、どうぞ。

○森委員 どうもありがとうございます。3点あります。

第1点目が、都市交通マスタープランを作成したときに、いろんなオルタナティブがあったと思うのですけれども、それらの間の環境への影響を特に考慮して、オルタナティブ同士の比較というか、そういう検討をしておられますでしょうかというのが1点目です。

2つ目が、その都市マスタープランよりプレレマントだと思うのですけれども、この計画を検討するときも、気候変動のミチゲーションとの関係というか、ミチゲーションにどれだけ貢献するかと、現状に比べて。現状をそのまま想定した場合に比べて、という検討が必要じゃないかと思いました。特に途上国でもNGCとか削減計画あるわけですから、それとの比較ということを検討いただく必要があるのではないかと。これが第2点目。

第3点目が、一番最後の、想定される環境影響のところですが、そこにその気候変動とか、そういう検討も入れていただきたいというのが、さっきのご質問との関係、1点目ですが、2点目は先ほどの説明でモノレールとの比較で景観とかという話がありましたけれども、景観はLRTのほうが大きいという話がありましたが、その景観というのはここに入っていないので、入れていただいたらどうでしょう。これが3点目です。

よろしくお願いします。

○亀井課長 ご質問、ありがとうございます。

1点目のマスタープランにおいて、モノレール等を選定したときの環境のオルタナティブの検討をしたのかというご質問でございますけれども、モノレールとほかのモードで比較してということではございませんけれども、そのルートをおおよそ選定するときには、例えば、車両基地をどの辺に置くのが妥当であるのか、どこに置いたほうが環境社会配慮上の影響が多いのか少ないのか、そういった検討についてはしております。

2点目、気候変動への考慮ということでございますけれども、マスタープランのときも都市交通を導入することによるCO₂の排出量の削減というのは確認しております、今回の調査におきましてもLRTを導入した場合のCO₂排出量の削減効果というのは確認していく予定にしております。

それから、3点目につきましては、景観を考慮に入れるべきというご示唆につきましては、これを踏まえて調査を行ってまいりたいと考えます。

よろしくお願いいたします。

○村山委員長 よろしいでしょうか。

それでは、谷本委員、どうぞ。

○谷本委員 2点、お願いします。

まず、背景の(1)の一番最後に、コロombo市内に1日100万人という流入の数字が出ていますが、じゃ、本件が完成したときにどれぐらいこの100万人のシェアですね、相当増えるのではないかなと思いますけれども、どれぐらいのシェアを本件は持つのかというところですか。これ1点目。

2点目は、5の環境社会配慮の土地収用のところですが、数字として想定されるのが16ヘクタールとなっていますが、車両基地はやはり相当の面積をとると思います。これはその面積、それに加えて距離が25キロぐらいということは、駅間2キロとして10何カ所の駅ができますね。当然、その駅のところは土地収用かかってくると思います。ですから、この16ヘクタールという数字は想定としてもどういうところから出ているのですかと。あくまでもこれぐらいの見込みということなんですか。それとももう調査は結構進んでいるわけですから、相当程度の、やはりこれからルートの決定があるとしても、相当程度の確度の数字があるべきじゃないかなと思うんですけれども、いかがでしょうか。

以上です。2点、お願いします。

○亀井課長 ありがとうございます。

1点目のご質問、どれぐらいのシェアをこのLRTの利用が見込めるのかということでございますけれども、輸送量の想定等は過去の調査でもやっております、例えば2020年には片道の時間当たりの乗車数、PPHPDは7,800人、例えば2035年には2万1,000人といった数字の予測はしております。他方、それがどのようなシェアにつながっていくのかということに関しましては、今回の調査の中で改めて確認をしてみたいと思います。

2点目、ご質問いただきました16ヘクタールでございますけれども、これは現時点ではその大半が車両基地を見込んでおり、一部、駅の建設のために必要な土地も入っておりますけれども、ここもまたルート選定にも慎重に対応しながら、改めて精査して確認をしてみたいと思っております。

コメント、どうもありがとうございます。

○村山委員長 よろしいでしょうか。

それでは、先に石田委員。

○石田委員 ご説明ありがとうございました。聞き漏らしたかもしれないので教えていただきたいんですが、コロomboモノレールって一般にネットでそういう名称で、英語でもColombo Monorailというのを、見ているとたくさん出てきて、この路線が1号線と2号線というのがコロomboモノレールがあって、そのどちらかに非常に路線が似ているので、これってコロomboモノレールなんですか。

○亀井課長 2015年までに実施していたマスタープランの調査の中では、モノレールを提案してこの路線、今回お示している路線そのものを提案しております。それをコ

ロンボモノレールと呼ぶのかという、一般的にそういうふうに呼んでいる方がいらっしゃることは想像できるかなというように思います。

○石田委員 その公共交通システムをつくられたときには、日本から専門家も送られて、アーティクルはネットで見つかったのですけれども。だから、それも受けて今回新たなこの1本の路線を提案しているということですか。

そのときだと路線が2本あったんですよね。もう少し海岸沿いに沿って走る2本と。今回はこれ1本だけですか。モノレールじゃなくてLRTなので、モノレールとは違うものを通すという、そこら辺の関係がよくわからないので、教えてください。

○亀井課長 今、画面に映っておりますのが、もともと私どもがマスタープランを踏まえて提案していたモノレールのルートになります。分岐点がございまして、②のところから北の部分と西側に行くという意味では、2カ所に分かれているものがございします。今回は、このときの結果を踏まえつつ、また、先方がLRTを導入したいという意向と、あと、先ほど触れましたメガポリスマスタープランと彼らがつくった都市交通計画の中で、LRTの路線として示しているものを踏まえまして、改めてルートを定めていくということになります。

ですので、マスタープラン、モノレールを検討したときのルートは、こちらで分岐があるものでございしますけれども、最終的なルートについては今回、改めて調査をして検討していくということになります。

○石田委員 ありがとうございます。

○鈴木委員 2点お伺いしたいんですけれども、1点は用地買収のことで、用地幅はどのくらいを想定されているのですか。大半が車両基地だということだと、25キロって結構長くて、それで、ほかにもう西部開発何とかがもう用地を取得済だという、取得済のところを使うということなのかどうか、新たに買うのかどうか。

それから、想定される環境影響で鳥類保護区があるという話が出てきましたけれども、それは鳥類保護区にかかるのか、隣を通るのか、ちょっと離れたところを通る、そういう影響なのか、それを教えてください。

○亀井課長 ありがとうございます。

まず、1点目の用地についてですが、25キロということではございしますけれども、これは全部、高架を想定しておりまして、その下の支える構造の部分について、もちろん用地が必要にはなりますけれども、できる限り道路の中央分離帯等を活用する、最大限活用して、このための用地取得の面積を抑えていくというようなことを想定しております。

実際の25キロの軌道の幅が何メートルかということにつきましては、車両の仕様であるとか、システムの仕様であるとか、鉄道に必要な幅というのを今回の調査の中で十分に確認していくということを予定しております。

現時点で想定されているものが16ヘクタールということですので、検討した結果で

これが増えたり減ったりということは十分にあるのかなというふうに思っております。

用地取得が済んでいるのかということでございますけれども、本件についてはこれから調査をしている状況ですので、本事業のために用地取得というものはなされておられません。

それから、2点目の鳥類保護区についてでございますけれども、こちらでも調査をする中で、この鳥類保護区に触れるのか、それを避けるのか、最終的に中を通過する必要があるのか。そこは環境影響の程度と、物理的にどのようなルートがとれるかを十分に考慮しまして、できる限り影響の少ない形でルートを検討してまいりたいというふうに考えております。

○村山委員長 それでは、よろしいでしょうか。

では、これで最後にしたいと思います。よろしくお願いします。

○松本委員 短くですが、今後のスケジュールのところですか。

私、あまりスリランカは詳しくないですが、EIAの調査期間というのは私の理解では乾季しかないように見えてですね、10月から翌年5月までが雨季という理解で、去年5月に、過去25年で最もひどい洪水がコロombo周辺であったと。写真を見ると何となく湿地っぽいところもあるということで、調査期間が、いわゆる私たちが開発学の中で基本中の基本と言われている乾季のバイアス調査じゃないかというふうにしか見えませんけれども、こんな中で、もちろん、1つ目は自然環境として雨季を入れていないことをどういうふうに説明されるのか。

2つ目は、ワーキングにもし入れば言うと思いますけれども、住民移転のときにやはり乾季の景色と雨季の景色は大分違って、移転地が雨季になったらどうなるとか、そういうのって見てみないとわからないものも結構あって、やっぱり調査期間が乾季だけというのはいろんな意味でリスクがあるというふうに私は思っているのですが、そのあたり、ワーキングに入る前に基本的にJICAがどういうふうにお考えなのかというのを教えてください。

○亀井課長 コメント、どうもありがとうございます。

乾季、雨季、双方への配慮が必要だというご指摘、ありがとうございます。調査期間そのものは乾季であるというのはご指摘のとおりだと思いますけれども、気象データ、水文データ、そういったものにつきましては、通年のデータを踏まえてやっています。それからまた、ほかの事業の例ですね、雨季にかかっているもの等も踏まえてその中でよく検討・反映してまいりたいと思っております。

○村山委員長 それでは、まだご質問あるかもしれませんが、時間が過ぎてきていますので、このあたりで終わりにしたいと思います。

ご議論の中にもありましたが、前提になっているマスタープランやメガポリス計画は、もしかすると議論の中で参照が必要かもしれませんので、そのときはぜひご検討をお願いしたいと思います。

ありがとうございました。

○亀井課長 ありがとうございました。

○村山委員長 それでは、ワーキングのスケジュールの確認に移りたいと思います。よろしく、お願いいたします。

○渡辺 それでは、議事次第の裏をめくっていただきまして、別紙1です。今回は5月以降のワーキンググループの予定を載せております。

先月の全体会合でご議論いただいたとおり、運営改善の中で、前広になるべく先のワーキンググループの予定についても、仮置きでもいいので入れてほしいということでありましたので、今回、それを適用しました。5月26日と6月26日、これは仮置きの日程になりますので、あくまで正式な日程の確定は開催4週間前の事務局からの連絡ということにはなりますが、予定ということで、こちらに予定を入れております。

5月、6月で委員の方の予定を事務局のほうで入れておりますけれども、現時点で何か変更等ございましたらご連絡いただければと思います。

よろしいですか。

では、現時点で特段ご変更、ご修正がないということです。予定自体は随時変更できますので、もし先の予定がわかりましたらご連絡いただければと思います。

なお、5月15日のワーキング会合については、まだ予定が入るかどうかはわかりませんが、このような3名の委員の方しか入っていない場合は、開催通知の際に追加のご参加をお願いすることもあるかと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

また、注意点ですけれども、5月19日から5月29日のワーキンググループにつきましては、開始時間が2時半からとなっておりますので、もしここで開催される場合は、ご担当の委員の方はスケジュールにご注意ください。

以上です。

○村山委員長 では、よろしくお願いいたします。

それでは、次に移ります。ワーキンググループ会合報告及び助言文書確定ということで、きょうは2件です。

最初が、インドの道路連結性改善事業のスコーピング案の段階の助言ということで

す。

主査は清水谷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。

○清水谷委員 それでは、本案件の助言案の説明をさせていただきます。

このワーキングは3月6日に行われました。ワーキングの委員は、石田委員、殖田委員、鈴木委員、米田委員、そして私、清水谷でやりました。

このプロジェクトに関して、インドの北東州の道路連結性改善事業というものが、以前から、たしか10本ぐらいあったと思います。そのとき、最初、優先順位をつけるプロジェクトがあって、今このフェーズ3ということで、この度は、ある町とある町をつなぐ橋梁部にフォーカスをあてた事業ということになります。

では、助言の内容に移ります。助言案は全体で10件であります。

まず、代替案検討ですが、代替案検討は4つありますが、そのうち3件が評価指標に関する助言案となっております。例えば環境面、経済面、社会面を中心に、重要な評価指標を抽出するというような内容、それから、重要な評価手法を具体的に抽出するときには、例えばスコーピングマトリックスの生活環境、自然環境及び社会環境の項目を勘案して、重要な影響項目に関連する指標を再検討するという内容が出てきております。

また、評価指標において影響度が同程度のものに対しても、今回のスコーピング案の中では厳密に優劣をつけるような手法がとられていましたが、影響が同程度のものは同程度で評価できるような設定をしたほうがいいのではないかという助言が出てきております。

あと、4つ目は橋梁の線形に関する部分ですが、それについては代替案の選定理由を明記するということを述べております。

次に環境配慮ですが、3件あります。3件のうち2件は高架橋方式における橋脚の数などで、橋梁方式による環境影響、特に水生生物への評価を明らかにするという内容です。また、類似して生態系への影響、特にガンジスカワイルカへの影響についても、専門家あるいはNGO等へのヒアリングなど、類似事例の調査などを評価して、影響緩和策を立てるという助言をしております。

7番目、環境配慮の3番目ですけれども、建設土砂の入手先や、建設資材置き場、土捨て場に係る環境管理計画を作成することを挙げております。

次に社会配慮ですが、社会配慮は2点ありまして、1つ目は河川工作物を設置することで流況が変わるということから、その影響で洪水危険度が変わるということで、それを評価するということを挙げております。

2つ目は児童労働に対する具体的な対策をとるということを挙げさせていただきました。

最後に、ステークホルダー協議及び情報公開ですが、これは1点ありまして、調査対象域で漁業を行う人々については必ずステークホルダー協議の対象者として扱って、協議に参加させるように促すということであります。

以上、10点が助言案となりました。

続きまして論点も説明させていただきます。

今回のワーキングにおいては論点が2つ挙げられました。1つ目が代替案検討の指標及び評価の観点であります。少し複雑なので、簡単に読まさせていただきます。

スコーピング案段階で議論される代替案検討に関しては、JICAガイドライン等から導き出せる方法論はこれまでのところ存在せず、案件ごとに比較のための指標や最適案選定のための評価が行われている。本事業においては、社会的影響、このたびは移転が必要な家屋の概数であったり、用地の取得が必要な面積などが書かれていました。

また、環境的影響については、影響を受ける湿地の概数であったり、土地収用が必要な農地面積などが挙げられていました。また、技術的検討においては橋梁の全長であったり、アプローチ部の距離というような形での指標が使われておりました。及び建設コストを指標として比較検討が行われた。また、客観性を担保するため、指標ごとにスコア換算して評価を行った。これに対して助言委員より、代替案検討で用いられる指標や評価の観点、事業の目的、性質や事業地域の特性等に基づき、個別案件ごとに決定されるものの、以下の指摘がなされた。

具体的には、代替案オプションを選定する際、設定する際が適切かもしれませんが、それぞれに長所やコンセプトを持たせるべきであると。これにより、各オプションの長所を組み合わせるような折衷案も検討し得るということを述べさせていただいております。

2つ目、JICAガイドラインでは、「経済的、財政的、制度的、社会的及び技術的分析との密接な調和」が求められているが、技術面の指標はオプションに関する該当国での技術的受容性を確認するために用いるのが適切であろうという議論もいたしました。

最後に、最適案の選定に際して、指標設定が持つ制約も踏まえて、定量的な評価結果のみに関わることなく、定量・定性評価のバランスをとりながら客観性を保つような説明を心がけるということをワーキングの中で議論させていただきました。

また、助言委員から、ゼロオプション、これは事業を実施せずに他の施策で課題を解決するとの比較を用いた問題解決に向けた代替案の比較検討を行う必要があるのでは、という提案がなされました。これに対してJICA側より、ゼロオプションとの比較は望ましいが、JICAガイドライン上は「事業を実施しない案」との比較を行うこととなっている旨説明がありました。

以上が代替案検討の論点であります。

2つ目は、報告書における地図及びデータの質の向上ということで、このたびワーキングに使用された資料の内容に関係することですが、助言委員より、適切なスコーピングを行うためには、本事業の全体像を把握することが重要であり、そのためには、行政区や流域、近隣の河川や橋梁位置等の必要な情報を地図上に明示し、また、地図間の縮尺や方位などをそろえてわかりやすく提示すべきとの指摘がなされました。

これに対してJICA側より、上記指摘を踏まえて、今後も配布資料の質の改善に努めるものの、相手国における地図情報等に関する制約等もあるため、協力準備調査においては既存の地図を加工するケースが多い旨、説明がありました。このような議論がなされました。

○村山委員長 ありがとうございます。

それでは、今の報告について何かお気づきの点がありましたらお願いいたします。

森委員、どうぞ。

○森委員 これたしか、大きな川に橋をかけてあって、その川の真ん中に島があったとか、その案件ですか。

○谷本委員 そうです。

○森委員 それを前に議論したときに、真ん中の島に住んでいる人たちが相当数いて、それに対する影響はどうなんだろうというポイントがあったと思うんですけども、私も指摘させていただいたんですが。そうしたら、その人はその道路を使えるということはない。でも、そうするとマイナスの影響しかいかないですよ。けど、例えば本四架橋とかって見たら橋梁がずっとあって、大きな島じゃなくて小さな島の場合には、これと同じような状況になっている場合があるんですけども、そうするとそこ、例えばその橋脚のところに上っていけるようにして、バス停が上にあるとか、何かそういう形でその真ん中の島に住んでいる人にも何らかの意味でベネフィットをつくるという工夫もなされたりしているんですけども、そういう点については議論はされたでしょうか。

○清水谷委員 ワーキングの中では中州に住まれている方の橋梁、橋の利用についての具体的な議論ということはなされなかったと記憶しております。ただし、その中州におられる方々への影響をできるだけ下げるためにはどうすればいいかという議論をさせていただきました。

○森委員 ですから影響が多分あって、その人たち、船で今きつと行き来しているんですよ。そういうのはどういう影響があるかとか、ないのかもしれないですけども、いろんな検討があるんだと思うんですけども、それにしても通常は、橋脚だけその島に建てられるとマイナスの影響しかいらないですよ。

でも、せっかくこういう大きな事業があってということだったら、何かプラスの工夫というのを考えられたらどうかなと。今、スコーピング段階ですから検討されたらどうかと思うんですけども、そういうのはいかがでしょうか。

○清水谷委員 はい。確かにご指摘とおりです。

○鈴木委員 私もかかわった一人なんですけれども、中州の島というのはすごく大きいんですよ。それだから、橋脚が建つというよりは、高架で。それで私がその次に言ったのは、その全体像を把握するために縦断の図面が欲しいと言ったら、生の図面が出てきて、高さが片方25キロですから、どういう形の形式の橋がかかるとか、どこがグラウンドと同じレベルで走って、どこからが、川の部分はどやってやるのかというのはほぼ想像するしかないような図面しか出てこなかった。結局、中州のかなりの部分は同じようなレベル、高速道路が走るような感じのところになるんじゃないかという私は認識だったんです。

それで、人が住んでいて学校もあるけれども、洪水になったらどうするのということのときは、ほとんど、それに関する配慮というのはなかったんですね。

○清水谷委員 森委員からのご指摘については、私はごもっともな意見だと思います。

ですので、中州の住民がいかに橋を利用して経済的・社会的な向上に向けて使用できるかというところ、今後、検討していただきたいと思います。

○村山委員長 きょうは助言文書の確定なので、まずはこの文章をどうするかというのが一番議論すべきことになります。

今の点については、社会配慮の項目の中には含まれているのでしょうか、それともないのでしょうか。スコーピング案の中にはそういう項目は入っているという理解でよろしいですか。

○石田委員 私も今、資料がなくて、ちょっとうろ覚えなのですが、雨季には水に浸る、たしか、ここは季節的な土地利用をされているんじゃないかなったのでしょうか。違いましたっけ。ですので、鈴木委員もおっしゃっていただいたように、非常に大きな橋梁をかけるので、橋をかけることによって、住民が、例えば橋を使うというベネフィットだとかは、何かほとんど議論をしなかった気はしています。

以上です。

○土生 本日は主管部のほうが都合により出席できておりませんので、事務局のほうからわかる範囲で回答させていただきます。

当日配付した資料の中では、中州のところから道路に上がれるというような説明はなされておきませんので、その点については、もしその事業に関するさらなる情報が必要ということであれば、また後日、情報提供させていただくという形になるかと思っています。

他方、今、石田委員からご指摘いただいた点につきましては、季節によって川の深さが変わるということは事実でありますけれども、今のところ、提出されている情報によれば、中州が雨季によって沈むというようなことはなく、また、雨季の際に沈む場所においては人が住んでいるということはありませんし、基本的に農業に使用されているということもないというふうに報告を受けておりますので、ここに橋を建てることによって、そのことだけで川の深さが変わることに影響というものは特にないというふうな前提で、今、調査が進んでいるところでございます。

○村山委員長 今日いただける情報は大体これぐらいで揃いましたでしょうか。その上で判断するということにはなりますが、きょうワーキングの委員の方、大体いらっしゃっていると思うので、今の点について助言の中に含めるかどうかですけれども、いかがでしょう。

もし含めるということであれば、今日すぐに確定というわけにはいかないと思いますので、メールで少しご議論いただいて、文言を確定していただくことになると思います。つまり、中州の利用者に対する社会的な配慮についても検討するということです。

○清水谷委員 一言加えるという形で、皆さんよろしいですか。

○土生 事務局からもう1つ、情報提供としましては、基本的に今ここに橋はかかって

おらず、アッサム州の川が流れている箇所の両岸でフェリーが行き交っているという状況です。今回、この設置する道路というのは、いわゆる片側から片側への物流を促すというところであって、その住民の人たちは基本的にそのフェリーを使い続けるということが前提になっていますので、この道路ができるから生計に直接負の影響が出るというわけではないと想定おります。もちろん、この影響の有無については検討しなければいけませんけれども、前提としてはそこまでの負の影響は考えていないということでございます。

○清水谷委員 逆に正の影響といいますか、橋を使って、結局、中州のほうに移動したり、中州から外へ移動できるというところの配慮が今後できるかどうかというところを確認したいのですけれども。

○土生 そこは事業部に確認をしなければいけませんけれども、本来のこの事業の目的としているところからすれば、その生活道路というところは前提にはしていないというところがありますので、当方から説明できるのはそこまでかと思います。

○柴田委員 ワーキンググループの委員ではないのであれなんですけれども、多分、想像するに、幹線道路で中州を橋梁通過するときって相当の橋架高の高さがあるような構造になると思うんですね。そういったところで、地元の住民の人が何か日常的に使うようなアクセス道路をつくるというと、また結構、大がかりな建設になるかと思うんですけれども、その点も踏まえて、回答表をメールで送っていただいたのを確認していたんですけれども、ワーキングの中でかなり丁寧に、中州でのステークホルダー協議の実施について検討されていたと思いますので、例えば、そういった中州でのステークホルダー協議の中での住民意見を丁寧に扱って、そういったところを判断するといったような意見に今の段階ではしておくというのも1つの方法かなというふうに、今思いました。

○清水谷委員 ありがとうございます。

○森委員 別にそんなアクセス道路をつくれと言っているわけではないんですよ。橋脚建てたら、多分、本市なんかでもあると思うんですけれども、エレベーターか何かで上っていったらね。上、道路のところをちょっと膨らませてバスセンターみたいなものをつくるだけなんですけれども、そういうのは可能だし、日本だって多分例があると思うんですけれども。日本でそういう例があって、地元の方に社会的なベネフィットもあるということであつたら、そういうことも考えてみたらいかがですか、ということだったんですけれども。

その島、結構たくさん人が住んでおられるんですよね。そうしたら余計そういうことがあってもいいのかなというような気がしたものですから。

○石田委員 森委員がおっしゃっていただいたのは、とても検討に値するアイデアだし、実際に日本で実例があって、そうやって中州の人たちが利用することによって、彼らは何ていうんでしょう、橋を通されることの、多少は景観が損なわれることに対

するコンペンセーションではありませんが、移動の自由が確保されると。フェリーを使わなくていい、フェリー代を使わなくていいということであれば、中州に住んでいる人たちも非常にいいし、環境社会配慮的にもいい効果があるという例だと思うんですね。

ただ、現実的にそれをこれからメール審議で議論できるかなというところがとても心配しています。どういう文言にすればいいのか。そこもかなり心配しています。

○清水谷委員 私も1つ加えるとすれば、先ほど柴田委員から助言があったように、地元のステークホルダー協議での意見を丁寧に検討するというような形でまとめるということもあるのではないかと思いますのですが、皆さん、どうでしょうか。

○土生 この案件というのはJICAが最初からマスタープランをつくっていったという案件ではなくて、先方からこういう道路をつくりたいというところから始まっている案件というところもありますので、今ご指摘いただいたような点というのを検討することは可能かもしれませんが、やはり、先方の意向あつての案件というところもあるという点もぜひご検討いただければとは思っております。

○村山委員長 ということで、どうするかということですが、基本的にワーキングの委員の方の意向を優先したいと考えていますので、今日の時点で、今日の案で確定ということであれば、その方向で進めたいと思います。

ただし、例えば10番のステークホルダー協議のところでもう少し中州の住民の意見も反映するとか、先ほど柴田委員からあったように、ワーキングの議論の中でそういうことも含まれているのであれば、そういった点を追加するということもあり得るかと思います。

○清水谷委員 それでは、可能な限り、現時点では今回この助言を確定するのではなくて、ステークホルダー協議、情報公開の部分での文言を少し改良するような形で修正したいと思っております。これをまずワーキングのメンバーのメール審議という形になるのでしょうか。それで進めさせていただきます。

○村山委員長 よろしいでしょうか。

では、その形で。

では、作本委員。

○作本委員 同じこの案件に関して。

助言をいただいた3番についてなんですが、この文章が何度か読み合わせているとよくわからない状態です。この提言が、助言が最終的なこの評価方法について評価できるように設定を設けることということで、これを一本化してくださいというような助言文に私には見えるんですね。これからの評価の方法で、これを一本化した方法に取り入れてくださいと、もし、議論の背景はわかりませんが、そのように考えるのならば、これが本当に同程度という言葉を使って対応できるのかどうか、ちょっとわからないので質問したかったわけです。

というのは、この文章全体、まず前段のほうから見まして、評価方法に関して影響度が同程度のものに対して厳密に優劣をつける必要がない、つけるのではなくということで、明らかに否定しております。後半のほうでは、そういうものについては同程度という新しい評価の考え方をつけるようにというようなことが書いてあるので、「厳密」という言葉を使わずに「同程度」という言葉に置きかえて表現しなさいということです。この文が本事例だけなのか、あるいは、一般的にも全ての評価方法についてここはこうしなきゃとか、考慮しなきゃいけないことを助言されているのか、そこを教えていただきたいと思います。

この右のほうの論点も一緒に読ませていただきますと、恐らく3つ目の黒ポチに書いているような、定量とか定性評価のバランスをとりながらということで、もし念頭に置かれているならば、それで補うことによってこれが文章として通るのではないかという気がいたします。

以上です。

○清水谷委員 ありがとうございます。助言案3番についてなんですが、やはり今ご指摘のあったとおり、論点の丸ポツの3つ目の部分を考えての案となっております、このたびワーキンググループで使用した資料におきましては、客観的に見たら同程度じゃないかと思われるところを、ちょっと厳しい言い方をすれば、無理やり何か差があるように見せるような表現といいますか、そういうスコアでの示し方がなされていました。もう少しほかの評価項目もたくさんある中で、全体的にはどうなのかというところがわかりにくい表現、見せ方になっていたといいますか、木を見て森を見ずではないんですけれども、そういう意味での助言として書かせていただきました。

○作本委員 よく理解できました。ありがとうございます。

○村山委員長 織田委員。

○織田委員 配付していただいたフェーズ2の資料では、ジェンダー構造を踏まえた配慮が必要であるというふうに、特に労働の雇用に関して書かれていたのですが、このフェーズ3の社会的配慮に関しては、児童労働には触れられていますが、それ以外のことは余り触れられていないので、この地域ではあまり重要でないのか、またはこのフェーズ3ではそういうことは必要ないという結論になったのか、その辺のご議論を教えてください。

○清水谷委員 フェーズ2では児童労働以外に、何と言われましたか。ちょっと聞き漏らしました。

○織田委員 フェーズ2にはジェンダー構造を踏まえた配慮ということで、女性に対して優先的な雇用を提供することについて、社会的・文化的な配慮が必要であるというような、かなり細かいことが助言に入っていたんですね。そうしたらフェーズ3の助言案ではそのことには触れずに、今度は児童労働について書かれていたの、何か状況が違うことでそういうふうに変ったのかどうかをお尋ねしたかったのです。

○清水谷委員 これについては、特に状況が変わったので児童労働だけに文言を固めたわけではないんですけれども、ジェンダーの、特に女性に関することと同様に重要なことではあったのですが。

○米田副委員長 その件に関してなんですけれども、私のほうから意見を出させていたいたんですが、もとの文章のほうには入っていました。女性を優先的に雇用することを検討するというような文章がありましたが、その文章の流れが橋梁の建設工事においてというような流れになっていて、それで女性を優先するというのはおかしいのではないかと、優先的に雇用するというのは。そうじゃなしに、女性のジェンダーの特質に合わせて、配慮して雇用する。ちょっと厳密な言葉は忘れましたが、そういう意味での表現をちょっと変えてくださいというお願いをしました。

それについてはJICAのほうでわかりましたということで、その特性に合わせたというような表現に変更しますというような回答をいただいたので、それ以上の助言はしていないという状況です。

だから、フェーズ2の助言も十分に反映されているんだと思います。

○織田委員 ありがとうございます。

○清水谷委員 ありがとうございます。

○村山委員長 では、他いかがでしょう。

林委員、どうぞ。

○林委員 助言の1番の代替案のところなんですけれども、回答書でしたっけ、エクセルの表、あれを見たときに、この案の環境面、経済面、社会面を中心にと、この代替案評価の整理の考え方を環境面、経済面、社会面を中心にと、いわゆる持続可能性を評価するようなことで、というような文面が出てきた整理なのかなというふうに思っているんですけれどもこの文章だけを見ると、そういうニュアンスが少し伝わりにくいのかなということと。あともう1つは……もう1つって、同じ流れの話なんですけれども、論点のほうでポツの真ん中のところで似たようなガイドラインの中では経済・財政・制度・社会・技術的な密接な調和というふうに書いていて、技術面の指標はオプションに関する当該国での技術的受容性を確認するために用いるのが適切というふうに書いてあるんですけれども、この論点のここの部分と代替案の今の1番の部分の、何ていうんですかね、ポイントというのはある程度重なっている話なのか、それとも代替案1番の話は、むしろ項目をきちっと、代替案評価の項目を環境・経済・社会の側面から分けて比較して、技術面は必要に応じてというふうにとどめた、評価の仕方に関する助言なのか、それとも、その下の論点に書いてある真ん中の要素も含んだ話なのかというのをちょっと確認させていただきたいと思います。

○清水谷委員 これは林委員がおっしゃられた最初の意見に近いものでございます。といいますのは、今回、スコーピング案の資料でシェアされた内容は、環境・経済・社会面以外に技術面ということでありまして、同じ重みづけで比較がされていまして、

技術面をいろいろしっかり読み解くと、それが経済、または単なるコストの問題というような形で位置づけられるものもありましたし、その後、技術そのものが、技術のよしあしをただ単に議論して、それを本当にポイントとして使っているのかどうかということも問題になりまして、なるべく基本と言われている環境・経済・社会面の3つの分類の中で評価項目を設定して、必要に応じて技術面というものを加味するというふうに落ちつかせたということでございます。

○村山委員長 林委員、今の説明でよろしいですか。

もう少し、1番の助言の文言を変えたほうがいいということですか。

○林委員 これで皆さんわかるのなら別にこれでいいですけども、本体を見ていないので、どういうふうに中身が書いてあったかわからないですけども。要は整備の軸をもう少し環境社会、経済の側面で切り直したほうがいいという、そういうご提案というふうに私は理解したんですけども、それでよろしいですか。

○清水谷委員 そういうことでございます。

○村山委員長 趣旨としてはそういうことだけでも、少し伝わりにくいということですね。

では、そういうご意見があったということで、もし可能であれば、先ほどの中州の住民への社会配慮という話もありますので、可能であれば、少し修正のご検討をお願いしたいということです。

○清水谷委員 わかりました。

○村山委員長 それでは、ほかいかがでしょうか。大体よろしいですか。

では、1番と10番でしょうか、そのあたり少しご検討いただく必要があるようですが、ワーキングのほうで引き続き検討していただいて、確定をお願いできればと思います。

よろしくお願いいたします。

それでは、1番についてはこれで終わりにして、2つ目に移りたいと思います。

バングラデシュの都市交通整備事業、こちらもスコーピング案の段階です。

主査を升本委員にお願いしております。よろしくお願いいたします。

○升本委員 バングラデシュ国ダッカ都市交通整備事業（1号線及び5号線）のスコーピング案に対する助言案ということで議論をいたしました。

ワーキンググループは4月3日、メンバーは、石田委員、久保田委員、清水谷委員、田辺委員、原嶋委員、そして私です。石田委員は都合でご欠席ということで、メール審議でご参加いただいております。

助言案ですが、全体で65項目のコメント、質問をいただきまして、そこからいろいろ議論をして、15に絞り込みました。

まず全体事項の1つ目ということですが、代替的輸送手段の必要性については、道路密度が低いことに加え、ダッカの抱える交通手段の現状を踏まえてDFRに記述するこ

とという助言です。これは代替的輸送手段が必要であるということが、道路密度が低いというだけではジャスティファイできないのではないかとということです。

そして2つ目が、駅舎周辺の開発に伴う影響が本調査の対象に含まれない理由をDFRに記載すること。これもプロジェクトの対象というのが鉄道事業ということで、今回の環境社会配慮の対象もこの鉄道事業に限定をされている。ただし、実際、鉄道が通ると駅を中心にいろいろな開発が進んでいくだろうということは明らかである。ただし、今回はあくまでもその中で鉄道部分に限定しますよということで、その理由を書いてくださいということです。

そして3つ目、円借款により既に進められているMRT6号線の環境社会配慮の課題や留意点を確認して、今回の事業の計画に反映するという。また、それ以外でもダッカでは多くのドナーによる事業が実施されているので、他ドナーの事業、ADBのBRT等の環境社会配慮の経験、課題も可能な限り確認し、DFRに反映するという助言を出しております。

これ、先ほどちょっと説明し損なってしまったんですが、もう既にMRT6号線がJICAの協力で工事が始まっているということがございます。今回、それに引き続いて1号線と5号線を建設するという予定になっております。

そして、続きまして代替案の検討ということでございますが、これはこの事業を実施する前にダッカの都市交通戦略計画という、マスタープランのようなものを行っているということでありましたので、この事業での代替案検討においては、このRSTPにおいて実施されたSEAの結果を踏まえてDFRに記載してくださいという助言にしております。

そして、5つ目です。代替案の比較において、全般的に高架と地下方式のコンビネーションなんですけど、地下方式を推奨しているパターンが多い。一方でダッカはご存じのように、いろいろ浸水、洪水リスクがありますので、代替案の比較検討においては、そういうリスクも考慮してくださいという助言です。

そして、6つ目が代替案の比較において、施工費や環境社会影響評価項目の総合的な評価をDFRで明確にしてくださいという助言です。

この各代替案の比較のときに、さまざまな項目が比較をされているんですが、その比較のバランスが悪いというか、どこが重要で、どこが重要でないとか、そういう比較があまり明確になっていないということで、ここをちゃんと整備をしてくださいという助言になります。

そして、スコーピングに対する助言ですが、この場合は、今回は1号線と5号線がメインなんですけど、それ以外にも並行して実施される事業がある。こういう事業に対するEIAが単独で行うだけではなくて、ちゃんと累積的な影響についても評価をしてくださいという助言になっています。

そして、環境社会配慮面ですが、まず1つ目が駅舎やメンテナンス施設から排出され

る排水もちゃんと処理をするように、その検討をすることという助言です。

それでその次が工事影響の確認の一環として、供用後の地下水モニタリングです。この工事によって地下水の流況に影響を与える可能性があるということで、このモニタリングの必要性についてもちゃんと検討をして、結果を記載することという助言です。

続きまして10項目ですが、骨材の調達です。これは工事に必要な骨材をどこから持ってくるのか、そどのように調達されるのかということについてもちゃんと確認をしないといけない。これは論点でもう一度出てきます。それで少なくとも、本件においてはバングラデシュ政府のグリーン調達の可能性について、相手国政府と協議をすることという助言です。

そして、続きまして建設残土、これもたしか論点に出てくるとは思います、かなりの建設残土が出るというふうに想定をされております。したがって、この建設残土の有害性に対するサンプリング計画と手法を確認するとともに、建設残土の適正な処分方法をDFRに記載すること。また、その他工事中に発生する建設廃棄物の処理方針を確認することという助言になっております。

そして社会配慮、12番目ですが、まず住民移転がたしか200から400世帯程度想定されているということなので、住民移転した場合の補償として、代替地による補償を行う場合は既存コミュニティからの距離、あるいはアクセス手段をしっかりと調査をして、DFRに記載してくださいという助言になっています。

そして13番目が、この地域、洪水とか多い地域ですので、長期的な雨水停滞や停電の多い地域であることなどの特徴を踏まえ、水害対策を検討し、DFRに記載すること。

そして、その次が駅の設置場所の検討に当たって、浸水被害リスクの高い地域への人口流入を回避、最小化することを検討し、DFRに記載するという。ここは13番目、14番目、田辺委員からの助言ですが、ここら辺は後でもう1回論点でも出てくるんですが、ほかの委員からもいろいろな意見が出されております。

そして最後、ステークホルダー協議・情報公開ということで、一番最初のステークホルダー協議の速報というものをいただいております。ただ、それに対して女性の参加が非常に少なかった。ですから、今後の協議ではしっかりと、女性向けのフォーカスグループディスカッションなどの開催を行うよう、相手国政府に働きかけることという助言をしております。

ちなみに、この途中に「計画に準じて」と入っておりますが、スコーピング案の中で基本的にはもうフォーカスグループディスカッションを行うというような計画になっておりましたので、こういう記載ぶりになっております。

助言案が以上です。

そして論点のほうですが、論点は3つあります。1つ目が浸水・洪水被害を受けるリスクです。これはご存じ、バングラデシュということで非常に洪水の影響を受けやす

い地域でございます。そして、ここでの議論は、洪水の被害を受けやすい、それに対してしっかりと対策をとらなければいけないということなのですが、洪水・水害に対してしっかりと対策をとらなきゃいけないというのは事業自体の話であって、環境社会配慮ではないのではないかと。環境社会配慮の対象として議論するというものではないのではないかと議論もありました。下のほうに書いてありますが、直接的には環境により事業がこうむる被害であって、事業が環境に与える影響ではないということです。

一方で、田辺委員からもサジェスションがあったんですが、実際、この鉄道が開設されて、ある洪水被害を受けやすい地域に駅とかができると、そこに結局、住民が流入していく。要するに、洪水リスクの高いところに住民が流入することを促進する可能性があるということであるのならば、この事業による影響というふうに言ってもいいのではないかと。そこら辺、かなりケースバイケースですねという結論で、どのように扱うかは個別事業の積み重ねが必要ですねというまとめになっています。

そしてもう1つ、建設残土の扱いです。これは地下鉄というか、地下の構造物を建設する予定ですので、かなり大量の建設残土が出てくるというふうに想定されています。ただ一方で、バングラデシュではこれまで、このような規模の地下構造物を建設したことがたしかないというふうに伺っておりまして、この建設残土をどういうふうにモニタリングをして処理をしていくのかということが大事だということで、ここに記載をしております。

そして3つ目、グリーン調達と書いてありますが、基本的にはサプライチェーンと申しますか、原料の調達先における環境社会影響をどう考えるかということです。もちろん、そこについても考える必要はあるんですが、今回の場合、骨材調達は国内じゃなくて、恐らく国外が大部分になるであろう。その場合そもそもどこまで考え得るのか。合理的な範囲で実際に検討できる範囲はどこまでなのかということもいろいろ考えていかなきゃいけないですねということで、少なくとも本件、今回についてはこういう考え方で調達をしていくということについて、バングラデシュ政府と協議をするということになっております。

以上です。

○村山委員長　ありがとうございました。

それでは、今のご報告について何かお気づきの点ありましたらお願いいたします。

森委員、どうぞ。

○森委員　2点あります。最初は毎回言っていることなんですけれども、代替案の検討のところの4番ですが、ダッカの都市交通戦略計画全体の中で戦略的環境アセスメントをやっている。きっとその中では温暖化との関係というか、それも検討されていると思うんですけれども、こういう鉄道ですとか、そういうをつくると、きっとそうでない場合に比べて、温室効果ガスの発生が減るというようなことも検討されていると

思います。その旨、きちんと、そのDFRの中で書いてあります。

2点目ですが、これは論点のほうで非常に興味深いディスカッションがなされた、私にとっても興味深いディスカッションがなされていますので、申し上げるんですけども、気候変動によって海面上昇したり、そういう洪水リスクが高まったりするというのは非常によく言われていて、バングラデシュの場合には典型的なことで、随分昔から議論されてきております。

こういう都市のインフラをつくる時も、そういう影響を考慮した上で計画をすべきでないかという議論も長いことされてきていて、それを考慮した上で路線を決めたりとか、そういうことをやっていく必要があるというふうになってきていると思います。

今回、もともと、こういう浸水とか構造におけるリスクがあるとしたら、当然、そのようにして検討していくというのが大事じゃないかなというのが1点です。

それをさっき環境影響ではない、普通の環境影響評価ではないんじゃないかという話がありましたが、私もそうだと思います。だから、この事業がつくる影響に対してどうでなくて、地球規模の環境問題があって、それにどう対処するか。ですから、視点が違うのは全くそのとおりだと思います。しかしながら、そういう議論もこういう場ですということは有意義だろうということ。

それから、これは大きな地球規模の環境問題と事業との関係を見ているので、従来の多分、環境とは逆の関係なんですけど、大きな環境影響が事業にどういう影響を及ぼすか。今、そういう地球環境問題が出てきて、そういうのが必要になっているということの1つのあらわれではないかと思って発言させていただきました。

どうも、ありがとうございます。

○村山委員長 1点目もコメントということでよろしいですか。はい、わかりました。

それでは、ほかにいかがでしょう。

作本委員。

○作本委員 私もコメントということで、バングラデシュの洪水でということはよくニュースに載るんですけども、同時にバングラの自然起因の、いわゆる砒素が大量にまじっているということで、いろいろ技術援助に行かれている方がいるわけですけども、特にこの建設残土、これは健康被害とかが何か予想されるんですけど、そういう議論はあったんでしょうか、というか、教えていただければと思います。

○升本委員 特に砒素ということではないんですが、この中でたしか書いてあったかと思いますが、有害性に対するサンプリング、助言の11ですね、それをちゃんと確認して進めるように。それを踏まえて適正な処分方法を考えるようにということで助言をしております。

○作本委員 わかりました。ありがとうございます。

○村山委員長 松行委員、どうぞ。

○松行委員 12番についてなんですが、ちょっとスコーピング案を拝見していないので、適切なかわからないんですが、この移転をするコミュニティがどういうコミュニティの性格かによると思うんですが、以前、バングラデシュの、いわゆるスラムと呼ばれているところで調査をしたんですが、そのとき働いている場所というのがほとんどコミュニティ内か近くで、交通手段というのがほとんど、徒歩か、よくてリキシャぐらいでした。

それで、特に貧しいところだとシングルマザーの割合が多いので、かなり社会的な弱者が多くなります。なので、既存コミュニティからの距離やアクセス手段というのももちろん大事なんですが、職場、それは今働いている職場もそうなんですが、移ったところに職があるのか。例えば縫製工場だとか、あと、お手伝いさん、メイドとして入るような高級住宅街などがあるかどうかというのもかなり重要なことになると思うので、できれば、既存コミュニティや職場からの距離といったように、職場についても加えていただくといいかと思うんですが、いかがでしょうか。

○田辺委員 ご懸念は全く同じですので、ほかの委員がよければ修正させていただければと思います。

○村山委員長 そうすると、職場という言葉も加えるということですが、よろしいでしょうか。

それでは、その形で加えさせていただくことにしたいと思います。

松本委員。

○松本委員 1つ教えてほしいんですが、まさに論点のところで升本委員がおっしゃっていた1番目のところ、今、森委員の意見もありましたが、14番の田辺委員の名前で出ている部分については、私は社会環境配慮の分野に入っているのではないかなというふうには思います。

ただ、ちょっとお聞きしたいのは、これ具体的にどうするのかなというイメージが議論の中であったのかが知りたくて。例えばもうちょっと広い目でいくと、マニラで我々何度も交通システムの議論をしていますけれども、幾らつくっても渋滞は緩和されていない。つくればつくるほど人がマニラにあふれてきて、渋滞はひどくなっていく。要するに、私たちの援助は渋滞を悪化させている可能性もある。それはまさに洪水対策が人をよりリスクな場所に集めて、より大きい洪水のリスクを高めているということもあって、これは多分、すごく長い間、開発の世界で議論されていることだと思っていて、これを正面から取り上げることは大事だと思うんですが。

その上でなんですが、この14番のように非常にその中では個別なケースですよ。駅の設置場所の検討をするときに、洪水リスク、浸水リスクの高い地域、人口の流入を回避・最小化すること、どういうふうに具体的にできるのかなという議論があったかを教えてほしいのですけれども。

○田辺委員 議論としては特にないんですが、私のイメージとしては、地下鉄の路線

の中で低地の部分と若干標高が高い部分とあるので、その低地の部分の、例えば駅をできるだけ離すとか、そういった調整は可能だろうなという、頭の中でそういう想定はできますが、特に議論はしておりません。

○村山委員長 よろしいですか。実現可能な範囲でということですね。

はい、どうぞ。

○横井 先ほどの点に戻らせていただいて、松行委員から指摘のありました職場からの距離について主管部から確認をさせてください。社会配慮の12番に記載があります既存コミュニティや職場からの距離という点につきまして、ワーキンググループの中で議論になりましたのは、ステークホルダー協議等を行って、住民の方々が代替地を希望するかどうかというのがまずファーストステップとなります。その上で、代替地を住民の方々が希望される場合については、その点を掘り下げ、コミュニティの距離等々というものを確認していくという意味と理解しています。従って、12番については代替地による補償を行う場合は、というような文言が頭についていると理解をしてございます。

その前提において、職場との距離について、実質的にステークホルダー協議等でどこまでの確認ができるかというところを実務的には若干気にしておりまして、今の議論の中で理解することにおいては、職場からの距離というのは最終的には移転なり、あるいは代替地として移動した場合の生計回復なり、生計の手段をどのようにしていくのかというところにつながってくるのかと察しております。その場合に、ご助言内容について、職場からの距離とするのか、あるいは既存コミュニティからの距離やアクセス手段、あるいは生計回復手段等という形にするのか、また、全員の職場を一つ一つ確認していくということが現実的なのか、あるいは、生計回復手段の方法を確認したほうがいいということなのか、その趣旨を改めて教えていただきたいと思っております。

○松行委員 まず最初に、職場と言っているのは今の職場だけというわけではなくて、移転したところで転職するということもあると思うので、移転した先に、じゃ通えなくて転職が必要なときに、歩いて行ったりとかリキシャで行ける範囲にそこそこ職場があるのかということも含めて言っています。

それで、生計回復に含めるかどうかですか。

○村山委員長 そういう意味では、現在の職場からの距離だけではなくて、新しい職が見つかった場合に、その職で生計が回復できるかという意味で、生計回復という広い意味で今お話があったと思います。それと少し広目に表現するか、あるいは職場からの距離という特定のものを調査するという表現にするかということです。

○松行委員 ちょっと広目な意味です。よくあるのが、本当に郊外のほうに移しちゃって、周りに職場もなくて、結局、バス代とか払えなくて通えなかったりして、もうどうにもならなくなっちゃったというのがよくあると思うんですが、そういったこと

がないようにしてくださいという意味になります。

○渡辺 事務局からですけれども、松行委員のご意見と、うちの担当部の意見を勘案すると、今の松行委員のご提案は職場からの距離を調査し、というご意図となると、特にこれからどう職を探していくかわからないものを調査するということが恐らく余りできないと思うんです。

一方、松行委員のご趣旨は、その移転先が代替地を用意した場合に、その移転する先がちゃんと雇用があるような、といいますか、生計回復手段があるようなところを選んでほしいという趣旨であると解しますと、例えば「アクセス手段を調査し」の後に、雇用条件も加味してとか、そのような文章を加えるほうがいいのかなと。現在の案では、職場が「調査」にかかってしまう。職場調査というのは難しいのかなという気がしておりますけれども、いかがでしょうか。

○松行委員 そういう意味ですので、その意味が入るようにしていただければ結構です。

○村山委員長 ということですが、主査の升本委員、いかがですか。それであればもう当然なので、入れなくてもいいかなという気もするんですが。

○升本委員 そうなんです。生計回復とか、そこまで広くすると、逆に言えば、当然やらなければいけないことです。もちろん大事なんですが、ここはあえて助言として取り出すのかな。そうすると全部入れなきゃいけない。そういう意味ではどうかな。

ただ、既存コミュニティからの距離…松行委員のおっしゃるのはわかるんです。確かにコミュニティからの距離だけじゃ片手落ちだなというのはあります。ただ、逆に職場からの距離を調査しという助言になってしまうと、早々現実的にできないじゃないかというのもわかりますよね。

そこら辺までいってしまうと、最後、渡辺課長が言ったような一文をさくっと入れるぐらいにしておくというのはどうかなとか思うんですが、いかがでしょうか。

○松行委員 それが当然入るのであれば、入れていただかなくて結構です。ただ、この国の場合、かなりシングルマザーが、やはり貧しいところで多いので、その点のご留意いただければと思います。

○村山委員長 どうでしょうか。一言入れますか。

○升本委員 渡辺課長の案はどういうものでしたっけ。

○渡辺 何か生計回復なんですかね、ちょっと難しいんですけれども。代替地補償を行う場合は生計回復が可能となるようにと言うと変なんですけれども、生計回復面も……何ですか、十分な生計回復につながるように、とかなんですかね、「調査し」というのか、「調査し」の後に生計回復につながるような代替地で……、ちょっと難しいですね。

○田辺委員 生計回復の可能性。

○渡辺 生計回復の可能性を、どこに持ってきますか。行う場合は、の後なのか。

○原嶋副委員長 1つよろしいですか。提案として、「代替案における補償を行う場合は、生計手段の確保またはその回復を考慮して、既存のコミュニティからの距離やアクセス手段を調査し、代替案による補償を行う場合は、生計手段の確保またはその回復を考慮して、」で続ける。そんなようなイメージ、表現はいかがでしょうか。

またはじゃないほうがいいか。そこはちょっと、何がいいんですか。

○升本委員 確保やその回復ぐらいでいいんじゃないですか。その回復を考慮して、既存コミュニティからの。これなら広く読めます。どうでしょうか。

○村山委員長 よろしいですか。

○松行委員 ありがとうございます。これで結構です。

○村山委員長 それでは、よろしいですか。担当部のほう、よろしいですか。

では、今の赤字の部分を含めた形で確定ということにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

○米田副委員長 今回、非常に短い時間でまとめていただいたおかげなんだろうと思うんですが、ちょっと論点のほうが、文章がわかりにくいかなと思うのですけれども、論点はここで修正するものではないでしょうか。

○渡辺 具体的にはどんな文章でしょうか。

○米田副委員長 具体的に言いますと、3番ですけれども、最初の段落で助言委員より持続可能な開発目標等で目標の1つに位置づけられると書いてあるんですが、何が目標の1つに位置づけられるのかという主語が抜けているのかなというのが1点。

それから、2つ目の段落で、1行目と2行目の終わりに「であることから」というのがつながっているんで、これは2つの文章に分けたほうがいいのかという点です。

○渡辺 お時間も限られますので、今の米田委員のご指摘を踏まえて、事務局のほうでもう1回リライトした上で、そちらで公開をさせていただきたいと思います。通常は、事務局のほうで作成をして、内容のネガチェックだけは委員の方をお願いしていますが、今ご指摘の点につきましては、ご指摘を踏まえて事務局の責任で修正したいと思います。

○村山委員長 それでは、よろしいでしょうか。

ほかになれば、これでこちらについて確定したいと思います。

どうもありがとうございました。

それでは、これで2つの助言、議論をしましたので、次がその他です。きょうは資料が1つ出ております。委員会の運営にかかる共有事項ということで、これまで議論をしていただいた内容をまとめていただいたということですが、一応、簡単にご説明をお願いできればと思います。

○渡辺 お手元に「環境社会配慮助言委員会運営にかかる共有事項」ということで、資料をプリントアウトして配付しております。これ自体は助言委員会とJICA審査部で作成してきた文章となりますけれども、今回は昨年度末に本格導入するということ

ご議論いただきました運営改善を踏まえて、修正箇所のみこのマーカーを付しております。ポイントだけ本件担当からご説明したいと思います。

○左近充 JICA審査部の左近充です。

こちらのパワーポイントのほうに、お配りはしていませんけれども、改善点と共有事項への反映した箇所を整理しておりますので、こちらを使って説明させていただきたいと思います。

まず、事前配付資料の質の改善というところですが、1つ目の質の改善というところは我々としても引き続き努力するところですが、2つ目のDFR段階のワーキンググループの資料配付時にスコーピング案段階のワーキンググループにおける回答表をあわせて送付するというところについては、5ページ目の、ワーキンググループの会合の説明を書いているところに加えています。事前準備の1)のところに、「なお」というところで加えさせていただきました。

次に、ワーキンググループ会合の当日の運営に関して、ですが、こちらも同じく5ページ目のところに加えてございます。

まず、事前配付資料の送付のタイミング、それから質問、コメントを締め切らせていただくタイミングについて14営業日前、それから7営業日前というところを加えてございます。

それから、次の事前配付資料はワーキング担当委員のみに送付し、ほかの委員については求めに応じて別途送付するというところにつきましても、事前準備のところに加えさせていただきました。

それから、ワーキンググループ当日に欠席する委員の事前質問等の取り扱いですが、こちらはその上の3)のところ、ワーキング会合における助言委員の人数と構成というところに、「なお」というところで加えさせていただいております。同じ表現を加えております。

次に、ワーキンググループの議事録の作成ですが、こちらにつきましても同じページ、5ページ目のワーキンググループにおける議論のポイントの確認というところを新しく説明を加えております。読ませいただきますと、事務局はワーキング会合の終了時にワーキンググループのポイントとなる項目を挙げて、ワーキング担当委員の確認を得る。ワーキンググループ会合から1週間以内をめどに、事務局がワーキンググループのポイント案を作成し、メールでワーキング担当委員の確認に付する。ワーキンググループ担当委員は主として内容的な確認を行う、ということを加えさせていただきました。

その次に、回答表についてですが、こちらの最終化については7ページ目に事前コメントへの回答表の最終化ということを新しく加えさせていただきました。こちらを読ませいただきますと、ワーキンググループの議論の反映というところで、JICAは事前コメントへの回答表を必要に応じワーキンググループ会合の議論を踏まえ

最終化する。続きまして、全委員への共有及び公開ということで、事務局は当該ワーキンググループの助言案確定を行う全体会合に際して、全委員宛てに最終化した回答表を事前にメールで送付し、必要に応じて全体会合当日にスクリーンに投影する。なお、回答表は助言確定後、必要に応じて全体会合の議論を反映させた上で、確定版の助言、ワーキンググループの論点とともに公開される、という内容を加えさせていただきました。

最後に、その他コメントという形で、レビューの議論の中でその他コメントをいただいた点につきましても、反映させていただきました。

1つ目の、こちら、先ほどご説明した点です。回答表を全体会合の当日に必要な応じてスクリーンに投影するという点を加えております。

次に、委員のスケジュール調整に活用できるように、全体会合においては議論開催予定を前振りに共有する、または同一案件の開催曜日をそろえるよう努力するという点につきましては、4ページ目のところにスコーピング段階のワーキンググループ会合を開催している案件については、スコーピング段階を担当した委員がDFR段階のワーキンググループ会合の担当委員となるように努める。そのため、可能な限り同一案件のスコーピング段階のワーキンググループ会合とDFR段階のワーキンググループの開催曜日をそろえる、というふうに加えさせていただきました。

最後に、こちら共有事項に反映はしておりませんが、このレビューがスコーピング段階のワーキングが2件、それからDFR段階もしくは環境レベル段階のワーキンググループが9件ということ踏まえるべきということをご指摘いただきましたので、こちらは1月、3月のレビューの議論のところの資料にそちらの内容を反映させて公開するようにいたします。

以上、反映事項です。

もしお気づきの点等ございましたら、コメントいただければと思います。

○村山委員長 ありがとうございます。

今のご説明でご理解いただけたかどうか、やや不安ですが、これまでご議論いただいた内容を一度この形で整理していただいたということで、半年やってきて、その結果を踏まえてこのような形で進めるということになります。きょうの段階で何かお気づきの点、ありますでしょうか。

日比委員、どうぞ。

○日比委員 1点、お配りいただいている資料の7ページの(5)のところで、回答表の最終化のところですね、事前コメントの回答表を必要に応じ、ワーキング会合の議論を踏まえて最終化するということなんですが、ここ、メール審議の内容はこの最終化に至る議論に含まれるという理解でよろしいでしょうか。

○渡辺 日比委員のご指摘の点は、ワーキングレベルでのメール審議のところですね。

○日比委員 はい。

○渡辺　そうですね、これは含まれるんですけれども、確かに、そこは終わった後の回答表という、「なお」以下のところは終わった後の回答表は助言確定後となっていますので、恐らくメール審議における扱いというのは、多分、今の中ではないのかもしれないです。そこは明記するという事でいいですか。

○日比委員　それを含めていただければと思います。ありがとうございます。

○渡辺　すみません、私から言うのも非常に恥ずかしいのですが、5ページのワーキングにおける議論のポイントに確認というのは、今のところ論点という言葉を使って資料を作成しておりますので、ここだけあえてポイントというののもちょっと違和感があります。このワーキングのポイントとなるというのは、最初のほうはいいと思いますが、事務局がワーキングの論点案を作成し、という形に修正させていただければと思います。

○村山委員長　では他、いかがでしょう。

鋤柄委員、お願いいたします。

○鋤柄委員　今、課長がおっしゃった、そのところが最初にぱっと気になったんですけれども、やはり今日のお話でもそうでしたけれども、その論点というような、何ていうんでしょうか、その、おのおのの案件の評価の分岐点になるような話というよりは、書かれている議論のポイントといいますか、どういう点が議論の中心だったかという性格が強いと思いますので、その論点という表現はやはりちょっと考えてもいいのかもしれないと思います。

以上です。

○村山委員長　林委員。

○林委員　ちょうど今、論点の話が出て、私、若干違う考え方を持っていて、実は今回の2つの助言のところの最後についている論点を見て、ちょっと、前回まで出てきたのと少し違った感じで、私としては結構すごい、これは何か論点ぽいなと思っています。

というのは、助言のほうはどちらかというと個別プロジェクト、具体的な改善点の助言を書いている、論点のほうは、どちらかというと、例えば分野横断的な、例えばインドのほうだとJICAのガイドラインそのものに、何ていうんですか、中身の少し今後どうするかというときの論点につながるようなものの整理を、このワーキングの議論で出てきたものを題材にまとめているように見える。

2番目のデータの質の向上というのは、個別の論点というよりは、もう少し実際の作業ベースの話かもしれないんですけれども、どちらかというと、分野横断的であったり、もう1つはバングラデシュのやつだと、同じような種類のプロジェクトだけれども、ほかの国でやった場合も含めて、共有できたら有用そうなのというような中身を、今回の議論を通じて少し何かまとめているようなイメージを持っています。

前回までの論点を見ていると、何か助言と論点の違いが余り明確に見えなかったん

ですけれども、今回ののはその辺が少しくま整理されていて、今後、こういうのが役に立つのかなというようなことを、私は個人的な意見なんですけれども、そういう印象を持って見ていましたので、これは論点で、今回の助言・論点だと論点かなという。すみません、さっきの委員とちょっと違うコメントではあるんですけれども、個人的にはこれはよくまとまっているなという印象がありました。

○作本委員 今、私もお伺いしていて、お二方の意見の調整が一番難しいだろうなと思っています。今、林さんがおっしゃるように、やっぱり読みやすく、第三者が客観的にどういう成果というか、つながるものがあるかとなれば、やっぱりよかったという評価になるでしょうし、もう1つの考え方は、議事録を全体的に見えるようにするという、いわゆる、ちょっと消極的な立場になりますけれども、何が議論されたのかをただ客観的な立場からまとめたただけだということになれば、どちらかといえば、もう1つ、言葉はさっき出ましたように、議論点というか、言葉は余りきれいじゃないんですけれども、何が議論されてたかという事実だけを述べるにとどまる。

それも利用者というか、読者をどちらのほうに位置づけるかによって全く違うかと思うんですけれども、我々がどういうことを期待して、この論点というか議論点、これを想定しているかということによるかと思います。私は結論はどちらでも構わないんですけれども、そのスタンスだけは事前に明確にしておいたほうがいいかなという気がいたします。

○村山委員長 どうしましょう。まだ半年なので、もう少し時間がたたないと落ちつかないかなという気はするんですが。言葉としてどちらを使うかは、ひとまずどちらかに決めておいて、内容がだんだん絞られてきてから決めてもいいかなという気がします。

個人的には、今のようなまとめ方は恐らく今後に役立つという意味では、先ほど林委員がおっしゃったので、横断的に共通するようなことがこの辺に出てくれば、きょう時間がもう少しあればきちんと議論したいと思っていた年次報告の中でも役に立つのかなという気はしています。

これをまとめていただく事務局のほうで、どちらがいいか決めていただいて、もう少し内容が固まってきた段階でもう一度議論するということでもよいかと思います。

○渡辺 了解しました。

作本委員のご指摘につきましては、基本的にはあくまで議事録代替なので、そのワーキングで議論された議論点をまとめてはいますけれども、そうはいっても幾つかある中で、じゃ、どれを書くかということになると、例えば林委員がご指摘になったような、なるべく今後につながるような点をきちんと残しておいたほうがいいかなという、私のほうで選ぶ際に考えてはいます。

ただし、あくまでワーキングの委員の方に、きょうのポイントはどこですかねというふうに諮っておりますので、その上で決められたもの、議論された中で決められた

ものが、時にはそのプロジェクトだけのものかもしれないし、時にはほかにも関係するものかもしれないということかと思います。

村山委員長のおっしゃった論点かポイントかというところはこちらで検討して、先ほど修正点もちょっとだけありますので、次回の会合の際に、こちらにしますという感じでご報告できればと思います。

○作本委員 今のありがとうございます。事務局、大変でしょうけれども、お願いいたします。

ちょっとすみません、1つ。先日、高梨さんがこちらでやはりコンサルからの要望としてお話があったかと思うんですが、今回のこういう、我々が見直しを行う過程で、コンサルの人の、ここに顔は見えないんですけれども、仕事量がふえるとか、担当者は大体1人か2人ぐらいしかいないんですよ、各プロジェクトについて。そういう人たちがいろんな分野からの注文というか、助言というのに対応できる体制があるのかなということと一緒に考えるには、今が機会かなと思いました。ちょっと印象めいたんですけれども、提言いたします。

○村山委員長 森委員、どうぞ。

○森委員 今、村山委員から年次報告の話がありました。1年間どういう議論をしてきたか。どういうポイントが重要なところだったかというのをまとめていくということであるとすれば、今こう、きょうのやつもそうですけれども、つくっておられる論点というのは、さっき林委員からもありましたけれども、私も非常に重要なポイントをピックアップしてもらってという印象を持っています。

きょうもそうだったんですけれども、従来の環境影響、社会影響という、ネガティブなものを見るということでしたけれども、結構、ポジティブなところも議論してきたと思うんですね。だからネガティブだけでなくポジティブも見直ししようというポイントもずっと出ていますし。

それから、環境影響を議論するにしても、昔のような事業によって近隣に起こる、いわゆる公害を議論するというのはだんだん超えてきていて、今、環境問題を議論するコンテキスト、世界的にも変わってきているはずですね。地球環境問題、とりわけ気候変動ですとか、それから今日SDGsというのが出ていますけれども、やっぱりこういうのが出てくるといのは、世界の議論のコンテキストが変わることに私たちも影響を受けていて、それに合うような形で見るとということじゃないかと思うんですね。

ですので、こういう論点というのをまとめて、年次報告のほうへつなげていくのは非常にいいアプローチかなと、このように思いました。

○村山委員長 それでは、ほかにかがでしょうか。

大体よろしいですか。

では、一部文言の修正等ありますが、それを踏まえた形で進めていただくというこ

とにしたいと思います。

ありがとうございました。

それからもう1つ、先ほども、今、森委員から出ました年次報告ですけれども、きょう直前に皆様にもお送りをしたんですが、以前、環境社会配慮審査会と呼ばれていた時期があつて、これは今のガイドラインが2010年に改定されているんですが、その以前に行われていた会合の名称がこういう名称で、そのころには年次報告を出していました。

例として、平成20年に出していた年次報告ですけれども、1番で運営と委員ということで、ここは数とか、委員の委嘱とか、2番目がどういう案件を扱ったかということで表が出ています。

ずっと送っていただいて、当時のスキームが今と違うので、少し今では聞きなれないものの段階も入っていますけれども、所見というところに1年間を振り返ったコメントがまとまっています。

例えば、(2)なんかは、きょうも最初のほうで松本委員が出された調査の時期について、ここでも指摘がされていて、余り変わっていないというのがわかるんですけれども、こういった点について、以前は1年間まとめてコメントを出してきたということです。

こういった形は、2010年の改定後にはしばらくやっていなかったんですが、いろいろ進めてきて、やはり個別の案件ではなくて、横断的に共通する課題が出てきているような気がしますので、特にきょうもご議論あつた論点、あるいは議論のポイントのあたりを中心に、1年間まとめて、共通するような課題について、文書として蓄積をしていってはどうかと考えています。

恐らくガイドラインの改定という時期になれば、また改めて個別の議論を整理するという機会が出てくると思うのですが、年度ごとにまとめていくことで、少しガイドラインの改定までの時期につなげる意味でも、こういったものをまとめていってはどうかというふうに考えています。

時期的には1年ということになるので、恐らく8月とか9月ぐらいの時期になると思いますけれども、それまでに出てきたものの論点、あるいは議論のポイント、そのあたりを中心に原案をまとめて、委員の方々から出していただいたポイントも加えた形でまとめてはどうかと考えております。

ということで、想定ではもう少しゆったりと議論ができるかなと思っていたのですが、結構時間が過ぎてきているので、きょうの時点で何か追加で、もしご質問、ご意見があれば受けたいと思いますが、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

また、もう少し後になって詳しい議論ができると思いますので、そのときにまた出していただければと思います。

よろしくお願いいたします。

それでは、今日はその他ほかになれば、次回の会合のスケジュールの確認ということになりますが、よろしいでしょうか。

では、確認をお願いいたします。

○渡辺 それでは最後になりますが、今後の会合スケジュールということで、次回第80回は来月の12日金曜日2時半からになります。会議室としては、ここと同じ予定でありますけれども、また開催通知を差し上げる際に会議室もご連絡差し上げます。

以上です。

○村山委員長 次回ですけれども、たまたま1回限りの授業がありますので、副委員長の米田委員に進行をお願いしたいと思います。

以前、お話ししていたとおり、できればローテーションで今後進行を進めていきたいと思いますので、このあたりからローテーションで進めさせていただければと思います。

よろしくお願いいたします。

では、きょうの会合はこれで終了させていただきます。

どうもありがとうございました。

午後4時40分閉会