

第10回環境社会配慮審査会

日時 平成17年3月9日(水) 14:00~17:00

場所 JICA 本部 13階 A会議室

出席委員 (敬称略)

委員/委員長	村山 武彦	早稲田大学理工学部複合領域教授
委員	遠藤 博之	株式会社遺棄化学兵器処理機構代表取締役社長
委員	平野 宏子	東京都水道局練馬東営業所長
委員	平山 義康	大東文化大学環境創造学部教授
委員	川村 暁雄	神戸女学院大学文学部総合文化学助教授
委員	松本 悟	特定非営利活動法人メコン・ウォッチ代表理事
委員	満田 夏花	財団法人地球・人間環境フォーラム企画調査部研究主任
委員	中谷 誠治	財団法人亜熱帯総合研究所研究部主任研究員
委員	夏原 由博	大阪府立大学大学院農学生命科学研究科助教授
委員/副委員長	作本 直行	アジア経済研究所開発研究センター次長
委員/副委員長	田中 奈美	神戸芸術工科大学環境デザイン学科助教授
委員	和田 重太	和田・永嶋法律事務所弁護士
委員	柳 憲一郎	明治大学法科大学院法務研究科教授
臨時委員	濱崎 竜英	大阪産業大学人間環境学部都市環境学科講師
臨時委員	原嶋 洋平	拓殖大学国際開発学部助教授
臨時委員	渡辺 邦夫	埼玉大学地圏科学研究センター教授
	富本 幾文	独立行政法人国際協力機構 企画・調整部 環境社会配慮審査室長
	上條 哲也	独立行政法人国際協力機構 企画・調整部 環境社会配慮審査室チーム長

欠席委員

委員	岩橋 健定	東京大学大学院新領域創成科学研究科助教授
委員	田中 章	武蔵工業大学環境情報学部環境情報学科助教授

注) 委員以外の発言者

齊藤 邦雄	株式会社日本空港コンサルタンツ国際業務本部
田中 元	株式会社パシフィックコンサルタンツインターナショナル 総合開発事業部プロジェクトディレクター
田中 研一	独立行政法人国際協力機構 国際協力専門員
安達 一	独立行政法人国際協力機構 地球環境部第3グループ長

1. グアテマラ国国際空港改善・新設計画調査中間段階コメントの報告

(担当委員：遠藤、平野、平山、松本、中谷、作本、渡辺、柳)

村山委員長 それでは第 10 回の審査会を始めさせていただきたいと思います。今日は大きな項目としては四つありますので、よろしくをお願いします。では、最初にグアテマラの国際空港の中間段階コメントに関してご報告いただいて、議論させていただきたいと思います。

最初に、事務局からご説明をお願いします。

比嘉 環境社会配慮審査室から簡単にご説明させていただきたいと思います。

資料の AC.10-2 をごらんください。こちらは前回のあとで担当委員の方々からいただいたコメントについて、こちらで課題ごとにある程度分けさせていただいて、それについてこちらで担当である社会開発部、そして調査団の方々と検討させていただいた結果を、この四角の中でまとめさせていただいています。40 以上のコメントをいただいております、一つ一つご説明させていただく時間はないので、資料を見ていただきたいと思います。

全体的なことから、そして最終候補地の絞り込みについて、また、ステークホルダー協議の方法等について様々な建設的なご意見をいただきまして、ありがとうございました。今後の手続きとしましては、いただいたコメントを基に、課題部で今後の環境社会配慮調査の計画、そして、それに基づいてコンサルタントに対する業務施策の内容等も含めて検討させていただいています。今後、ドラフトファイナルに基づいて調査を進めさせていただいて、その報告書も恐らくドラフトファイナルの段階になるかと思いますが、また来年度にご報告をさせていただきたいと思います。

村山委員長 よろしいですか。ありがとうございました。

それでは、すでに担当いただいている委員の方々から、それぞれコメントをいただいています。それぞれについて回答という形で、書面が出ていますが、各担当委員から更に少し深めて議論をしたい、あるいはご質問等ありましたら、この機会にお願いしたいと思います。

今日はマイクがないということですので、少し大きめの声でご発言をいただきたいと思います。それではいかがでしょうか。まずは「全体」というところで、大きな区切りで三つぐらいご意見が出ているかと思います。作本委員、何かありますか。

作本副委員長 では、冒頭に私の意見が載っていますので、グアテマラのこの案件についてのご紹介は既にあったことですが、まずこの計画の新空港を造りたいということの趣旨がどういう目的なのかということを知りたいと思ひまして、いわゆる「全体」に関する質問として入れさせていただきました。

既にこの空港でいろいろな事故が多発しているということからして、現在の空港の安全確保が必要性の一つに挙げられていると考えられます。もう一つは、将来需要、いわゆる経済発展その他を見込んで拡張する必要があるということです。普通に考えると両方とも必要性、目的の中に入ってくることはあるのですが、そのどちらを重視しているのかということがよく分かりません。資料説明では、両方の面から新規空港設置の必要性をうたっているわけです。

先ほどの安全確保、事故が多いからという側面を重視しますと、現在の空港が ICAO(国連：国際民間空港機関)の定める国際安全基準以下である、事故が多発しているということになります。これをもし重視するならば、現在ある空港というのは、新しい空港ができた後にどういうことになるのかということになります。国際線などに限ってまだ使い続けるのか、あるいは将来的に拡張計画を行うつもりがあるのか、あるいはちょうど羽田空港を思い出していただければいいと思いますが、成田を造るときに羽田空港をどうするかという議論がありましたが、同じような考え方です。そういうことで、将来計画を確認しておきたいと思います。もし、逆に安全性を重視するということを強調するならば、将来既存空港をどうするのか。例えば信号機の不備があるとか、管制塔などの安全措置も含めて、安全の点を既存空港に対しても及ぼすのかどうかということが知りたいということです。

さらに、全体的に土地利用計画を含めた M/P は、これについてもあるのかどうかということをお教えいただければということで質問しました。

村山委員長 一つ一つやっていく時間は多分ないと思いますが、「全体」というところで挙がっているご意見の中で、特に付け加えて何かご発言されたい、あるいはご質問等あればお願いしたいと思います。「全体」の部分はよろしいでしょうか。

松本委員 私は3番目の人権状況について書いているのですが、これはこの案件のステークホルダー協議の議事録を読ませていただいたのですが、それを読んだ限りでは、確かにいろいろ自由に意見を言えているという気はします。もちろんグアテマラのことをよく知っているわけではないので、その確証はないのですが。

ただ、一方でグアテマラについては、長年人権を監視するグループからはいろいろな問題が指摘されていたということです。それが2004年にいろいろ改善されてきて、国連の和平検証団も撤退をしたということがあるわけで、恐らく一般的な人権状況も改善しているのかなと思います。こういう状況だからこそ、あえてこの個別のステークホルダー協議がちゃんと行われていますということを少し超えて、JICAとして、こういう今まで人権状況について問題視されていた国が今はどうなのかという、もう少し一般状況を調べて、ステークホルダー協議などの参考にするというアプローチは改定委員会でも何度も議論されました。ですから、そういうアプローチを取って見たらどうかというのが、私のこの提案です。その方法を一度やってみることは、今後別の人権状況について、やや問題視されているような国の中で活動をするときには有効かなと思います。

この四角の中に回答がありますが、私はこの協議について疑義を持っているというよりは、むしろそういう国だからこそ、改定委員会で議論されたようなアプローチを取って

てはいかがでしょうかという提案だと理解していただきたいと思います。

村山委員長 ありがとうございました。

では、グループ別ごとにもし何かコメントがあればお聞かせいただきたいと思います。よろしいですか。いや、無理してコメントしていただく必要はありません。

比嘉 今回いただいたこの42のコメントにつきましては、今、既に課題部と調査部と検討をしていますので、ありがとうございます。また、もし今後何かありましたら、ご相談させていただければと思います。

村山委員長 分かりました。

富本 今の松本さんのご指摘については、まさに改定委員会以降、我々も非常に重要視しています。こちらの委員会の川村委員にお願いして、一つの調査研究のレポートを取りまとめていただいているところです。その中で幾つかの提言もありますので、そういったものを受けて、今おっしゃったようなことも含めて検討していきたいと思っています。個別の国につきましては、いろいろなところで情報がありますし、国連その他の組織からもいろいろな情報が出ていますので、そういったものも目配りしながらやっていきたいと思っています。

平野委員 非常に迅速に作業していただいたことを感謝します。1点だけちょっと確認なのですが、「全体」の2.のの部分に対する回答のところと言及がありませんが、これもご検討いただいているという理解でよろしいでしょうか。

上條 これは他国を含めた空港建設ということですか。

平野委員 そうです。

上條 これは私どもはどうしたらいいのかよく分からなかったのですが、この意見をいただいて、具体的に言えば、サイトの候補地はこれからどこかが選ばれていくのだと思いますが、その所有形態がどうなっているのかとか、そこでどういう住民の方が影響を受けるのかということ調べて確認をしていきたいということで、この と の両方を含めてこう書いているのです。

平野委員 なるほど。念頭に置いていたのは、先ほど作本委員からもご指摘いただいていますように、日本でも、他の国でも空港関係についていろいろな事例がありますので、そういった事例も参考にしながら、という趣旨で書かせていただいています。ですから、この土地柄に関してというのが、空港案件に関してというのが という形で出させていただいています。空港という視点で、ここのグアテマラだけでなく、他の国に関して、土地によっていろいろな案件があると思いますので、そういった経験を参考にしながら……。

上條 環境社会面の配慮ということですね。

平野委員 そうですね。

村山委員長 よろしいですか。

それでは、次の「必要性・妥当性」というところに行きたいと思います。4番から柳委員のご意見の9番までです。この辺りで何か追加、あるいはご発言はありますか。はい、松本委員。

松本委員 これは確認です。私が出しているのは6番ですが、M/PとF/Sというのはセットになるケースがしばしばあると思います。改定委員会でも少し議論になったと思いますが、F/Sを前提にM/Pをやるということについて、それはたしかコンサルタントの関係で出たというのが私の記憶ですが、つまり、相当しっかりしたコンサルタントでなければ、一貫してそれをなかなかできないのですということを発言された方がいたぐらいで、その後あまり深い議論にはならなかったのです。

ただ、確かにM/PとF/Sというのは本来分けて考えるのが環境社会配慮の視点だと思います。M/Pが1回終わって、そしてゼロオプションも含めてやったうえでF/Sをやりましょうかと。ところが、この案件の場合はM/PからF/Sまでが一つのセットになっているので、なかなかM/Pでゼロオプションというのはしにくい状況にあるのではないかと思います。これは一般論を含めてここに書いています。この件についてはゼロオプションも含めてF/Sをやるということに決めたというのがご回答ですが、ただ、一般論として、今新しい環境社会配慮ガイドラインができてから、M/PからF/Sというのは自動的に行くのではなくて、1回ちゃんと切って、もしかしたらF/Sにも行かないということになっているのかどうかということを確認したかったのです。

村山委員長 一般論としてということでしょうか。

松本委員 そうです。

上條 ガイドラインの議論では、M/PとF/Sを分けた議論をして、いろいろな手続きを書きました。現実になんかということですが、私たちのほうで「いわゆる」という感じなのです。「M/P+F/S」という言い方をしているものも何件かあります。ただ、それをよく見ると、どちらかが重視されていることが多いです。ですから、例えばプレF/Sのことを称してM/Pとってしまっているものもあります。言葉が少しあやふやなところがあるのですね。本来であれば、「プレF/S+F/S」というべきだということを、例えばM/Pと言ってしまっている人もいるわけです。

あと例えば、このあと2番目の議論でもやりますが、M/Pが主なのだけれども、そのうち1、2、3の区域分けをして、その1のところだけをちょっと事業化のコストまで算出してみると。しかし、それを称してF/Sとってしまっているものもあるのです。それは正しく言えば、F/Sのところは本当にF/Sレベルのデータを集めてやったのかと言われれば、ちょっとそれは違うのです。材料はM/Pレベルで集めてきたものなのですが、そこで幾つか追加的なことをやって、例えば3区分けするのであれば、最初の区分けのところをF/Sと言ってしまっているところがあるのです。それが本当にガイドラインでいう「M/P+F/S」という並びでやっているのか、そうであれば、例えばステークホルダーを六つやるのかなどという議論もありましたが、実際はそうではないのです。

今、JICAの中の「M/P+F/S」といっているものは、大体は「プレF/S+F/S」と本当は称したほうがいいものなのか、「M/P+おまけ」ぐらいのことなのか。大体そうなのです。ですから、それを見てM/Pのほうを適用したほうがいいものはM/Pのガイドラインの手続きを適用するし、F/Sの部分が主なものであれば、F/S部分を適用するというような整

備をしようかなと思っています。

しかし、これは開発援助なので、相手国政府のニーズがあるわけです。M/P が主なのだけれども、そのうちの最初の区間のところだけはそれなりの事業費をはじめてほしいとか、そこで資金計画まで作ってほしいという需要はあるのです。ですから、その需要を否定してしまうのはよくないと思いますので、それは要請として受けて、それを、もし採択されたあとにはどういう形で実行するのかという議論をして、その中で環境社会の A とか B の案件がもしあれば、そこでどのような環境社会配慮をどこでやっていくかということを決めていこうと思っています。

村山委員長 この案件も含めて、ガイドラインができる前から動いているというものですので、審査会としてのかかわり方も非常に難しいと思います。恐らくガイドラインを作って、そのうえで M/P と F/S はどうあるべきかということ、審査会としても徐々に方向性を出していきながら、実際に動いている案件をこちらのほうとしても分類をしていくということが必要なのかもしれません。多分そういうことをやっていかないと、審査会としての機能も少し、半減するとまではいきませんが、こちらとしてどのようなものを M/P と呼び、F/S と呼ぶかということ、少し考えていく必要があると思います。

松本委員 いずれにしても、「M/P + F/S」を何と定義するかはともかく、M/P が終わったあとに、新しい要請は挙がってこないのですよね。M/P の段階での要請でそのままいくのですよね。

上條 ですから、その要請書の TOR を一個一個見ていけば、いろいろなバリエーションがあるわけです。M/P をやって、そのうちのプライオリティプロジェクトについては F/S をやってほしいと書いてある要請書があるわけです。それを JICA が受けて、もしやることになれば、相手国と議論する中で M/P だけで終わらせるものも出てくるとは思います。ですから、それは M/P レベルのことが主なのか、F/S の部分が主なのかということによると思います。あとは上位計画がどこまで整備されているのかとか、ジャスティフィケーションがどこまで整備されているのかということによると思いますが、それに応じて個々に考えていくということですが。

村山委員長 その他、平山委員、柳委員は特によろしいですか。もし、よろしければ次に行かせていただきたいと思います。また後であれば何かコメントいただきたいと思います。

次のカテゴリは相手国の環境社会配慮制度ということですが、この点についてはいかがでしょうか。よろしいですか。

よろしいということであれば、次は「土地収用・住民移転」です。ここは 17 番まででした。この辺りはいかがでしょうか。

平野委員 16 番についてですが、空港予定地の中については牧草地ということですが、周辺地域で人が住んでいる所というのはありますか。

比嘉 これはまず基本的に、町とか村は避けたいので最初の段階で絞り込んでいますので、周辺というのはどこまでかよく分かりませんが、現在対象になっている所で、騒音の

ミティゲーションが必要になる距離に住んでいるのは、資料にある世帯数だけになります。

平野委員 分かりました。

作本副委員長 私も資料を読ませていただいて感じたのですが、私も4ページの13番に書いていますが、土地所有者というのが12人いまして、その人たちのうち11人が土地を売却することを希望しています。これはサイトの14Bについて見たのですが、土地所有者はこれによってお金が入るので、ほとんどは土地を売りたいがっている。その土地の上に非土地所有者がどういう形態で住んでいるか分かりませんが、そういう人たちが53人も住んでいます。この人たちは恐らく補償の対象にならないということが、この報告書でも既に指摘されています。なぜかということ、その土地の所有権(地権)を持っている人だけが、行政上の補償対象になるのです。ということは、そこに住まわされているのか、賃貸関係か不法占拠者かどうかわかりませんが、そういう人たちは立ち退きに当たっているいろいろな問題が起こるのではないかと既に報告書に指摘されています。やはりこれは重要な問題だと思しますので、そこへの配慮というものは単にお金をあげるだけなのか、職業訓練なのかということをよく検討されることが大事かと思ひまして、13番に書かせていただきました。

村山委員長 他によろしいでしょうか。なければ、何かコメントがあれば。今の作本委員のご発言に対しては、これから検討するということになりますか。

上條 そうですね。まだこの場所が選ばれるかもわかりませんし、数自体は空港を1個造るのに五十数人しか人がいないという所で、集落もありません。ですから、その53人はどういう生計を立てている方なのか、季節的な労働者の方なのか、それともずっと住んでいるのか、どのような雇用形態で働いていらっしゃる方なのかよくわかりませんが、影響を受ける方ということであれば、それで何らかの損失を受けてしまう方だということであれば、どういう対策を講じたらいいかということは、また調査の中でも提言していきたいと思ひます。

村山委員長 では、この「土地収用・住民移転」のあたりはよろしいでしょうか。

それでは、次の「地域開発」は平野委員のコメントということですか。特に付け加えることは、よろしいですか。

平野委員 けっこうです。

村山委員長 それでは、次の「自然環境」です。ここは幾つか出ていますが、この辺りはいかがでしょうか。渡辺委員。

渡辺委員 自分の意見で少し舌足らずな点もあったかと思うのですが、たしか空港は滑走路を2本持っているのですが、1期、2期というように分けておやりになっているプランだったと思ひます。いちばん困るのは、1期だけでもちゃんと排水などが完結するかと、2期が終わって初めて全体の排水計画などがうまくいくという場合があるわけです。その1期から2期の間もちゃんと独立して、きちんと環境問題をやっていただきたい。

特に21番の中谷先生もそうだと思うのですが、工事中というのはただ単に工事中ではなくて、2期工事の場合は全体が工事中になるようなこともあります。その点、十分配慮

してやっていただければと思います。

村山委員長 中谷委員は。

中谷委員 私は別に、渡辺先生からのお話もありましたし、特に付け加えることはありません。

村山委員長 その他いかがでしょうか。作本委員はよろしいですか。

作本副委員長 けっこうです。

村山委員長 事務局から何かコメントはありますか。よろしいですか。

それでは次に、「騒音」についてはいかがでしょうか。これはけっこうご意見をいただいていると思いますが、いかがですか。特によろしいですか。騒音はどこまで行きますかね。ちょっとカテゴリが違いますね。

では、28～31までのあたりで、ここは平野委員と渡辺委員のご意見ですね。特によろしいですか。

それでは、次は「パブリック・コンサルテーション」です。ここは大事だと思いますが、何かご発言がありましたらお願いします。はい、遠藤委員。

遠藤委員 先ほどの住民移転計画と少し関係するのですが、私が資料を読む限るでは、住民移転計画を作るような記述がなかったように記憶しています。やはりそういう土地所有者だけでなく、そこに住む人たちがどのようにして移転するのかということ、やはり彼らがステークホルダーミーティングに出て発言できるチャンスを持たせるべきでないかと思います。そのような場合は、やはり学術経験者とか NGO が代わって発言するような場を設けたほうがいいのではないかということで、このような質問をしました。

ついでにもう一点、ステークホルダーの意見確認ですが、シンプルサーベイの対象者とステークホルダー協議会出席者とは対象者が違うのではないかなと思い、それで重みは同じですかという質問をしたのですが、同じような取り扱いをしますという答えがありました。いわゆるシンプルサーベイというのは、ある集団を対象としたのかもしれませんが、そこは興味あるなしに関係なくサーベイしている。しかし、ステークホルダーミーティングに出てきている方は、賛成反対は別にして、そのプロジェクトに興味がある方です。ですから、ステークホルダーミーティングに来た方のアンケートというのは、本当に真実味があるのではないかなと。それを同様に扱うのはいかがなものかということで、「同じですか」ということで質問したのです。どちらかということ、重みは別だという回答を期待していたのですが同じだということで、その辺を説明していただければありがたいのですが。

村山委員長 今の点はいかがでしょうか。

比嘉 田中専門員やコンサルタントの方に、もし訂正があれば言っていただきたいのですが、私が理解している範囲では、シンプルサーベイは、サイトとなった際に移転の対象となるような住民等に対して、直接の聴き取りや電話でのインタビュー等を行ったものです。それ以外の対象者としては、既存の空港の関係者等に対するサーベイですので、無作為というわけではなくて、これもある意味ではステークホルダーを対象としています。ここではサーベイの仕方によって、アンケート、シンプルサーベイ、ステークホルダーミー

ティングという形で記載されているのではないかと思います、いかがでしょうか。

田中（研） 専門員の田中です。

まず、グアテマラでステークホルダーミーティングを公共事業でこれだけ行ったのは初めてでした。最初に向こうの公共事業大臣も、本当にそんなことをやるのかというところから議論をしたのですが、最終的にこういうステークホルダーミーティングを開いたことは意義があったと思うのです。やり方についてはいろいろまだ試行錯誤でやっていますので、遠藤さんからいただいたものも今後の参考として生かしていきたいと私は思います。

空港というのは日本の成田空港を造るときの議論からしますと、大変な案件だというのは個人的にもかかわって思っています。その点から申しますと、10 ページの 39 番目に「ステークホルダーミーティングと開発ニーズ」ということで、ご意見が書かれているのですが、「頻繁な離発着、または離陸待ちをしている航空機を見かけたことがない」という意見も実際に出ているということをオープンにして、グアテマラ政府も一応出しているのです。ここが今回、JICA としての非常に重要なかわりだったと思います。空港プロジェクトというのは大変なものです。この案件は前もお話ししましたように、最初から環境社会配慮を入れたのではなくて、途中から入れざるをえなかったようなものもありましたので、今、試行錯誤でやっているということです。

もし、コンサルタントの方からご意見があったら。齊藤さんから何かありますか。

齊藤 一言だけ。シンプルサーベイは主として空港で働いている職員と、各候補地に住んでいる住民に対して行いました。そして、さらにアンケート、インタビューに関しては再度空港職員と用地内の住民、用地外の住民たちに対して行っていますから、二重にやったような格好にもなっています。

村山委員長 遠藤委員、よろしいですか。

遠藤委員 厳密に言うと、そのサンプリングの母数の取り方がこの結果をかなり左右するので、私は取り扱いを注意してくださいというコメントを出したのです。結果を見ると偏った意見にというか、私の印象は政府の計画をサポートするようなアンケート結果になっているのではないかという感じがしたので、本当にそれでいいのかなと、ちょっと疑問を持ったわけです。

村山委員長 ありがとうございました。

それでは、他にこのカテゴリで何か。はい、松本委員。

松本委員 今まさに田中専門員が言われた 39 番は私が書いているのですが、この間のご説明を伺っても、あるいは今回のステークホルダーミーティングの協議録を読ませていただいても、やはりニーズのところ疑問を持たざるをえないのです。つまり、それだけ正直な意見が出ているということなのかもしれませんが、幾つかやはり政治的な要素をおわせる発言が協議録の中にもしっかりと出ているし、事故が起きているといっているけれども、事故と空港の設備の関係というものに対する疑問の声も出ています。私もかつていろいろ航空機のことを調べたことがありますが、確かに事故を起こした機体は小型機が多いわけです。このキューバの事故は別としても小型機が多いのです。ですから、滑走路

が短いから事故を起こしたというのはどうも変だなと思っているわけです。

それから、キューバの事故もいろいろ調べてみると、完全に人為的なミスだったということは報道されています。ということを見ると、どうも安全性とこの空港の設備が国際基準と合っていないということをつなげて考えて本当にいいのだろうかと思わざるをえない。しかも、それはステークホルダー協議の中にも出ています。適切に代替地は選択されたというご報告があった一方で、大統領の意向も強く働いているということもあったということを考えれば、どうもこのままこの事業の開発ニーズが十分にあると考えて進めて大丈夫かという疑問を強く持ちました。それがこの 39 番に出ていることです。

今の段階で、私たち委員会でできることは、こうしたステークホルダーからの意見というのが適切にファイナルレポートに反映されるということを期待するしかないわけです。グアテマラの政治状況についてどうこう言うつもりはありませんので、ここに書かれているステークホルダー協議の中身に真摯に照らし合わせた開発ニーズの判断を JICA としてもするべきではないかと思えます。

村山委員長 特に何かありますか。

上條 この回答に書いてあるのは、本当に相手国がその質問に対して回答しているところですが、そのサイトが本当に合理的なものなのかということを確認するという対応です。

村山委員長 その他、「パブリック・コンサルテーション」のあたりはいかがでしょう。はい、平野委員。

平野委員 2点あります。1点は今の松本委員からもお話があったことと若干関連しますが、ステークホルダー協議自体は非常に活発になさっていて、素晴らしいと思っているのですが、若干、光の面が強調されている部分もあるかと思えますので、メリットとデメリットと両方がある程度はバランスを取って示していらっしゃるのですが、さらにご努力いただければということが1点です。

それから2点目は36番に関連しますが、ステークホルダー協議を拝見しますと、いろいろな新聞に事前に広報を出されたということも書いてありますので、そういった取り組みを報告書の中にもきちんと記録されておいたほうがよろしいと思えます。コメントには書いていませんが、それだけせつなくなさっているのも、それも記録されたほうがよろしいのではないかと思います。

村山委員長 やったことはちゃんと記録しておいたほうがいいということですね。ありがとうございました。

では、「空港の供用」の部分、40番、41番、42番ですね。はい、作本委員。

作本副委員長 40番に指摘しておいたのですが、ここでは資料の中で単位が落ちているということですが、それについてのお答えは出ているので。私がここで言いたかったのは、いわゆる航空需要予測ということです。先ほど39番でも指摘されたような開発ニーズと趣旨は同じになります。本当にこの空港は必要なのかということをもっと入り口段階できちんと説得してもらわないと、その先の環境というのは議論しづらいのではないかと思います。

す。

そこでやはり、航空需要予測というものは乗客と貨物と両方分けて、見込みの資料はこの枠の中に「Interim ReportのChapter 3、Progress ReportのChapter 9をご参照ください」と書いてあるのですが、この資料は手元にはないのですよね。前回もメコンの説明がありました。あの場合には川を渡る利用可能性がどれくらいあるのかということも議論されていましたが、同じような考え方で、この空港というのは大きいプロジェクトであるがゆえに、どれだけの人が、どれだけの物流で実際に使われるのかという視点を。ここでは資料を参照して三つの予測値で出していますが、そこから議論が発端すべきではないかと思しますので、ぜひここについてのご説明をお願いしたいと思います。

村山委員長 40番の需要予測について、何か追加のご説明はありますか。コンサルタントの方で。

齊藤 私の理解では、レポートは委員の方に配付されるとお聞きしていたものですから。

比嘉 CD-ROMです。

村山委員長 では、今の点についてはCD-ROMをご確認ください。

比嘉 もしなかったらご連絡ください。すぐお送りします。

村山委員長 その他、このカテゴリについてはいかがでしょうか。もし、ないようでしたら全体を通じて。

柳委員 僕は指摘していないのですが、平野さんが指摘していることと若干関係します。

先ほど松本さんが少し言われましたが、現空港をとりあえず改善するということと、新たな空港を建設するということの理由の第一義に挙げられているのは、国際基準に不適合ということと。現在の空港というのは、国際基準が不適合にもかかわらず、要するに3000mを持っていないにもかかわらず、ジャンボを入港させているという問題点なのです。それはレポートに記述されていることです。ということは、要するに飛行機というのは管制塔がいちいち許認可しているのです。それは安全だと見込んでやっているわけですよね。つまり、国際基準不適合うんぬんというのは、あまり本来の理由にならないのではないかと。それでも現在就航させているという事実があるわけですね。

そうだとすると、その国が安全だと考えて就航させているというのが問題なのだということであれば、その点はグアテマラ政府に対して、ちゃんと指導すべきというか、ちゃんと意見を言うべきなのではないかと思えます。それは単に滑走路が現状でもう少し延びないからという話ではなくて、本来それが基準に不適合なら、就航させないように当該国に「この飛行機は入れられませんよ」ということを言うべきなのではないかと思えます。ですから、そういうことを言わないということは、それは実はあまり大きな問題ではないのではないかという疑問も浮かんでくるのです。レポートにちゃんとその点について、基準違反だということを行うのであれば、もう少し指摘しておく必要があるのではないかという印象を受けました。

遠藤委員 その件について、担当のコンサルタントにぜひお願いしたいのは、これは現空港がICAOの国際基準に当てはまらないことはどのようなデメリットがあるのかという

ことをどこかに記述していただくことが、我々にとって非常に分かりやすいかなと。私の理解では、これは外国の航空機が飛行場に降りるときにあらかじめ ICAO の基準に合っているかどうかを確認したうえで、着陸を判断する、いわゆる ICAO の基準以下の所には降りないとか、だから国際便はそこへ飛ばさないといった判断をするのではないかなと。国内便は明らかに ICAO には関係なく離発着しているということが現状ではないかと理解しています。ただ、これから国際便をどんどん呼び込もうという国であれば、当然 ICAO の基準にあった空港でないとその機会が少なくなりますよというようなデメリットもあるはずです。それをベースに将来需要というものを推定しているはずなので、その辺も言及していただきたいと思います。

村山委員長 ありがとうございます。他にございますか。

平野委員 41 番のところの回答のところ、「過去の航空機事故と空港の運営方法・ルールと関係を示す明確な情報はないが」と書いていただいているのですが、これはステークホルダー協議の中で若干ご意見が出ていたかと思いますが、事故と運営方法・ルールの関連性を統計データの的に示すものはないという趣旨でよろしいですか。

比嘉 そうです。

平野委員 ありがとうございます。

濱崎委員 私は担当委員ではありませんが、以前からの話を蒸し返すようで大変恐縮ですが、一般論としてこのような開発調査を実施するに当たって、外部から招いて支援委員会のようなものを組織して、そういう組織がこのプロジェクトをずっと管理していくというような役割があるわけです。私たちの今の大半の議論が、このプロジェクトをすべきかしないかというような話は、この環境社会配慮の審査会で本当にすべきことなのかどうかということに私は非常に疑問を感じます。それは本来、別のプロジェクトと一緒にくっついて動いているそういう外部組織が判断して、そこから下りてきたところの環境社会配慮についてどうだというのが、この審査会の本来の役割ではないのかなと思います。皆さん、いかが思いますでしょうか。

村山委員長 今の点は非常に大きな、ある意味では根本的な議論につながる話だと思います。それを今議論しますと……。この案件にかかわらず、全体にかかわる話。

濱崎委員 このプロジェクト全部を我々が見ていくというような雰囲気非常にあって、それだったらもっと人が必要だとは感じます。

村山委員長 ある意味で、国内支援委員会とこちらの審査会との関係ということですね。

濱崎委員 そうですね。向こうで Go と言ったものを、こちらで我々が見るべきでないところで不可と言えるものかどうかと。本来それは JICA が判断すべきことではないのかなと思います。

作本副委員長 そうですね。私もその点はすごく関心があることですが、国内支援委員会というのは何のために設置されているのですか。作業を推進するためだけ？ あるいはそういう必要性、開発ニーズといった点について、十分議論されるのでしょうか。

上條 技術的観点の提言をもらうということですね。

作本副委員長 事業を推進するに当たって？

上條 別に推進とかではなくて、JICA は政府間援助を行う実施機関です。ですから私たちは実施するわけですね。その中で技術的なことや、いろいろ助言をもらわなければいけない案件というものがあるわけです。今は支援委員会という名前にしていますが。

作本副委員長 支援委員会はどの範囲まで検討されることになっているのですか。

上條 例えばこの環境社会配慮というものも含めて議論している場合ももちろんあります。多くの非自発的住民移転が起きるようなものであれば、環境社会配慮面の方が、この委員会とは別に支援委員会に入ることもあります。それは案件によって、支援委員会にお願いする事項を事業部が判断するということです。

富本 一般論としてお答えしなければいけないことですが、なかなか難しい場面だと思います。かつて遠藤委員からも、審査会は案件そのものの採択にかかる部分については審査の対象外ではないかという意見もありました。私もその意見には近いのですが、では JICA はどうしてこれを開発調査としてやるのか。国民の税金を使ってやる価値があると、どういう判断したのかというあたりについては説明をしなければいけない。確かにこの案件については、冒頭私からインフラの必要性についてはご説明したと思います。そういった判断というのは幾つかのプロセスの中でされています。

一つは、最初に現地で政府レベルの交渉があり、正式要請というものが出されます。要望案件として外務省のほうに上がってきます。それから、当然政策マターを担当する外務省や関連する省庁間の協議において、この案件を採択するか否かという判断があって、JICA に実施の指示が来るということです。もちろんこの間にやり取りがあって、この案件は採択すべきではない等、意見を言う場合もあります。そういったプロセスを経て、最終的に案件の実施に至るということです。その間には、今、説明しました国内支援委員会の中でも案件の必要性や既存施設の活用を検討するなどの検討をします。そういったプロセスを経て案件が実施されています。

ですから、そういうところをきっちり説明していきなり、あるいは、報告書の中で案件実施の妥当性という部分をしっかり書くというご指摘はしていただいても私はかまわないと思います。特に環境社会配慮の項目に関連して、様々な影響を及ぼすとか、住民移転が発生するとか、その他の問題で影響が大きいというようなことについては、それを回避する手段として、ゼロオプションというものはありうるのではないかというご意見はあります。そういうことで結論が導かれる場合もあるということの可能性を取っておく必要があるのではないかと思います。

そもそも論に戻って、そういう要請を採択したのは何故かと問われたときに JICA としてもしっかりと説明する必要はあると思います。「こういう理由で案件をすることにしました」という説明はもちろんする必要があります。それについてそもそも論を言われても、元に戻せないという事情も本件についてはございます。あるいは途中の段階のものもございます。これから出てくるものについては、若干その状況と違う部分もあるかもしれません。そのうえで、この審査会として「案件採択の問題はもう扱わない」という結

論になれば、それはそれでいいと思います。私としてもあまりそのところに踏み込みますと、環境社会配慮と少し違う部分に議論が行ってしまうのではないかと心配しています。そこは皆さんのご意見、討議の中で少し整理していただければいいかなと思っています。

村山委員長 ありがとうございました。

作本副委員長 お話をありがとうございます。

国内支援委員会の役割、任務というのは私も十分に分かっていないことがあるのですが、そこでむしろエコノミストとか何かを入れていただいて、その必要性をもう一回きちんと検討していただくということをするのと、それをまとめてこちらに伝えていただいて、私どもは環境社会配慮というところで、環境社会は範囲が広いですから、そこにかかわる場合はまたそこを蒸し返すこともありえるのだということであり、相互作用によって最終的によりよくなればいいのではないかと個人的には感じます。ただ、幾つかの特にメガプロジェクトに関しては、本当に必要なのかという原点のところでは不安にさせるようなものが多いというか、幾つかの中にすでに現れているということではありますと、やはりこれは逆に国内支援委員会の方の中の経済的なセンスや、コストベネフィットなどの感覚も含めて、もう少し詰めていただきたいなという要望のようなものがあります。

田中（研） 専門員の田中ですが、今、ご議論している案件は、先ほどの 12 時半からの第 2 メコン架橋の案件説明会の時もそうですが、ガイドラインの施行以前に採択された案件で、どちらかという、後付けで環境社会配慮をやらざるをえなかったということが一つあります。今後、来年度から実際に動く開発調査の場合には、もう最初の段階からこの審査会でご議論しますので、恐らくそこには必要性や妥当性の議論も多分最初の段階で出てくるのではないかと思います。

私自身も国内支援委員会というところで幾つかの案件に入っているのですが、実際にはやはりエンジニアの方が多くて、そういった必要性・妥当性を議論する場が必ずしも多くはありません。最近では、かなり難しそうな案件には、文化人類学をやっておられる大学の先生に入っていたりしているものもポツポツあるのですが、まだまだ少ないです。そういう点から、私自身は個人的には今日ご議論いただいているようなところは、やはり皆様の方が重要だと思うことであれば、それはご議論していただくことは必要ではないかと思っています。

村山委員長 ありがとうございました。

この議論をどこまでやるべきかというのは私も考えあぐねているのですが、途中からかわった案件はともかく、最初から審査会がかかわっていくような案件については、ガイドラインにも書かれているように、諮問に対して支援の是非を答申するという形になっています。その中にはニーズなり需要という問題は入ってくるのではないかと。完全に除外されているとは私自身は考えていません。ただ、それがどの程度入ってくるかは、ケースバイケース、あるいは問題の大きさによって変わってくるのだと思います。その点については、今後、最初の段階からかわってくる案件については、恐らくこの中でも議論していく必要があるのではないかと考えています。

今の点については非常に大きな問題ですので、今日の審査会後の懇親会に参加していただける方については、その中で十分ご議論いただきたいと思っていますので、よろしくをお願いします。それでは、最初の議題についてはこの辺りで終わらせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

では次に、第2議題フィリピンのメトロマニラの排水機能向上計画に関するコメントについてご報告いただきたいと思います。最初に事務局からご説明をお願いします。

2. フィリピン国メトロマニラ排水機能向上計画ファイナルレポート案コメントの報告

(担当委員：原嶋、平野、川村、中谷、作本、和田)

上條 それでは事務局から説明させていただきます。資料のAC.10-3をごらんください。本日は所管の地球環境部から安達グループ長と、コンサルタントの田中(元)リーダーにも同席していただいています。それでは、このAC.10-3に基づいてご説明させていただきます。

担当委員の皆さんからコメントをいただきまして、似たようなコメントも多かったのですが、あえて整理をしていなくて、委員ごとに並べてあります。

最初が川村さんからのコメントで、1～6ページの中段まであります。ゴシックで書いてあるところが川村さんのコメントで、明朝体で書いてあるほうがJICAの意見です。ステークホルダーの関係のことが川村さんのご意見には多く、1番目は「基礎研究」のことで、これは10月ごろでしたか、この場で説明したのですが、その中にステークホルダーの協議の仕方ということが書いてあって、そこで何をもってステークホルダーの協議が適切に行われたのかということの研究をいただいで、そのときにこのような表が82ページに書いてあります。それと照らし合わせて今回のレポートがどうなのかというご指摘です。

これについては、基礎研究を私どもはもちろん参考にはするのですが、すべての案件にこのまま適用できれば非常に理想的なのですが、それはいろいろな事情もあって、私たちが対象とする国々の関係者の理解を得ながら、徐々にこの基礎研究にあるようなことに取り組んでいきたいというのがまず基本的にあります。

本件ではどうかということですが、ページの1-2というところにいろいろなワークショップをやり、いろいろな議論をしたことを幾つか書いてあります。その中で主にこのガイドラインのことだけをテーマにしているわけではなくて、今回のことでは balanガイという一番末端の行政組織の方に水路の維持管理や、廃棄物の関係のことなどに関与してもらおうということもやっています。幾つかのいろいろなことを一緒に議論しています。その中でももちろん、この案件の最初の段階で調査の説明や、中間段階の説明、また今回、調査団に行ってきたいただいて、皆さんに見ていただいたレポートですが、最終段階の説明などを行っています。その中で、どういう環境社会配慮面のことをやるのかというようなことも言っています。というのがまず事実です。ただ、それを明確にレポートの中に書いていないではないかという指摘が、他の皆さんの意見にもありました。

それに関して言うと、川村さんの2番のコメントに移るのですが、ここのEIAの結果というのは、フィリピンの法律的EIAではなくて、その前段階のJICAのEIAレベルの調査ということですが、その中でまたいろいろな議論をしましたということが書いてあります。そこで結局どういう意見が出たのかとか、そこでの主要な意見をそこに書きますということをおどもの対応として考えています。

次は、番号がつかなくて中黒の点になっていますが、これは今までの説明と同じような趣旨なので飛ばさせていただきます。

2ページの下の方ですが、タスクフォースというものが設置されたのかということですが、「ステークホルダー協議運営タスクフォース」という明確なものはないのですが、これもレポートの最初のほうに、どういう構想でこの調査をやったのかということが書いてありますが、この中でSteering CommitteeやTechnical Working Groupというものを作ったりしています。その中で環境面・社会面を担当するカウンターパートの方も入っていただいて、そういう方々と一緒にステークホルダーの協議をしたということです。

次が、ステークホルダー分析の結果はどうだったのかというご質問ですが、この中で特に弱者はどうなったのか、特に注意を要するグループがいたのですか、というご質問です。それについては3ページに書いてあるのですが、報告書のP.2-44~67のところには社会調査の結果が書いてあります。そこでマニラのInformal Settlers(非正規居住者)の方々の状況の説明が書いてあります。その主なところをここに書いています。非正規居住者ということですが、教育はかなり高いです。大学を卒業した方もいます。普通にサラリー(給料)をもらっているような人たちは50%います。Informal Settlersだけでも、行政のいろいろな役割を担っている方もいます。

ある程度普通の状況というのでしょうか、あまり正規、非正規の差がないという状況があって、特にマニラ首都圏の場合は、情報がある方だけでも、人口の30%ぐらいは非正規といわれている方々です。ですから、統計がないものまで集めれば、多分もっと高い割合になるのだらうと思います。これといった差別というようなイメージはあまりなくて、割と普通の方。勤務している所などで会えば、普通にネクタイなどしていれば、だれが正規で、だれが非正規かよく分からない。ただ、家に帰れば違う所に住んでいるという感じです。

それから、女性のことであれば、家を訪問する調査もしています。昼間に行ったということもあって、だんなさんは外で働いているということもあるのですが、女性の方の意見を割とよく聞いてきました。また、フィリピンの場合も一般的に女性はよく発言されて、ステークホルダーの協議の場でもよく発言されるということです。ですから、女性の意見はよく聞いたということです。そういうことですので、注意を要するような方は特に想定しなかったということです。

今回、移転対象の方は出てくるのですが、ただ、今回の場合は特別な事情があると思うのです。通常、何かインフラを造って移転してくださいという方々とは様子が違って、水路の中に住んでいて、非常に危険だし、非常に非衛生的なのです。彼らに聞いてみると、

住む所がないから住んでいると。ですから、その賃貸料が安いから住んでいるという形で、もしいろいろな支援を得て、移転ができるのであれば、基本的に賛成するのだという意見が多かったという調査結果でした。

次に、広報はどうしたのかということです。先ほども言いました行政の末端の balan-gai のレベルのワークショップを1か所ではなくて、関係する balan-gai でやりました。その時には、balan-gai という行政組織を通じて情報を流しました。また、ニュースレターというものを発行しました。ですから、なるべくこのプロジェクトの情報は流すように心がけたということです。

それから、協議参加者をどのように選定したのかということですが、これも balan-gai にお願ひして参加していただいたということです。それはどのようにして実際に人に連絡したのかということですが、それは balan-gai の責任者によって、レターで来てくださいということもあれば、口頭による場合もあったようだという事です。

あとは、そういうステークホルダー協議をしたときに、アクセスの容易さや時間帯など配慮したのかということです。先ほども言いましたが、1か所でやったわけではなくて、関係するような balan-gai でワークショップを開催しました。また、土曜日にワークショップを開いた所もあります。あとは、個別の調査も並行して行ったということです。

次に、議事録に移転対象者がどうか分かるような記述がないということですが、この点については、結論は議事録には書いていないということです。それはなぜかという、まだ事業をやるかやらないかも決まっていないので、その段階で「あなたは移転対象者だ」と決めてしまうのも、その根拠もなかなかないわけです。行政の側からすれば、慎重に対応したいということもありますので、議事録上では名前がいろいろ書いてありますが、どの方が移転対象かは分からない書き方をしています。ただ、移転対象になるであろう方の意見は聞いてあるということです。

それから、言語はタガログ語でやりました。もちろん教育レベルもあるということですので、移転対象となる方も含めて理解していただけるということです。

それから、協議記録の公開方法ということですが、この調査が終わったあとに、フィリピン側がやはりこの事業を進めると決定すれば、フィリピン国でアセスメントの法律がありますので、それに基づいて、まず EIS のレポートが作られて公開されます。その中に、今回いろいろ記録を取ったような協議記録も利用される予定です。

協議記録のアクセス状況ですが、それもまだ先の話で、フィリピンが EIS を作ったあとに情報公開という決まりもありますので、その手続きに沿って行われるだろうと理解しています。

ページをめくっていただいて5ページです。これも前のほうの回答と同じになってしまっていますが、どのようなステークホルダーの意見が出たのかとか、それをどのように計画に反映するのかというようなことは、EIA の P.5-72 あたりに記載する予定にしています。

必要に応じた新規ステークホルダーということですが、これはもう調査も終わるのですが、今のところは特に新規の方を想定していません。

次の3番は、協議記録をつけることというご指摘です。これも繰り返になってしまうのですが、6ページの上で、協議記録自体はここに今置いてありますが、サポーティングレポートがあって、その中には載っています。ですから、それには載っているのですが、その中の本文、メインレポートにも言及する予定にしています。

以上が川村さんのご意見です。

次が4番で、ここから原嶋さんのご意見が書いてあります。この辺も似たご意見が多くて、ステークホルダーの意見をちゃんと反映させるようにという趣旨だと思います。4番も同じようにEIA部分に記載してあると思います。

5番が洪水のことで交通のことのご質問です。洪水については、これももしかしたら修正が必要なのかもしれません。表の中にはnegativeと書いてありますが、今回この水路の排水機能のプロジェクトをやった場合に、他の地域で洪水が起きてしまうのかというご質問だろうと理解したのですが、そういうことは検証してあるということです。今回、優先プロジェクトという場所があるのですが、それを実施した際に、今まで洪水の被害がなかった所に洪水が起きてしまうようなことはないことをシミュレーションしたということです。また、工事期間中に何らかの洪水が起きてしまうということはないのかということですが、それは洪水の起きない時期に工事をしたいということです。

交通ですが、これはやはり浚渫をしますので、そのときに大型車が入ってきたり、渋滞することがあると思います。そのときには、なるべくその地域にそういう工事をするのを連絡し、交通のピーク時は大型車が通るのを避けるというようなスケジュールを考えていると思っています。

次に6番ですが、ここは文章のご指摘をいただいたのですが、円借款を想定するのであれば、JBICのこともここに言及する必要があるのではないかとということです。この案件をフィリピン政府がJBICにローンを要請するかどうかは決まっていませんので、そういう記述は避けました。

それから、“because”以下に実施機関を早く決めなくてはいけないということが書いてあったのですが、それはどういうことかという、今の実施機関はDPWHというところですが、それが将来プロジェクトの実行段階でも本当に実施機関になるのがまだ決まっていないということです、その実施機関を決定する必要があるという文章を入れたということです。

7番は浚渫土砂のことで、これについてはこのP.4-6に書いてあるのですが、M/Pではセントラルエリア全体で92万立米で、優先プロジェクトでは16万立米発生するとしていますが、そのサンプルを調べてみたのですが、その調査結果の範囲では有害物質は基準値以下だったということなので、今は通常の埋立て処理を計画しています。ただ、ここはただし書きをしています。いろいろなサンプルを調べてみたら、場所によっては有害物質が入っていることもあるという可能性で、事業を実施する際にはもう少しちゃんと調べてくださいという提言をしています。

8番は、女性のところと生態系への影響のところはpositiveと書いてあるが、それはど

うということですかということです。これもサポーターングレポートに、ここに「K-51」と書いてありますが、女性にとって工事が起きると、その作業の方を対象にしたような食事を売ることや、もしかすると賄いをするなどの所得向上の機会があるだろうということで、positive としてあります。

水路内のエコロジカルということは、水路内の生態系ということですが、現時点で非常に水質が悪いという状況ですので、工事を行うことによってほとんど影響はないと判断しています。

9番のJBICの要件事項というところですが、こういう文章を書いているのは、JBICのガイドラインに従うと、大規模な住民移転が生じる場合は環境アセスメント報告書だけではなくて、住民移転基本計画というものも必要になるということです、そのような趣旨を書いたということです。

10番からは和田委員です。移転対象者は水路内だと限定的にするべきだということで、前回のコメントでもいただいています、現在の表現でも私どもは限定していると理解しています。このP.4-7にも書いてありますし、表紙のサマリーの部分でも水路内の居住者の移転ということで、水路外の人たちまで移転するということは記述していません。

11番は引用の場所を間違っているのかということですが、それはご指摘のとおりで、Chapter2.2 というのではなくて、Chapter2.3.2 を言及するということです。このChapter2.3.2 は基本的にはどういうことかということ、Informal Settlers とはどういう人たちかという説明が書いてあります。

12番は、学校や病院が移転対象になるのか、移転対象になるのであれば、配慮しなくてはいけないのではないかとご指摘です。これは移転対象が水路の中なので、そこには特に学校や病院はありません。もちろん、水路外でインフォーマルなエリアに学校や病院があるということはあるらしいのですが、今このプロジェクトを執行することによって、水路内の土砂を浚渫することによって、学校や病院に関する不利益は特に生じないと考えています。また、移転候補地には相手国が今説明をしています、そこには学校や病院があります。

13番は数字がいろいろあるが、その定義はどうなっているのかというご指摘です。まず、6000というのは家族の数です。ですから、対象地域がちょっと違うということです。ですから、マニラ首都圏の中心地域で、そこには6000の非正規居住者がいると。その中でM/Pを描いたときに、5500ということちょっと絞られています。建物も同じようできて、2100というのはマニラ首都圏中心地域にあるということで、それがM/Pのときには少し絞られて1900になっているということです。

14番は、P.1-3のところ2回協議をしたと書いてありますが、その表現が少し誤解を生じたのだと思います。“Informal Settlers to be relocated”と書いてあったのですが、そうすると移転対象となるInformal Settlersという表現になってしまっていたのですが、これもInformal Settlersの人たちだけを対象にしたミーティングは開いていません。移転対象になるであろう人だけのミーティング等はしていなくて、移転対象になるであろう人

たちも含まれたミーティングをしていますので、そのような趣旨に訂正します。

先ほども説明しましたが、JICA の支援が終わったあとに、フィリピン側が彼らのアセスメントの制度に従って EIS を作るというときには、フィリピン側で移転対象になる方を対象にしたミーティングを開く予定になっています。

15 番は、700 という世帯の根拠は何なのかということです。ここは、まず Tripa de Gallina という所がなぜ移転対象になるのかということですが、ここは水路の土砂を浚渫する必要があるので、水路の中に住んでいる人たちは移転対象となるので、移転していただきますということです。Tripa de Gallina という水路全体では 3000 世帯がいるのですが、今回のプライオリティの高いプロジェクトとしたところでは、700 世帯だということです。

16 番も強制移住を避けるべきだということですが、これはいろいろなところで表現してあります。このサマリー部分でも表現していますし、この本文部分でもそういうことはしないようにということは記述してあります。

以上が和田委員のコメントです。

17 番からが中谷さんのご意見です。最初のご意見は、沿岸の漁業者や養殖を営む人への影響ということですが、これは最初の環境調査の部分でマトリックスがありますが、そこで特に影響はないという整理をしています。

18 番も浚渫土砂の関係ですが、先ほどご説明したものと同じになりますので割愛します。

19 番は作本さんのコメントですが、作本さんからいただいたコメントは前回の議論をしたときに、作本さんが出されたコメントだと理解しました。そのフォロー状況はどうかということです。まず、4 番のところですが、作本さんご自身にも適当であると言っていたのですが、私どもとしては作本さんからいただいたコメントに対しては、維持管理活動の中に balan-gai の人たちや住民の人たちにも参加してもらうということを提言しています。

12 ページの 5 番のところですが、ここは維持管理のための財政の話です。下水道料金を値上げしたらいいのではないかというご指摘をいただいているのですが、多分少し誤解されたのではないかと思うのですが、これは洪水対策事業であって、下水道事業ではないので、下水道料金とはちょっと関係ないのではないかと理解しています。ただ、財政的な負担能力ということであれば、それはあるということ P.4-60 とか、プロジェクトの投資のところでは言及してあります。ですから、公的なお金で行うということです。

9 番のところも、対応してありますと作本さんにご指摘いただいたのですが、住民の移転のことについては勧告のところと、今回の調査では移転のガイドラインというものを提言していて、その中でもうたっています。

次の 11 番も、balan-gai の人たちに O&M (オペレーション&メンテナンス) や監視のところに関与していただくということにしています。

13 ページですが、有害廃棄物対策も必要なのではないかということですが、今回のプロジェクト自体が洪水対策です。もちろんいろいろな工場などが廃棄物を出すとは思いますが

が、廃棄物対策は TOR にも入っていませんので、この調査の中ではコメントに沿った対応はできないのです。ただし、前回から比べての追加ということでは、どういう汚染源が排水路沿いにあるのかということを加えました。

次の 15 番は移転候補地のことですが、これもサポーティングレポートの K-40 ページに説明が書いてあります。

次の 16 番は反省点のことですが、反省点としては、維持管理が十分ではなかったこと、水路全体でも一元的な管理がなされていないくて、水路の場所ごとにまちまちな対応をしていたということがありますので、それに言及しています。

14 ページですが、これも財政のことですので、先ほどと同じ回答です。

41 番ですが、これも強制立ち退きはしないようにということを記載しています。

以上が作本さんのご意見です。

平野さんのご意見も前回の指摘事項のフォローということですが、15 ページをめくっていただいて、最初は維持管理のことのご指摘です。これは M/P と F/S の 4 章と 5 章のおのにおに “ Improvement of Operation and Maintenance System ” ということが書いてあります。そこに維持管理のことが記載してあります。そこでもなおまだ何か足りないのであればご指摘いただきたいのですが、ただ、環境社会配慮の審査会でオペレーション&メンテナンスも議題にするのでしょうかというのが、私どもの意見です。

24 番は住民移転のことについて、代替案の検討はされたのかということですが、これはまた繰り返しますが、このプロジェクトの目的は排水機能の向上なのです。そのためには水路の能力を回復しなければいけないわけです。そこに今、人が住んでいるということです。私どもとしては移転してもらって、そのあと浚渫して、その水路の機能を向上すると。あとは追加的に水路を造る部分もありますが、そういうことがプロジェクトの目的ですので、住民の方に移転してもらうことが前提にあるわけです。ですから、そこで複数案となると、プロジェクトの目的が達成できなくなってしまいます。ですから、私どもとしては移転数をより少なくする代替案というものは想定ができないと考えています。

29 番も廃棄物と浚渫土砂のことですが、水路から捨てられた廃棄物や浚渫土砂を取るわけですが、それが何か影響を与えるのではないかとということです。廃棄物については通常マニラで行われているシステムに沿って行いますので、特にこのプロジェクトで影響を評価するということはしていません。ですからゴミを集めたら、今行われている収集運搬システムに載せて処理場に持って行ってもらうということです。浚渫土砂については先ほども説明したとおりですが、今のところ、有毒物質は基準値以下だという調査結果で、一般的な埋立て処分をするということです。

いただいたコメントのご紹介と、それに対する JICA の意見は以上です。

村山委員長 ありがとうございます。

それではご意見をいただきたいところですが、切りがいいので、10 分の休憩を入れさせていただきます。そのあと、この順番にご議論いただきたいと思います。

休憩

村山委員長 それでは、皆さんおそろいですので再開させていただきます。では、資料の順番に各委員のほうから追加のコメントなり、ご質問がもしあれば出していただきたいと思えます。

最初に川村委員から。

川村委員 1番目のコメントに関連することですが、今回、情報がどこにどうあるのか。要するに、ガイドラインの遵守状況を判断するための情報がどのように整理されているのかというのが非常に分かりにくかったです。先ほどから協議については、Barangay Cluster Workshop でされていると説明がありましたが、Barangay Cluster Workshop の議事録を見ると、それはあくまでも事業の実施のためのものです。要するに、今後、水路をどのように美化して整備するのか、そのための課題は何かというのが主要な議題になっているワークショップであって、環境社会配慮について議論する場ではないのです。

恐らくそれに相当するのは、EIA の関係で昨年 11 月と今年 1 月に行われたスコーピングのための会合のことだと思いますが、その協議についてはほとんど中身が触れられていない。これだと、要は判断できないのです。そもそも材料がないわけですから。先ほどから、実際、バラングイの人たちの中で Informal Settlers とそうでない人の区別はないのだという説明がありましたが、その根拠となっている調査というのは、F/S ではなくて、M/P レベルで行われている調査なのです。ということは全体の中でサンプル調査されているわけで、対象となった、特に移転が想定されるのは一つだけ、Estero de Tripa de Gallina なのですが、その状況は一体どうなのかという詳細な情報がどこにも書かれていない。

たまたま、この立ち退きが発生するとされているプロジェクトというのはマニラの南部なのですが、現地の事情に詳しい友人の話を聞けば、南部のほうはどちらかといえば、割と政治的な色彩、思考がはっきりしているような団体が住民の組織化に務めているところであって、ボタンの掛け違いを行ってしまったときに、後でトラブルになる可能性が高いといわれています。その辺の状況というのは、この水路で特にどうなのかということまで私は把握していませんが、一般的にはそのようにいわれているのです。

そのことを考えたときに、このような形の協議のやり方で、もしうまくいかなかった場合、フィリピンの場合はそもそもあらゆる立ち退きに反対し、協議にも顔を出さないという方針を執っているような団体もあります。もしそういう団体が支持を集めた場合、かなりややこしいことになるのではないかという気がするのです。それを考えたときは、協議を始めから丁寧に行っていく必要がある。しかし、それがどうも見えない。されているかもしれないけれども、それがよく分からない。非常に不安なプロジェクトだということは申し上げておきたいし、少なくともこういう環境社会配慮ガイドラインの審査会に取り上げるときには、その判断ができるような材料を事前にもっと用意されなければ、このままもし進んでいって後で問題が生じたらどうなるのだろうと、非常に不安です。

村山委員長 今のご意見に対して、何か追加のコメントがありますか。

田中(元) 非常にネガティブな反応ですが、実際に調査地域全体でバランガイは1200あります。そして、優先プロジェクトに関係していくバランガイは120です。実際の移転にかかわるバランガイは6ヵ所です。住民移転について、今回の調査ではガイドラインを作るところまでがJICAの調査範囲です。そこから先のEnvironmental Impact Statement (EIS)、それからEnvironmental Compliance Certificate (ECC)を取るとか、Resettlement Action Plan (RAP)を作るといのが現地政府の範囲です。それに必要な資料については並行して進めています。実際に今、ご心配されていた移転対象の人たち (Project Affected People: PAP) に関するタギングは一応済んでいます。

そして、実際に現地で進めている環境調査の中で、スコーピングおよびワークショップもバランガイの移転対象者を含めて、休日の午前と午後に分けて、関係地域で一つはマカティ市およびパサイ市、それからもう一つはマニラ市と場所を変えて、午前と午後に分けて実施しています。それは本来、現地政府が作成するEISの中身ですので、今回の報告書中には入れてなかったのですが、その資料について、EIAの中に加えます。

住民移転に関しては、現地はあまり心配していません。といいますのは、このEstero de Tripa de Gallinaの移転対象となるエリアは、バランガイ実験を実施している地域に該当します。実験を実施するに当たって、計画の初期段階からずっと説明を進めてきているので、バランガイ全体が調査の内容や、彼らがやらなくてはいけないことをよく認識しています。対象の人と直接対話という形で調査を進めてきています。また、バランガイ活動には移転対象のInformalの人と一緒に参加していますので、今、ご心配されているようなことは起きないのではないかという見方をしています。

川村委員 だったら、報告書の段階でそれが読んで分かるような形・・・。

田中(元) やはり、調査が環境社会配慮ガイドラインより先に、スタートしていますので、ガイドラインで定めているスケジュールとの整合性はないわけです。後追いや並行して現地政府が実施するところもあり、それを全部、この報告書に入れていくというのはちょっと難しいところがあります。それから、今回の調査は、このプロジェクトを実施するか、どうかということになりますと、主たるステークホルダーは現地政府機関、それからその下にくる地方自治体、それから地方自治体の下のバランガイであり、それを含めて関連する住民という形になります。

その中で、先ほど申しましたが、今回の移転対象の住民は6ヵ所のバランガイに居住していますが、それに焦点を合わせた形でM/PおよびF/Sの報告書をまとめていませんので、なかなかご要望に合わないという感じがします。

川村委員 要は、先ほど出たM/PとF/Sの調整の話になってくると思うのですが、これは主としてM/Pだけれども、その中にF/Sが入っているという位置づけになっていますよね。では、そのF/SにJICAの環境社会配慮ガイドラインを適用したならば、F/Sをやる中でEIAをちゃんとやらなくてはいけないということになっているわけです。これはもちろんガイドライン採択前に採択されている案件ですから、そのとおりいかないというのは理解できるのですが、ただ、今後こういうプロジェクトが発生したとき、それをどう扱う

のかということは一一般論としては、やはりちゃんと考えなければいけない話になるのではないかと。

田中(元) 調査を実施する側から言うと、調査を始めるときに、最初にそういう議論をして、現地政府側とも打ち合わせて、そして調査のスケジュールを作らないと、なかなか対応できないのではないかと考えます。また、国によっては、例えば今回のフィリピン国の場合は、環境調査、住民移転に関しても法律を制定しています。そうすると、現地作業は法律に則って実施しなければいけません。この環境社会配慮ガイドラインのみに則ってではないわけです。ですから、その辺の問題は、かりに事前にそういう議論がされていれば問題はないという気はします。

上條 今の関連ですが、田中(元)リーダーがおっしゃるとおりですが、もし M/P・F/S であれば、最初には IEE レベルのものをやって、IEE レベルなので多分オーダーレベルぐらゐの評価をするのだと思います。A・B・C 評価か、1・2・3 評価か、 $\cdot \times \cdot$ 評価か分かりませんが、そういう評価をして、M/P で仕上げるのであればそこで終わりかもしれませんが、そのあと、何か優良案件が F/S としてスタディするのがいいのではないかというものがもし出てくるのであれば、その段階でまたどういう複数案を作るのか分かりませんが、そのレベルでもしかしたら代替のサイトなどはもう検討できないのかもしれませんが、例えば装置のことやどういふシステムを入れるかとか、設計をどうするかとか。どういふ代替案か分かりませんが、そういう F/S レベルに落ちた段階で EIA レベルの調査をかけるということを決めておけば、それについて、相手国の法制度や JICA のガイドラインのことも考えて、こういうスケジュールで組んでいこうということを決めれば、これは川村さんがご心配の点は解消されると思います。

村山委員長 よろしいでしょうか。

そういう意味では次の議題の二つの案件は、最初からかかわるというものですので、そういうものについては、より早い段階からそういった議論ができるだろうと思います。

では、次は原嶋委員でしょうか。何かありますか。

原嶋委員 この件については以前にコメントさせていただきましたので、重複しない範囲で今回はコメントさせていただきました。

特にスコーピングのところはかなり気になりまして、Table でいえば 5.9.2 でしょうか、これとこれに関連する記述に幾つか気がついたことがありました。上條さんからも見直しの必要性があるという見解がありましたので、若干精査していただければということです。

一つは、今日いただいたコメントの答で、女性の Welfare の問題ですが、一般論として所得というのは一つの要素だと思えますが、特に女性の Welfare について所得を中心に議論していくことが、女性に焦点を当てた問題として適当なのかどうか、これはご専門の先生がいらっしやると思います。私もあまり詳しくはないのですが、もし所得だけで “significant positive” とするということは、女性の Welfare という問題意識からいって適当なのかどうか。他のいろいろな要素があるのかと思いますので、もしご専門の先生がいらっしやれば教えていただきたいのです。若干それが気になった点です。

村山委員長 そうでしたら、特に8番についてご意見等ありますか。

田中(元) 8番については、現地では今、EISのこの点について Resume Committee が検討していますが、最終的なコメントとしては、顕著な影響はないという形でまとまってくるという報告が来ています。

村山委員長 顕著な影響がないというのは？

田中(元) Positive ですがけれども、これをやることによって顕著に女性にとって利益があるというものではないと。

村山委員長 こういう表現ではないという。Positive ではある？

田中(元) Positive であるが、significant という表現は使わない。

村山委員長 ということですが、よろしいでしょうか。

富本 一般的にジェンダー問題については、JICA も企画・調整部の中に担当グループを持っていて、いろいろな分析なり、戦略については検討しています。もちろん、いわゆる所得だけではなくて、さまざまな社会的な地位の問題など、要するに個々が不利にならないような扱いを受けるという、全般的な中から扱うということです。ここでは一つの例として所得の機会ということを挙げていますが、トータルな意味で分析をするということについては、もちろん私も必要性を感じています。ですから、ここでは特にそういう中でも所得の機会というあたりをハイライトしたのではないかと思います。それ以外に大きく女性の地位が非常に不利に扱われていることはないかと判断されているということでしょう。

村山委員長 よろしいでしょうか。

それでは、和田委員。

和田委員 追加で2点だけコメントしておきます。まず、番号でいうと12番ですが、学校や病院などが水路内に建っているのではないかとということです。この記述が2-65ページにありまして、私はそう読みました。“encroaching into”と書かれていました。ですから、明確ではないのだけれども、ある可能性があるのかな、少なくとも学校や病院の一部が入っているのかなと私は読んだわけです。たしか中間報告にはこの記述がなかったのですが、もし入っているとすればそれは問題だと思って指摘しました。ですから、事実としてそれが全くないならば、むしろそちらの表現のほうを一度チェックしていただきたいということです。

それから15番ですが、住民移転の対象が今回の優先プロジェクトの中では、Tripa de Gallina だけで、それ以外の水路に関しては住民移転が行われたい。なぜならば、浚渫作業を妨害しないからということです。そうすると、他の水路内にいる Informal Settlers の建物が浚渫作業の妨害にならないで、この Tripa de Gallina だけがその妨害になるという理由が具体的に分からなかったのも、もしここで分かるならおっしゃっていただきたいということです。

田中(元) 優先プロジェクトとして、どうしても Estero de Tripa de Gallina の一部については浚渫しないと地域の排水が改善されないんで、その一部の区間を浚渫の対

象として選定した結果、そこに住民移転が発生しました。他の水路の中はいないのかというと、先ほどの説明にもありましたが、M/Pの対象のコアエリアの水路の中には6,000家族存在しています。M/Pを実施すると5,500の移転が必要となり、フェーズ2、フェーズ3において、他の水路の住民移転は当然出てきます。

和田委員 ちょっとよろしいですか。たしか今回のドラフトファイナルで、他の水路に関しては Informal Settlers は浚渫作業の妨害にならないので、今回やりませんというように。

田中(元) 水路沿いの地域は、都市地域の場合は水路の護岸から3mの範囲は占拠してはいけない地域と定めています。その規制からいくと、その範囲に居住している人は皆 Informalな住民です。その移転を対象にしていくと、それこそかなりの数になってきます。今回は排水機能向上を目的にしており、実際に水路の中に建物があって、浚渫工事そのものを阻害する可能性のあるものだけを対象としているという意味です。

和田委員 優先プロジェクトには幾つか Estero が入っていましたね。

田中(元) 優先プロジェクトの中の Estero では、住民が中に住んでいるものは今のところ、Estero de Tripa de Gallina のこの部分だけです。

和田委員 分かりました。

中谷委員 私が心配したのは、浚渫作業中もやはり水は沿岸部分に流れていくのではないかとということで、そういった流れ込んだ汚水が沿岸に影響があるか、ないかという判断をする際に、沿岸の海域を資源として利用している人の視点が入ってきたのかどうかということがよく分からなかったのです。それが1点です。

2点目はその点について、有害物質が浚渫土中に含まれていないということですが、それは含まれていようがまいが、非常に有機塩類の濃度が高い水が沿岸中に流れ込んだら、赤潮や青潮などいろいろな被害が出る可能性があるのではないかと思います。

村山委員長 今の点で何かコメントがありますか。

田中(元) 浚渫の対象にしている河川の流量と、マニラ湾に流れ込んでいるパシグ川等の流量には大差があります。小さなものを取り上げて、それが特にマニラ湾の環境にインパクトを与えるということはないという判断をしています。それに、水質自体は Estero もパシグ川も非常に悪いという状況です。

中谷委員 沿岸側は漁業活動をされているのか、いないのか、イメージが分からないのです。

田中(元) 最近はあまりないのではないのでしょうか。マニラ湾沿いの地域はほとんど下水も垂れ流しで、下水も海中放流しています。

中谷委員 そうですか。処理しないで。

田中(元) 少し処理するか、しないかですね。それから、マニラ首都圏中心地域は、下水施設がまだほとんど整備されていない状況です。マニラ中央処理区、52万人規模、それからマカティが一部、2800人規模です。ですから住民の数に比べたら何分の1にしか当たりません。また、給水人口に対して下水をコネク特しているのが1割位といわれています。

給水人口の9割は、下水を水路に放流している。ほとんど下水は処理されていないようです。下水道のないところは、いわゆるオンサイト処理（セプティックタンク）システムですが、そのセプティックタンクも定期的に汚泥を処理していないので、あまり処理されな
いまま、水路に放流されており、マニラは排水路自体が下水路のような状況です。

村山委員長 よろしいですか。作本委員。

作本副委員長 周辺の対策で廃棄物対策を講じなければ、やはり川の水はきれいにならないのではないかという気がしました。今お話がありましたとおり、家庭からも汚れたゴミが出て、汚物等がそっくり隣の下水に流れ込んでくるというような状態があります。マニラ湾、あるいは大きな湖に流れ込んでいくのを見聞きしていますので、そういう意味では、せっかくこういう事業をやるに当たって、廃棄物やゴミが川に流れ込んではどうしようもないということで、そういう対策を balan gauge レベルについてお願いしたような次第です。そこについて報告書にかなり書き込んでいただいて、balan gauge レベルでの仕組みをかなり強化するような方向での追加コメント等があったような気がします。実現はかなり難しいかもしれませんが、相手国政府が動かないとどうしようもないということは、途上国の役所の人たちに接していて常々感じるものですから、その取り締まり強化ということも入れていただいたということは、私としてはうれしかったです。

それから、上條さんからのメモで、移転先が 30km で、候補地が拳がっているということです。こういうメモですから、実際がどうかということは分かりませんが、すでに移転候補場所が出て議論になっているということです。30km というと少し遠すぎる気がしないでもないですが、こういう予定をちゃんと立てて進められているということで、よろしいのではないかと思います。大きいところは今の二つです。以上です。

村山委員長 では、何かありますか。

田中（元） 移転地については、昨年7月、8月の時点で住宅公社（NHA）がロドリゲス市の移転地を提案しています。現在も開発は進められていますが、以前にADB関連のプロジェクトの住民移転先として開発された地域があり、そこが提案されています。その30kmというのは、マニラ市の中心からの距離です。例えば首都圏の縁に位置するケソン市から見ればロドリゲスは隣接の市ですので、アクセスは10分とか20分の範囲になります。マニラ首都圏に隣接している地域であり、基礎的なインフラもかなり整備されてきていますので、移転先としては非常に良い条件かなと判断しています。

村山委員長 ありがとうございます。

よろしいですか。

作本副委員長 はい。

村山委員長 それでは、最後ですね。平野委員。

平野委員 短い間に回答をご用意いただきありがとうございます。

先ほど、どこまで審査会で扱っていくのかという議論がありましたが、若干それと関連するかもしれないのですが、環境社会配慮ガイドラインの中で「持続可能」というキーワードがありますので、このプロジェクト自体の持続可能性といった視点でいろいろ考えて

いきますと、最初のコメントにつきましては、そういうところまで配慮が必要ではないかということで言及をさせていただいています。今までの排水機能の向上のために、過去にもいろいろな機関が協力して施設を建設してきた中で、今回リハビリが必要な状態になっているとありますので、今後機能向上のためにいろいろな新しいシステムを入れていくことによって、またそれが持続的に使える状態になるのかというところが、若干懸念されることです。また、それをきちんとメンテナンス、持続可能にするためには、マンパワーなりマネジメント、人間に焦点を当てたソフトの取り組みについても検討していく必要があるということと言及をさせていただいた次第です。確かに報告書の5.4のほうに何点が言及をさせていただいていますので、そういったところも後ほど再度拝見をしていきたいと思えます。

あと二つにつきましては、先ほど田中（元）リーダーからも何回かお話がありましたように、途中段階から新ガイドラインが入ってきているということで、どこまでお話をしたいのかということが難しいところではありますが、意見を参考にさせていただければありがたいと思えます。

村山委員長 それでは、何か追加のコメントがありますか。

田中（元） 基本的に、この調査は、今までフィリピン政府、あるいはODAの援助により実施してきた排水施設に対して何を機能回復しなければならないか。そして、今までに投資してきた施設の機能をいかに持続するかというための提案をしています。持続するためには、委員の先生がたからも提言いただいていますけれども、住民が施設の維持管理にきちんと参加し、まずゴミを水路に捨てないとか、自分たちの環境を自分で守っていくのだというスタンスが住民の間にないと、なかなか難しいだろうと考えます。かりに水路を浚渫して、きれいにしても、また翌日からゴミを捨てたらこれは何もならないので、そういうことがないようにということで、バランガイ実験もやっています。それがかなり効果的だという見方をしています。調査後、現地政府が、それをエクステンションしていく、あるいはレベルアップしていくことを提案させてもらっています。リハビリテーションや追加施設による水路機能の回復と同時に、住民の意識レベルの向上が、この地域の排水機能の向上維持には極めて重要ではないかというスタンスで対策を提案させてもらっています。

村山委員長 最初の部分での上條さんから、委員のコメントとガイドラインとの関係についてお話があったと思いますが、クリアになりましたか。

上條 これは私の考えです。これは多分またディスカッションはしないほうがいいと思うのですが、環境社会配慮ガイドラインでいうものを、例えば環境面、社会面の影響に関連することだとか、複数案の検討に関係するといったことで言っていただくのはいいと思うのです。そういうコンテキストで持続性を議論するのはいいと思えます。環境面の影響のことや、複数案の検討のところでは社会面や戦略的なレベルであれば、そこで経済面の議論をするというのはいいと思うのです。しかし、洪水事業の維持管理は、要はスタッフをどう配置するかとか、どういう組織にした方がいいとか、ポンプ場の維持管理をどうした

らいいかという話だと思うのですが、そういう議論はこの場ではないのではないのでしょうかということですか。

村山委員長 あまり議論しなくてもいいということですので（笑）。

平野委員 けっこうです。

村山委員長 分かりました。

それではひとつおりのご意見をいただきましたが、全体を通じて何か追加でありましたら、はい、濱崎委員。

濱崎委員 担当委員ではないのですが、報告書も読んでいませんので分からないところがあるのですが、11 ページのところの中谷委員のコメントにも関係するのですが、そのところで「有毒物質」というのは有害物質のことかと思いますが、これは基準値以下であると。この有害物質というのはどの範囲のものかということが気になります。それから、それを浚渫したものを一般的な埋立て処理をするということは、埋立て処理というのがフィリピンで一般的なのかどうかというのが非常に疑問です。

フィリピンにしても、インドネシアにしても、多くはオープンダンピングが一般的かなと。私も何年前にフィリピンを何か所か回りましたが、ほとんどがオープンダンピングであったと。ということは、雨が降ればそのまま流れていく。私が何を気にしているかというと、河口等の浚渫、手入れには、例えば日本などはそうですが、過去の様々な有害物質が蓄積している可能性が大きいです。特に最近研究されているところでは、ダイオキシン類などが比較的浮遊物質などに吸着した状態で存在するということがあって、それをそのまま持ち上げて、上流かどこか知りませんが、ボンと捨てる。また雨で流されるということがあって、一体それでいいのかどうかということが非常に気になります。ここも改めて確認をして、先方に注意を促すような報告を入れたほうが安全のためにもよろしいかなと思います。

村山委員長 言葉の定義がはっきりしたほうがいいかなと思ったのですが、有害物質の定義とか、基準というのはいくつの基準なのか、あるいは埋立て処理というのはいくつという形なのか。何か今の時点で。

田中（元） 現在、候補に挙がっている浚渫土砂を捨てるサイトは、マラボンの海岸沿いにある古いフィッシュポンドです。今は水があるわけですが、それを排水して、その中に浚渫土砂を捨てていくこととなります。フィリピン側も、以前、浚渫土砂の海中投棄を実施していますが、この捨て場は堤防で囲まれた敷地ですので、比較的外へ出ていく可能性は少ないと判断しています。

また、有害物質は、鉛・カドミウム等の重金属が認められています。フィリピン国の環境ガイドラインの、埋立て処理する場合の基準値をクリアしているかどうかチェックしています。サンプリング・分析は実際5か所でやっているだけです。浚渫場所によっては、必ずしも分からないので、実施に当たっては、事前にサンプリング・分析により確認することを提案しています。

濱崎委員 分かりました。ありがとうございました。

作本副委員長 今の点は13ページの一番上に指摘しておいたのですが、資料からは「有害廃棄物に対する対策の必要性を提案してください」と。ただ、いただいた資料の中では工場地帯の面積はまだ極めて少なく、全体の7%にすぎないことと、793haであるということがいわれています。そういうことで、今の段階では工場から出てくるような有害廃棄物、Republic Actといわれているフィリピンのいちばん大きな上位の法律ですが、その2003年版だったと思いますが、それに載っているかと思います。ただ、やはり相手の行政に対してこういう有害廃棄物対策を今講じる時期ではないかという気がしたのが一つです。

もう一つは、工場をこの地域内に造るほど土地は残っていないということを感じました。ですから、やはり工場を移転させるといった行政対策面のところがぜひ必要だなということを感じました。ここでの答えとしては、「汚染源の状況を記載しました」ということで対応が書いてありましたので、あえて先程は申しませんでした。以上です。

村山委員長 それでは他によろしいでしょうか。もし、よろしければ、第2議案についてはこの辺りで終わりたいと思います。

それでは、第3議題に移りたいと思います。カテゴリA案件のコメント案に関する協議です。今日は二つの案件が挙がってきていますので、それぞれ事務局からご説明をお願いします。

3. カテゴリA案件コメント案の協議

カンボジア国プノンペン首都圏環状道路整備計画（開発調査）

上條 それではAC.10-4を見ていただきたいと思います。これが今、要請の挙がっている案件で、情報公開しているものです。タイトルが「カンボジア国プノンペン首都圏環状道路整備プロジェクト」です。スキームは開発調査でF/Sです。相手国機関は公共事業運輸省です。

プロジェクトの背景は、「全国総人口の約1割が居住するプノンペン市は国内の生産物の一大集積地であり、また国際空港や南北鉄道の分岐点を有する国際的な物流の拠点でもある。同市では民間資本投資による産業基盤整備も進んでおり、さらなる開発が見込まれているが、主要な道路はプノンペン市を中心に放射状に延びる数本の一桁国道のみであり、通過交通もプノンペン市内中心部の走行を余儀なくされていることから、プノンペン市内中心部の交通容量は限界に近づきつつある。」です。ですから、今はバイパスのようなものがなく、放射状の道路しかありません。

事業の概要は、プノンペン市の環状道路網を整備するということと、道路の維持管理を強化するということです。

立地の概要はここに書いてあるとおりですが、外国資本が投資して工場があったり、港があったり、いろいろな物資の中心地になっている所です。そして、観光の発展もあると。今は国道があるのですが、中心から地方に放射状に伸びているものがあるだけだということです。ですから、違う地域から違う地域へ行きたい者も首都圏を通らなければいけなく

なるということで、首都圏の交通が混雑しています。ですから、そういう中心部を通らなくても済むような道路を造りたいということです。

今の要請の資料を見る限り、生態系の関係ではあまりない、先住民族生活区域も特にない、文化遺産も特にないということで、配慮を有するようなものはないということが書いてあります。

予想される環境社会影響ということで、道路を造ることなので、大気汚染や騒音、また首都圏ですので、非自発的住民移転も想定されるということです。

私どものコメントとしましては、「首都圏における道路整備事業であり、大気汚染、騒音、非自発的住民移転等の影響が想定される。複数案の検討を含めた環境社会配慮調査を行い、影響の程度の把握と緩和策の検討を行う必要がある」ということになっております。

2月16日から現在、プロジェクトの概要をここに書いてあるような英語で公開しているところです。地図はプノンペンの首都圏ですので、割愛しております。

以上です。

村山委員長 ありがとうございます。

それではこの案件、今の説明に対して何かコメントや質問がありましたらおっしゃってください。

渡辺委員 立地概要で、文化遺産等はないと書いてありますが、これは一体だれがどういう観点で言ったのでしょうか。というのは、アフガニスタンでもバーミヤンの石窟寺院のそばに道路を造るというものがあまして、そこは普通の農地なのですが、歴史遺産、ユネスコ側が見ると王宮遺跡、お墓の遺跡が非常に入っていると。だからストップしろといっても、あれは造られてしまうような感じがします。そのようなことがありますので、文化遺産がないというのは、本来ならばないかどうかを歴史学者などの意見を聞いて、本当はないかどうかをはっきりすること。それから、出てきたらどうするかという対策がなければいけないような気がします。ここで文化遺産がないということで、予想される環境社会影響評価も文化遺産はない。また、コメントとしてもそれは挙げられていないのですが、そのレベルによってはコメントの最後に、まだ文化遺産についてもきめ細かい調査が望まれるというような一文を入れておいてもいいのかなという気もするのです。

村山委員長 確認ですが、立地概要については課題部でまとめられたのですか。

上條 いえ、うちのほうで関係する資料を見てまとめています。

前にも何度かご説明したと思いますが、要請を取るときには、スクリーニングフォーマットにチェックしてもらっています。ですから、それを書いている人は現時点では公共事業運輸省の人がチェックしていると思うのですが、それをくっつけて要請書として上げてもらっています。このガイドラインの添付資料でついているものです。そこで今は「ない」と書いてある。ただ、もしかしたらあるかもしれませんが、どういうルートを通るのかにもよると思います。ですから、ないからといっても全然調べないということはきっとないと思うのですが、もしこれが採択されれば、事前に調査団が行くときに、多分担当する方がついて、スクリーニングをもう1回チェックし直すということはあると思います。

渡辺委員 特に概要で、自然林、先住民族生活区域、文化遺産がないと書いたこの「ない」という重みをどの程度考えるかということで、もう一ぺん調査をし直すなら特に書く必要はないのですが、ないと書いてあるからやらなくてもいいのだという意識であるとすると、ちょっと書いておいたほうがいいのではないかなというだけです。一応、もう一ぺんやり直されると考え・・・。

上條 やり直すという言葉が適切かどうかは分かりません。採択されているかどうかまだ分かりませんが、採択されて最初の調査団が行くときには、もう1回スクリーニングフォーマットのチェックをするといったことはします。そこでもう1回、いろいろ関係しそうな人の意見を聞いて、2次情報があればそれを見て、本当はないのか、あるのかというチェックはすると思います。

渡辺委員 JICA 全体として文化遺産に関しては、けっこうやってから出てきたということがありますので、できれば、そういうときにどう対応するのだという一つのガイドラインのようなものを、これとは別に作っていただけるといいのかなという感じもします。

上條 私もそういうものがあればいいと思います。

村山委員長 今の立地概要の表現でいくと、これは JICA 側がこのような判断をしているというように読めてしまうので、むしろ・・・。

上條 切っておいたほうがいいですか。

村山委員長 いえ、情報が向こうから来たとすれば、「相手国の情報によれば、こういうことである」という表現のほうが適切かもしれません。

上條 そのつもりで「要請資料によれば」と書いておいたのです。

村山委員長 「としている」。

上條 「含まれていないとしている」と引用したような感じですね。

村山委員長 としたほうが・・・。

上條 では「している」と。

松本委員 今のは大事な点だと思いますので、コメントの案に書いてほしいなと思いましたが、二つあります。一つは、これは F/S で出てきているということは、もうルートが想定されているのかなと思いましたので、地図がなかったのがちょっと残念です。ただ、一方で、英語の Project Outline には“ The project is to rehabilitate and improve ”と書いてあるので、改修事業なのかなという気もしないでもありません。実際、この事業で何を造るのかということがいま一つよく分からないのです。そこをちょっと教えてほしいです。

二つめは、審査会が始まってからカンボジアの案件が多くて、しかも運輸案件が非常に多いと。1号線があり、橋があり、そしてカテゴリ B 案件で今、全国道路網をやられていて、そしてこれがあると。お互いにどうつながっているのかなと思ってしまうわけです。特に今、カテゴリ B で全国道路網をやろうという中で、この首都圏へのアクセス、あるいは一号線はモニボン橋から先はどうするかという議論をこういうものとのつなげないのか。その辺りが非常に私としてはよく分からないのですが、そういう細切れにあるいろいろな

道路プロジェクトの一つとして、これを位置づけるというようなことはできないのかなというのが2点めの質問です。

上條 1点めは、実は要請書に図はついていたのですが、見てもよく分からないのです。

松本委員 ルートがよく分からないのですか。

上條 コピーがされてしまっているせいもあるかもしれませんが、既存の道路がどれで、どうつなげたいのかということがよく分からないので、かえって混乱してしまうと思って今日はつけなかったのです。それを見た限りでは私たちもよく分からないのです。ただ、もちろん既存の道路をいろいろつなげたりしながら、何かつなげてくるつもりなのだろうとは想像します。すごく分かりやすいものがあれば、今日提供したかったのですが、汚いコピーのコピーを取るとまた分からなくなってしまうと思って、つけていません。

松本委員 そうすると、“rehabilitate and improve”とは言い切れない、constructも入る？

上條 いや、それもなかなか、これは要請書に書いてある言葉を私たちも使っているので、rehabilitateの意味は何だとか、improveの意味は何だとか今は確認をしていないのです。

松本委員 プノンペンには環状道路はないですね。

遠藤委員 一部分存在していたはずですが。

松本委員 ここにあるのをいったのかな。

遠藤委員 しかし、それはトンレサップ川、メコン河を弦にした状況の半円で結ぶ道路をRing Road計画と呼んでいるのではないかと思います。プノンペン市を中心とした放射状道路に対しそれらを結ぶ道路として環状道路としての計画で、部分的にはそれらを形成しているような部分があるようです。

松本委員 それはものすごく一部ではないですか。

遠藤委員 ちょこちょこちょこすると、部分的にあるのです。多分そのことを言っているのかなと思ったのですが、いずれにしてもRing Roadとは呼ばれていなかったですね。これはタイトルとアウトラインの説明とは違いますよね。

上條 2点めのほうは私はお答えが分かりません。全体のこととこの関係ということ。

安達 ご参考までにカンボジアの経験がありますので、あくまで参考情報としてですが、Ring Roadというのは確かにリングの形式ではなくて、具体的に言えば4号線までつながる、今、1号線につながるモノボン橋がありますね。問題は今、1号線からアジアハイウェイを町中を通して抜けていくのですが、物流の拠点、かなり大きな大動脈にしていこうという将来的な構想とか、人の流れを作っていこうということになっているにもかかわらず、プノンペンの町中を全部車が通るので、それを規制するために大型車両が昼間入れないなどということがありますが、それをスムーズに流すためにどうにか外側の道をつなげないかという、町中の環境と住民環境等も含めて考えなくてはいけないということが出てきた案件です。当然、1号線とのつながりで考えていますし、アジアハイウェイの中のコンテキストで考えているということですから、少なくともつぎはぎで考えられているわけ

ではないです。

松本委員 そこを全体で見てほしいなと思うのです。今のような感じで、行政との関係、あるいは全国道路網の整備との関係という形で、やるのならばぜひ考えてほしいと。

村山委員長 上位計画との関係ということですね。

松本委員 しかも、それは同時並行で進めるところがちょっと難しいですね。全国道路網は本当に上位計画なはずですから。これが今 M/P で進む一方で、これは F/S ですから、上位計画と F/S が同時並行している中ですから、現場レベルでは整合性をつけにくいタイプの進み方だと思います。もしこれを採択するのなら、そこはうまくチームが連携して欲しいとは思いますが、今の安達さんの話でいけば、少なくとも1号線のモニボン橋のボトルネックの関係との関係は、JICA 内でもかなり検討されるということで、それは理解ができます。

村山委員長 では、他にいかがでしょうか。

濱崎委員 これ自身の M/P というものはないのですね。

安達 以前にプノンペン市の都市交通の M/P を作ってしまっていて、したがってそれがこの Ring Road のコンセプトに入っています。

濱崎委員 ということは、それからこの F/S につながっていくということですか。

安達 そうですね。

濱崎委員 検討するときには、その M/P がぜひ必要ではないかと思います。

上條 そうですね。当然そうだと思います。

村山委員長 他にはいかがでしょう。もし、ないようでしたら、今いただいたコメントを最終的な審査会のコメントに考慮していただきたいと思います。

それでは、次のインドネシアの案件ですね。そちらのご説明をお願いします。

インドネシア国ジャワ縦貫高速道路建設における官民協調スキーム策定調査（開発調査）

上條 AC.10-5 ですが、「インドネシア国ジャワ縦貫高速道路建設における官民協調スキーム策定調査」というものです。これは開発調査で、M/P と優先区域を決めたあとには F/S をしたいというものです。相手国の機関は居住地域インフラ省です。

プロジェクトの背景は、ジャワ島は皆さんご承知のとおり、いろいろな産業の盛んな所で、特に太平洋側は開発されているということで、物流も盛んだということです。今は一般国道だということですが、それが限界に達していますので、高速道路を整備したいということです。

事業の概要は、官だけではなくて、民とも協調しながらということらしいのですが、区域は次の地図です。Cikampek という所が左側にありますが、そこからいちばん右側のバリ島の近くの Bangyuwangi という辺りをずっと整備したいと。ですから、ジャワ島北側の、多分沿岸のほうを整備したいということです。距離は 1245km ということで、非常に長いです。

立地の概要は、ジャワ島のことはここに書いてあるとおりです。空港があって、鉄道も

発達しているということです。先ほど言いましたように、一般国道はあるということです。ここも先ほど同様に、「(文化遺産等は)含まれていない」と言い切っていますが、「としている」と。

このあとの「環境社会影響」もほとんど同じように書いていますが、道路案件ということなので、大気汚染や騒音や非自発的住民移転の影響が想定されるということです。

うちのコメント案も、「大規模な道路整備事業であり、大気汚染、騒音、非自発的住民移転等の影響が想定される。複数案の検討を含めた環境社会配慮調査を行い、影響の程度の把握と緩和策の検討を行う必要がある」と、前と同じです。

それから、情報の公開を3月3日からやっています。以下にあるような文章で公開しているところです。

村山委員長 ありがとうございます。

それでは、この案件に対して何かご質問、ご意見は。

作本副委員長 私はインドネシアに何年か住んでいまして、非常に感慨深いというか、そういうときが来たのだなと思って、半分わくわくして聞いていました。やはり鉄道よりも道路交通というか、道路輸送が中心なので、これができたらさぞかし変わるだろうなと思って聞いていました。

それで、シカンペックではなくて、チカンペックです。それから次もシレボンではなくて、チレボンです。それからバニユワングというところの間暗殺事件などいろいろありました。ただ、文化などが全く問題ないとは言いきれないのです。特に Semarang というのは塩害といって、海から塩が町中まで入ってきて、海水で浸かってしまうという事件が起こっています。特に Solo はヒンズーとイスラムがちょうどぶつかった所でいろいろな歴史遺跡等があります。下のほうの Jogjakarta(ジョクジャ)というのは通らないからまだいいかと思うのですが、いろいろな歴史遺跡塔等もあるのではないかと思うので、文化面では先ほどの Semarang での塩害の問題を調べてみるなど、影響が相当あるのではないかと思います。

今、この辺りの通りはトラックや車などが通っているのですが、道がくねくねしていたり、舗装されていなかったりということがありますので、住民移転の問題が相当大きな課題になるのではないかと思います。ですから道路ができることによって、効果というのは非常に素晴らしいものがあるのではないかという両面を感じます。

遠藤委員 官民協調スキームと書かれていますがこの点を説明していただけますか。普通の F/S とはまた違うのですか。

上條 要請書を読んでいる限りでは、私もあまり明確に説明できないかもしれませんが。何というのでしょうか、官だけでやるのではなくて、官と民がどういう形でやるのがいいのかということの提案も含めてということだと思います。

比嘉 少し付け加えさせていただきますと、一つは、先方としてもできる限り民間を入れたいという考えはあるのですが、どうしても採算が合わないところがありますので、その辺は 100%官という形で対応し、区画によって民間で対応できる部分については民間、

あるいは官民強調でやるというふうに、いろいろ組み合わせた形のプランになっています。

遠藤委員 私の記憶では、インドネシアは過去に高速道路の建設には国の資金を使わないという法律を作ったことがあるのです。その法律はすでに廃止になったのかどうか。かなり多くの高速道路計画のコンセッションを民間に与えていたのです。ところが、経済危機前の 80 年代の後半から 90 年代に、民間が競ってコンセッションを取得したのですが、結局は Jakarta から Cirebon までしか建設できなかった。やれないということで、そのままになっていたことは確かです。そこで国は、高速道路建設・運営を民間にコンセッションを与えても実施できないので、官側でやらなければならないというようになってきたのではないかと、その点の現状が分からなかったのです。

作本副委員長 私は個人的に思うのですが、ドル箱路線として、スハルト大統領の時代に、その家族で、自分たちにとって有利な地域を押さえたということではないかなと思います。

遠藤委員 首都圏、いわゆる Jakarta と Surabaya の市街地およびその郊外は民間でかなり実施したのですが、この縦貫道路というのでしょうか、ここもコンセッションをばんばん与えていた時代があったのです。ところが民間では実施できない状況になってしまい、民間以外すなわち国がやらざるをえなくなってきたのかなという感じは意識しています。法律上、国が建設資金を投入しようということになったかどうかわかりませんが。

村山委員長 そこは把握していませんか。

濱崎委員 専門ではないので分からないので教えていただきたいのですが、これは縦貫で正しいのでしょうか。私のイメージでは横断という、言葉だけの問題ですが。

上條 要請書によれば縦貫。こう見れば縦貫です（笑）。

濱崎委員 私は地球上の東西を動くのは横断だというイメージが非常に・・・。

上條 うちにはネーミングしていないのです。ネーミングをした方が日本語の名前をつけたのだと思います。

濱崎委員 そういう決まりが何かあるのですか。

上條 いえ、決まりはないです。要請書として日本が受けたときに、日本語の名前をつけますね。だれがつけたのか私はよく知らないのですが、多分インドネシアに駐在しているどなたかがつけたのだと思います。

渡辺委員 スキームで、「開発調査（M/P 及び優先区間に関しては F/S）」ということですが、この優先区間というのは要請書にはまだ何も書かれていないですね。そうすると、この優先区間というのはいつ、どういうタイミングで決めていくことになるのでしょうか。

上條 それは一般的な話ですが、もしそういう区間があれば、M/P の中で考えていくのではないのでしょうか。

渡辺委員 多分あると思うのですが、その優先区間というのは、だれがそれでいいのだと、どこで判定するわけですか。

上條 それは多分 JICA のスタディチームが提案して、相手国の居住地域インフラ省の責任者の方がよしと思えば、そこが優先区域になるかだと思います。

渡辺委員 そうすると、その部分はもう F/S をやっていくという形になるわけですか。

上條 そこまでの作業がきちんと進めばですね。

渡辺委員 日本側は、例えばこのような委員会でなくてもいいのですが、「それは本当に優先区間ですね」というお墨付きのような議論はどこかでされるのでしょうか。

上條 お墨付きというかどうかは分かりませんが、JICA のこの案件を実施する担当課が今おっしゃったような優先区域というもののまでをこの調査の TOR に入れるかどうかといった議論を道路の省や関係する省庁の方なども議論して決めるのだと思います。

渡辺委員 そうすると、複数案を決めるのはどこですか。M/P の段階で複数案を決めるのか、F/S の中でも、そのコメントにあるように、複数案を検討しろとっているのは、どこまでにかかるのですか。F/S の中でもそれをやりなさい。

上條 今、私どもが想定しているのはまず M/P でどういう路線にしようかと考えるのだと思うのですが、そういう中で 1 個だけで決めてしまうのではなくて、幾つかの案はやはり考えるのだらうというイメージです。

渡辺委員 優先区間はすでに 1 本と決まってしまうのですか。

上條 それは、優先区間というものが決まったときに、そこはどのようなオルタナティブが作れるのか、作れないのか分かりませんが、そういう議論はあるのだと思います。

渡辺委員 スキームが M/P だけではなくて、先ほどからの議論でもあるのですが、F/S も一部はもうやっていいよと書かれていますので、少し心配な点があるだけなのですが、普通はそこら辺はちゃんとうまくやられるのですよね。

上條 ですから、これは今、要請にそう書いてあるということをご紹介しているのです。

渡辺委員 要請にですか。

上條 要請書にそう書いてあるということですので、これは事業部がどう判断するか分かりませんが、1245km というものを見たときに、M/P だけでも大変だと思えば、M/P だけにするかもしれませんが、F/S もある程度できるだろうという判断があれば、F/S まで含めた TOR にするということはあると思います。

田中(研) 今の点について、これはもう新しい案件ですので、カテゴリ A の環境社会配慮ガイドラインの全面適用になるわけです。そうしますと、当然 M/P なら M/P をやるときには、ステークホルダーミーティングをきちんとかういう形でやりましょうという設計をしなければいけないわけです。そこでいろいろ議論する中で、官の方が説明するときに、いろいろなステークホルダーがいろいろな意見を言うでしょうし、多分そういう形で、今日お昼にご説明があったメコン第 2 架橋のように、ステークホルダーミーティングがずっと開かれていくような形に当然なるはずですが、もし、それができないようだったら、環境社会配慮ガイドラインというのは生かされていないということになってくると思います。

村山委員長 ありがとうございます。

満田委員 要は、M/P から F/S に行く過程があいまいだというのが時々問題なのかなと考えています。ですから、例えばそういうことが可能なのかどうか分かりませんが、フェ

ーズを二つに分けて、M/P をこの段階でやって、優先区間のためのクライテリアというか、選考基準をそこで決めて、F/S に行く前にこの段階でステークホルダーミーティング、あるいはこういう委員会に出るなりして、安易に F/S に突入しないというようなやり方をすることが可能であれば、そういうやり方がいいと思うのですが。

村山委員長 この案件に関しては、最初から審査会がかかわるということになりますので、ステップごとにそれはチェックをしていかないといけないと思います。

松本委員 最初からかかわるということで、今の田中（研）さんのお話にもあったように、そのようにやられていくと思いますが、M/P でしかも 1200km を超える区間で、ある程度のステークホルダー協議をやり、人口の多いジャワ島で住民移転もかなり想像されるということを考えてときに、いちばん気になるのは一体幾らかかる調査なのかということなんです。要するに、本体が分からないから調査をしましょうと考えてみると、調査自体がものすごい額になると思うので、そこの関係ではないかと。つまり、今、貧困削減といってジェフリー・サックスまで来て日本は 0.7% をするべきだとかいっていて、グラントのお金の取り合いになっているこの時代に、この技術協力で一体ここに幾ら投じるのかというのはすごく気になるところですが、もしこれをやれば一体幾ら開調にお金がかかるのかという推計はできているのですか。

上條 いえ、私どもは何も聞いていません。きっと採択されたあとに考えるのだと思います。まだこれは採択されていませんから。今、要請が来たよというだけですから。

松本委員 調査に幾らかかるかは採択してから決まるということですか。

上條 通常はそうだと思います。

松本委員 現在 JICA では、調査費用というのは採択には影響を与えないということですね。

上條 事業部が今どんな予算を立てているのか、私もそこまで承知していません。来年度の予算をどれくらい立てて、それを立てるための根拠は何か作っているとは思いますが、そのときに例えば、このジャワの縦貫道路が幾らなどと書いてあるのかどうかまでちょっと私は知りません。

松本委員 先ほどからの議論にかかわりますが、ものすごい額がかかる事業で、しかしやはり我々としてはちゃんとステークホルダー協議をやってほしいわけです。そうすると、始まってしまうとむなしくなるわけですよ。我々が一言言うたびにコストは上がっていくと。それはもともと大体読めるコストなわけですから、できれば最初のニーズアセスメントの段階で、本当にこれを何億と投じてやっていい調査かどうかというのは、必要な環境社会配慮のスコープも想像しながら、要請段階から判断材料を使っていたきたいというのは正直なところ。これは我々の権限がどうかという議論ではなくて、これは見れば相当ちゃんとやらないといけないことは目に見えていますよね。しかも 1200km。そうすると、本当にコストに見合う高速道路を今インドネシアでやるのが、JICA の中期計画から下りてくる様々な戦略上、重要なのかどうかということはぜひ考えていただきたいし、それは我々環境社会配慮という視点からも申し上げなくてはならないことなのではな

いかと私は思います。

上條 それはこのあとまた別の案件でやりますが、ここでまた外務省に出すコメントの報告という中で、JICA としてのトータルのコメントは報告することになると思います。この情報公開が終わって、JICA 内でもう一度議論をするわけです。地域部、事業部、それから私たちも入って、JICA の総合コメントをどうするかという議論をする中で、もちろん事業部に見たら事業費のことが気になると思いますし、調査の経費も気になると思います。また、1245km というのは本当にできるのかといった技術的な可能性のことなども含めて、環境社会配慮のことまで考えると本当に手に負えるのかということは議論をして、JICA の総合コメントということに反映されていくと思います。

満田委員 関係ないコメントです。

また突拍子もないように聞こえるかもしれませんが、ひょっとしたら費用を上げてしまうようなコメントかもしれませんが、私はジャワ島の状況については全然詳しくないのですが、インドネシアは一般的に違法伐採が非常に問題になっている国です。スマトラ島において、ある縦断道路の建設が違法伐採という非常に大きなインパクトを与えました。道路を引き金にして違法伐採が加速されたというようなことが、間接的な影響と言っているのかよく分かりませんが、もしそのようにいわゆる道路建設に直に絡まないような間接的な影響を検討するとしたら、このような M/P なのかと考えています。それをどのように表現しているのか私は分かりませんが、要は道路建設というものの裏には違法伐採に限らず、かなりいろいろな影響もあるのかなと考えています。なるべくなら、そこら辺も先進的な事例として組み込んでいただきたいと思います。

村山委員長 ありがとうございます。

他にはいかがでしょうか。大体よろしいでしょうか。

作本副委員長 私も今聞かせていただいて、これを縦貫道路で一ぺんに一つのプロジェクトというのは大きすぎますね。これからの M/P の中で何段階ぶつ切りにするとか、長期計画をもっとやるということではなければ、少なくとも我々の環境社会配慮で検討しろと言われても、これだけ幾つの都市でステークホルダーミーティングができるものではないし。計画はそれでけっこうですが、M/P をきちんと作っていただいて分割して、第何年次までにどこまでやるというような見通しのもとに出してもらったほうがいいのではないかと思います。アイデアですが。

遠藤委員 これは M/P はやるのですよね。

田中(研) いえ、まだ分かりません。

遠藤委員 要請が M/P ということでなされているのではないのでしょうか。

作本副委員長 全体を M/P の中でやるとなると、これは大きい事業ですね。

遠藤委員 私は、例えばこの M/P に関しては縦貫高速道路が、どういうネットであるべきかという調査の要請を受けていると理解しているのです。ご存じのように、ジャワ島のこの現道は非常に混雑しており、主要都市にはバイパスの建設などで対応していますが、抜本的には交通需要に対応しきれなくなっている。絶対的に道路が足りないのです。です

から、新たに縦貫道路を建設する必要性があがった。しかし、それはどこからどこまでの程度の交通需要があって、1 km 当たり幾らぐらいの建設費が必要になるといった調査が必要ですが、建設費に関しては、現在はかなりデータがあります。

例えば Cirebon から Semarang まで何 km あるか分かりませんが、何 km までのぐらいの費用が必要か、影響への負荷はどのぐらいで、その軽減コストを概略算出し、EIRR（経済的内部収益率）、FIRR（財務的内部収益率）を計算します。いわゆるすなわち、高速道路運営を有料で行うのか、無料とすれば、国として経済的にはどうなるのかを判断します。次に各セクション毎にこの計算をすると、FIRR が高い区間がわかります。この区間は民間でも採算しやすければ、民間に任せる。一方、どうしてもここは重要区間だけれども、交通需要量が少ないというところもあると思います、このときは、最低2車線の道路建設を行いこの資金は官側で投入し、全線の建設につなげる。次に全部開通したときに、例えば Cirebon から Subaraya までの経済効果というのは、現道を通った場合と高速道路を通過した場合、どのような効果があるか比較できると思います。それが M/P だと思います。

しかし、それをやらないで細切れの M/P というのは、意味がないと思います。ジャワ島全体の道路 M/P というのがあるはずではないかと思えます。少なくともインドネシア全体の OD 調査 (Origin-Destination Survey) を世銀融資で実施していたはずで、いわゆる人、物がどこからどこまで動いているか、その量に関するデータはあるはずなので、それを使えば M/P というのは、通常のやり方では難しくないと思います。ただ、それに今度は環境影響という面からの調査が必要と考えます。環境配慮がされて、その軽減策がどの程度入っているのかどうか、そのコストが含まれているかどうかというのを M/P の中でチェックしなければならない。その中で優先順位の高い区間の EIRR や FIRR が出てくれば、今度はルートを手側か海側かなどの検討としての代替案調査や、なるべく住民移転が少ないようなルートを選ぶなど、これはパドマ橋建設計画調査と同じように、どのようなルートを選べばよいか、設計基準をどのレベルにするなどは、次の F/S の中で出てくるのではないかと思います。

松本委員 その作業が相当大変ではないかということをおっしゃっているのです。

遠藤委員 松本さんが指摘されたように、これは大変なコストになると思いますが、全体計画と比較すればそのコストが高いからやめるといった話はないでしょう。

松本委員 それはしかし、今の ODA の優先順位がどうかを考えていかなければいけない。

遠藤委員 それはこの場で議論するテーマではないのではないのでしょうか。これは別の機会に松本さんが主張していただくのであって、F/S に数億円かかるから、これはたとえば貧困対策に使ったらどうですかといったことはこの場では議論できないと思います。

村山委員長 開発調査で M/P の段階の話ですから、かりに戦略アセスという考え方を採用するとすれば、やはりこういった案件事業をやっていく必要があるかどうかということも議論の中に入ってくると思います。その中で松本委員のおっしゃっているような話も一

部はかかわってくると思うので。これがどこまでの M/P かということは、最初の案件でもありますので。

遠藤委員 たとえば、貧困対策プロジェクトをやれば、インドネシアの貧困はなくなるのか、それとも、国として経済的にいわゆるベネフィットが大きなプロジェクトを実施して、そこから出る例えば税金などのいろいろなベネフィットを別のプロジェクトに回すというのがいいのかというのは、なかなか議論が尽きないと思います。しかし、今それを主張されていたら、このプロジェクトをやっていいかどうかということが、ここでは決まらないと思います。

村山委員長 はい、簡単をお願いします。

田中(研) この点につきましては、要請書にフォーマットがついています。先ほども説明がありましたが、そのフォーマットというのは 19 回の改定委員会で議論をしたうえでできたものです。当然、そのプロジェクトの必要性・妥当性について、まず、国の上位計画との整合性があるのかないのか、それについてステークホルダーミーティングですでに議論しているかしていないか。していないということであれば、F/S で要請が来ていても、これは F/S は難しいではないかという議論も当然起こると思います。これは何度も申し上げました。

ですから、この案件はプロジェクトの熟度について、恐らくフォーマットを見ながら、採択をするかしないかというところで当然議論があると思います。それでも採択されたうえで、その M/P をやるということになった場合には、今度は審査会でそのやり方はどうしたらいいとか、M/P も大きいものもあれば、もっと最初の段階のやるべき M/P もあるでしょうし、その辺りというのは当然関係者が議論したうえで、報告したものに対していろいろご意見をいただいて、松本さんがおっしゃったような意見がやはり生きてくる部分もあると思います。ただ、採択されるかされないかも、まだ分からないということはありません。

平山委員 私は小さい話をお聞きしたかったのですが、大気汚染、騒音が問題になると書いてあるのですが、だれかご存じであればという意味ですが、インドネシア、カンボジアで、モニタリングの体制というのは基本的にどの程度整備されているのか、もしくは全然そういうデータというのはないものかどうか。かなりお金に絡んでくるところもあると思いますが、その辺のところがお分かりになる方がいれば教えていただきたいということです。

作本副委員長 インドネシアでは水質調査というのは全国にある主要河川について行われて、BAPEDAL(環境管理庁)がやってきています。今、本省と統合になってから、それによって水質汚染対策が軌道に乗ったというわけではないのですが、工場に対して一応公害防止の指導(データ、モニタリング)ができるようになりました。今、大気汚染については LANGIT BIRU(大気浄化プログラム)という新しいプログラムが始まりまして、大気汚染の調査をやるということで、ただ、そのデータを全部どこかが集めて何かを実施するところまではまだ行ってないと思います。とにかく大気汚染に取り組みなく

てはということで、大都市中心で、特にジャカルタの郊外でもいろいろな製鉄所その他の大気汚染がもう問題になっていますので、そういうところの重点的なというか、主要都市についてのモニタリング、データ集めの段階ではないかと思います。

平山委員 固定発生源を中心に？

作本副委員長 固定発生源中心です。

村山委員長 では、大体よろしいでしょうか。コメント案のところでは、前の案件と大体同じような表現なのですが、ご意見を伺っていると、やはり規模としては相当大きなものということが皆さん共通のご意見だと思います。何かその辺りをもう少しうまく反映するような表現を。影響がもう少し大きいとか、相当程度の影響が考えられるとか。

作本副委員長 これはスマトラ島も全部含めると、上から下、アチェからジャカルタにつながり、フェリーを使うと。それでジャワ島まで全部通るわけですね。

村山委員長 つながる。

作本副委員長 むしろスマトラのほうは3日ぐらいかければ、夜行バスなどでほぼアチェから真南まで下りてこられます。ただ、道路には深い30cm ぐらいの穴がそこらじゅうに開いているということですが、恐らくこれのめどが立つと、またそちらのほうと通して、今度はマレーシアその他隣国とのつながりができる。それが大前提の事業なのかなと思っています。

村山委員長 では、よろしいですか。ありがとうございました。それでは、この案件についてはそのような形にさせていただきたいと思います。

では、次に第4議題のシリアのダマスカス市水道水源拡張計画に関するコメントの報告ということですね。

4. カテゴリー A 案件コメントの報告

シリア国ダマスカス市水道水源拡張計画フェーズ2（無償資金協力）

上條 これは第5回のときに、コメント案を協議した案件です。そのあと、情報公開して、外務省にコメントを提出したものです。ですから、この四角の上から「予想される環境社会影響」までは、第5回のときの資料と特に変わっていません。

うちのコメントのところですが、第5回のときに、モニタリングや取水管理計画ということに言及する必要があるのだというコメントをいただいたので、そのようなことをここに加えました。「環境社会配慮審査室コメント」のところを読みます。「先方実施機関が作成する EIA 報告書の中に地下水位のモニタリングや取水管理計画が含まれていることを確認すること、EIA の結果を基本設計調査に反映させることが必要である」ということです。JICA の総合コメントとしては、「急激な人口増加、都市部への人口流入が顕著なダマスカスにおいて、安定的な水資源を確保することは非常に重要であるため、本件実施の意義は大きい。現在実施中の「ダマスカス市水道水源拡張計画」の成果を確認の上、実施したい。環境社会配慮面から慎重な揚水規模の設定と周囲の水利用への影響低減が求められる。シリア側による井戸掘削と EIA の実施状況を確認の上調査に入ることが望ましく、調

査を通じて環境社会影響が大きいと予想される地区は除外することも検討する必要がある」ということです。

以上です。

村山委員長 これは報告ということですので・・・。

渡辺委員 1点だけ、数字上の問題ですが、事業概要の中に「揚水能力 25,200」になっていますよね。これは 365 日やると大体 1,000 万トンになります。英文の Project Outline は年間 1,000 万トン取るというか、能力があると読むのか分かりませんが、書いてあります。それはそれでいいのですが、たしかこの前の説明では 1 年中ポンプを運転しないのだと言っていました。これはちょっとどういうものかということで、どちらかの数字にご検討いただけますか。

上條 では、確認します。

村山委員長 それでは他にいかがでしょうか。

松本委員 これで基本設計調査に行くということですよ。

上條 今はそうです。その予定です。もう相手国が EIA をやっていますので。

松本委員 そうですね。このコメントが生かされているかどうかの確認はどのようにされるのですか。

上條 確認は A 案件であれば、またここにかけたりしますし・・・。

松本委員 B/D のサイドにここに。

上條 今、フローは覚えていませんが、これは何らかの確認はするわけです。これが採択されれば、採択されたあとに何らかの確認行為をして、それは情報公開します。審査会にどの時点で何をかけるかよく覚えていませんが、審査会に参与していただく場面もあると思います。

松本委員 無償の場合は基本設計調査に行く前に、環境社会配慮は終わらせておくというのが原則ですね。ですから、基本設計調査が始まると、審査会がかかわるとするのは基本的にはあまり想定はされていないというのが現状だったと思います。そういう中で、このコメントがどのように反映されているかをチェックするだけ確認したかったのです。もし、基本設計調査が終わる段階でそれを議論するというのであれば、それでいいと思います。

上條 確かに基本設計調査の段階でも報告しますよね。

松本委員 報告は、はい。

上條 その前段階の予備調査でかけるかどうかというのは、もう 1 回確認します。

松本委員 予備調査はやられるのですか。

上條 いえ、分かりません。予備調査なのか、これはこの間もやりましたが、この前、フェーズ 1 のご報告をしましたよね。ですから、人がわざわざ行かなくてもいろいろな情報は今も得られているわけです。あのときもたしかフェーズ 1 をやっているけれども、本当は EIA が終わってからやりたかったのだけれども向こうが遅れてしまって、ちょっと同時並行的になってしまっていますとご報告しました。ここで言っている EIA はそのこと

です。ですから、ある程度情報は取れているので、多分何らかの確認ということになると
思います。予備調査というものはわざわざやらないのではないかと思います。

松本委員 分かりました。いずれにしてもこれが確保されているかどうかは審査会で議
論する機会がある？

上條 そうですね。報告のところはあるということです。

村山委員長 それでは他にいかがでしょう。

作本副委員長 今日、ご報告いただいた内容とは別件ですが、私どもは来年度の予算と
いうか、実行計画を立てているところなのですが、やはり審査を進めていく段階で分かり
やすい案件もあれば、分かりづらいところもあるし、できればこの審査会で、これから始
まるプロジェクトにつきまして、予算を計上可能でしたら、例えば一人ぐらい現地へ行っ
て見てくるなど、特にステークホルダーミーティングなどに参加させていただくというよ
うな機会をぜひ可能にさせていただければ、より現地感覚を取り込めるのではないかと思
います。ちょうど今、来年の予算計画を作っている時期ではないかと思って、希望というこ
とです。

村山委員長 この案件に限らずということですね。

作本副委員長 ええ、一般的な案件で、これから始まるプロジェクトについて、余地が
あれば。

村山委員長 それでは、第2議題についてはその辺りでよろしいでしょうか。

あと、今日は次回以降の審査会の予定を確認していただくということですので、簡単に
説明してください。

5. 次回以降の審査会の開催

上條 これは説明会の中で、担当の比嘉から説明があったと思いますが、今日はカンボ
ジアの第2メコンの説明をしましたので、今回、ここに名前が書いてある第2グループの
皆さんは、来週の水曜日までに比嘉にコメント提出をお願いします。次回の28日に答申
案の議論をしたいと思っています。以上です。

村山委員長 来年度の予定としては、4月11日からまた始まるということですね。

上條 そうですね。まだ4月の議題は決まっていないのですが。

村山委員長 ということでご確認をいただきたいと思います。その他、何かご意見あり
ますか。

6. その他

上條 その他でいいでしょうか。

杉前さんがシルバーボランティアになられるということで、辞任するという連絡があり
まして、それを受理しました。以上です。

村山委員長 杉前委員がそういう形で辞任をされたということですね。よろしいでしょ
うか。それでは、今日の審査会はこれで終わらせていただきます。

