

第6回環境社会配慮審査会

日時 平成17年9月12日(月) 16:00~17:30

場所 JICA 国際協力総合研修所 (400 会議室)

◇出席委員 (敬称省略)

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
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
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科 助教授
委員(幹事)	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(幹事)	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生命環境科学研究科 助教授
委員長	作本 直行	日本貿易振興機構アジア経済研究所 開発研究センター次長 兼 法制度研究グループ長
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

◇欠席委員

副委員長	平野 宏子	東京都水道局練馬東営業所長
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	村山 武彦	早稲田大学理工学部複合領域 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
副委員長	田中 奈美	神戸芸術工科大学デザイン学部環境・建築学科 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

◇事務局

米田 博	独立行政法人国際協力機構 企画・調整部次長 兼 ジェンダー・環境社会配慮審査グループ長
------	--

渡辺 泰介 独立行政法人国際協力機構 企画・調整部 ジェンダー・
環境社会配慮審査グループ 環境社会配慮審査チーム長
比嘉 勇也 独立行政法人国際協力機構 企画・調整部 ジェンダー・
環境社会配慮審査グループ 環境社会配慮審査チーム
吉倉 利英 独立行政法人国際協力機構 企画・調整部 ジェンダー・
環境社会配慮審査グループ 環境社会配慮審査チーム

◇委員・事務局以外の発言者

福田 義夫 独立行政法人国際協力機構 無償資金協力部業務第三グループ
水資源・環境チーム長
田中 研一 独立行政法人国際協力機構 国際協力専門員

◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇

○**作本委員長** それでは、第6回の環境社会配慮審査会をこれから行います。皆さん、お手元に資料回っているかと思えますけれども、今日は「その他」も含めて5番まであります。

まず第1番目に、「カンボジア国プノンペン市の廃棄物管理改善計画」のカテゴリ分類について、事務局の方からご紹介いただきたいと思います。その後、満田さんからご意見がありますので、よろしくをお願いします。

○**渡辺(泰)** それでは、資料 AC.6-2-1 でございますけれども、7月の審査会で1回、カテゴリBとした理由を説明していただいたのですけれども、1つは、資料が緩和策も含めた説明になっておりまして、その辺、見直す必要があると思まして資料を直ささせていただいた点と、あわせまして、審査会の場で、そもそもガイドラインのカテゴリAの書き方がどうなっていたかというようなご質問がありましたので、その点あわせて説明させていただきたいと思ます。

担当の吉倉の方から説明させていただきます。

○**吉倉** 無償案件を担当しております吉倉です。よろしくお願いたします。

今、渡辺チーム長からご説明ありましたように、今回の資料としては、環境社会面での影響の可能性は重大でないと思われる理由を5点、開発調査の報告書から挙げさせていただきました。

順に述べさせていただきますと、まず1点目、非自発的住民移転及び土地収用に関しましては、

この予定地周辺は水田として現在利用されておりまして、民家は存在しておりません。そのため、非自発的住民移転は発生しない、また土地収用に関しては、既に 31.4ha の用地とアクセス道路分 5,500 m²を買収済みであるということです。

2点目、地下水の汚染に関しましては、これも新規処分場予定地における粘性度の透水係数は、圧密試験結果より求めた値と現場と透水試験に基づいて、難水性土壌であると断定されました。これはクレーガー式というものをを用いた透水係数から推定し、これらと比較した結果からも、現場に分布する土壌は難透水性であり、これは日本の廃棄物最終処分場指針における基準もクリアしているということです。

3点目、表流水、浸出水ですけれども、浸出水による汚染につきましては、この浸出水が流出した場合は、処分予定地の東方に広がる膨大な低湿地帯、これは現在、プノンペン市街地の排水が流れ込んでおり、面積は 10 k m²以上あります。こちらに拡散し、最終的に予定地の 7～8 km 東側にありますバサック川に流れ込むこととなります。また、浸出水が流出するケースとして、処分場予定地の南約 500m を流れるプレクトノット川の堤防が決壊したケースがありますが、こちらの場合は浸出水は洪水によって希釈されることとなるので、この影響はそれほど重大ではないと考えました。

4点目、ウェイトピッカーの生業の喪失についての影響ですが、プノンペン市におけるウェイトピッカーの人数は年ごとに変動しておりますし、主に農業の凶作や豊作によって大きく異なっております。その上、処分場と路上を行き来している人が多く、かなり変動があります。よって、処分場が閉鎖されたとしても、路上で有価物を回収できる可能性はあります。また、民間業者が運営するリサイクルセンターが 100 人ほどのウェイトピッカーを雇用したことにより、2004 年には処分場で働くウェイトピッカーの数が激減しております。

5点目、カンボジア法制度に基づく根拠ですが、カンボジア法制度では、IEE または EIA の対象として、廃棄物処分場は 20 万人以上が示されております。本案件は環境担当者により、IEE を行うこととされましたが、EIA を必要とする理由は示されませんでした。

以上5点の理由に基づいて、開発調査の結果からは影響は重大でないとして、カテゴリ B としております。

あと、ご参考までに、「ガイドラインにおけるカテゴリ A」の定義を掲載させていただきました。

○渡辺(泰) 説明は以上でございますけれども、皆様ご存じのように、ガイドラインでカテゴリ A とカテゴリ B の境としましては、特に数値でこれ以上のものはカテゴリ A にするというように決めておるわけではございませんので、私どもとしては、カテゴリ A でも B でも配慮するのは

同じなんですけれども、あと手続等が変わってくるということですので、案件の実施はまだこれからになりますので、カテゴリAになってもBになっても対応できるという状況でございますので、皆様のご意見を伺って、カテゴリどうするかを決めさせていただきたいと思っております。

○**作本委員長** それでは、満田さんの方からご説明をお願いします。

○**満田委員** ご説明ありがとうございました。今の一番最後の、カンボジア法制度に基づいてIEEが必要とされたけど、EIAをやれとはいわれなかったというところはちょっと読み違えていたように思いますが。

○**渡辺(泰)** そこは恐らくちょっと間違いです。IEEをやった上で、さらにEIAもやっています。

○**満田委員** それではなおさら、Aなのじゃないですか。明らかに。カンボジア当局がEIA必要なしというんでしたら微妙なところかもしれないんですが、カンボジア当局における判断でもそういうことなら、A間違いなしだと思うんですが、いかがなものでしょうか。

○**渡辺(泰)** 今の点は、基本的に、カンボジアの法制度上はIEEまたはEIAをやる対象が規模で示されていて、IEEをやった上でEIAをやるかどうか決めるという流れになっておりまして、本件については、IEEをやった上でEIAをやるということになったんですけれども、なぜEIAを必要とするかというところがはっきりしなかったというところで、そこでちょっとまた皆様のご意見をいただいて考えたいと思いますけれども、当初案件検討時のカテゴリ分類においてはその辺が明確でなかったので、結果的にEIAが必要だからカテゴリAにするという判断はとらなかったということですね。

○**満田委員** こちらで作成したペーパーをご説明させていただきたいと思います。私の認識では、カテゴリ分類の際は、セクター及び規模、そして影響を及ぼしやすい事業特性であるか否か。その時に、もちろん現地国の環境当局の判断というのが非常に大きい参考のポイントになるのではないかと考えています。

規模については、少なくとも小規模ではない。二十数ha以上。しかもフェーズ2を含めると恐らく100ha近くになるのではないかとと思われる、人によっては大規模と呼んでしまうかもしれない処分場ではないかと。

ただ、日本の第1種で30haという数字がありますが、第1フェーズだけをみれば恐らくそれよりは小さいだろうなという気はしています。ただ、セクターとしては廃棄物処分処理ということで影響を及ぼしやすいセクターである。加えて、影響を及ぼしやすい事業特性というのは、通常、非自発的住民移転ですとか、大規模な伐採とか、汲み上げとか、そういうことが考えられ

るわけなんです、この場合は、マスタープランの中でも明らかになっていましたように、非常に有害廃棄物、医療廃棄物の混入が生じているという状況を考えると、やはり影響を及ぼしやすい特性といってもいいのではないかなという感じがしています。加えて、カンボジアの当局が EIA を必要と判断したということであれば、もうこれは間違いなく A と考えていいんじゃないかなと思っています。

なお、いくなれば、JICA の開発調査当時に A と判断され、我々、かなり慎重なコメントをたくさん出したように記憶しているんです。特に、表流水の汚染、浸出水の話ですね。ここの JICA のペーパーでは、広大な湿地に流れ出るからいいんだというようなことが書いてあるんですが、これはちょっといかがなものかという気がしないでもないです。要は、周辺に水田がたくさんあるようなところで、自然状態に浸出水が流れ出てしまうようなことが生じ得る可能性もあるということであれば、これはきちんと対策を立てるべきことではないかと思しますので、これは A にしない理由に書いてあること自体、ちょっと不思議な感じがしないでもないです。

なお、カテゴリ分類では、グレーゾーンのもものがたくさんあるとは思いますが、むしろ安全面、安全側に判断した方がよろしいのではないかと思います、いかがでしょうか。

○**作本委員長**　いかがでしょうか。A と B のカテゴリの問題ですけれども。第 1 フェーズ、第 2 フェーズを合わせると 100 いくのですか。

○**満田委員**　用地取得面積は 100 ぐらいだったように覚えています。

○**渡辺(泰)**　用地取得面積でいきますと、開発調査のときは将来計画も含めて 100ha ぐらいを考えておりましたが、今回、無償資金協力の対象になっているのは既に用地取得済みの 31ha ということになっています。

○**柳委員**　満田さんのこの見解は非常に妥当な見解だと思いますので、カテゴリ A にするということについて賛成です。

○**作本委員長**　すみません。ちょっと確認させていただきたいのですが、3 番目のカンボジアの環境当局が EIA を必要と判断しているというのは、IEE のことじゃなくて、EIA を必要としているというふうに、文章の誤植もあったのですが。

○**満田委員**　D FR を確認しようと思って確認しなかったのですが、JICA のペーパーで書いてあったので、そのまま引用しただけの話です。ただ、記憶だと、EIA は必要としたように思います。

○**作本委員長**　どういたしましょう。他の方でご意見ありますか。

○**和田委員**　私も満田委員に賛成です。そもそもガイドラインで、影響を及ぼしやすいセクターという例示の中に廃棄物処理というのが含まれていまして、しかもガイドライン 2.5 の第 2 項に

よると、原則として例示されているプロジェクトというのはカテゴリ A に属すると書いています。この「原則として」という意味は、余程のことがない限り反対の証拠、つまり、環境影響や社会への影響が小さいということが明らかでない限りは、グレーゾーンの場合を含めて A にしておくという、こういう趣旨だと私は解釈しますので、その意味からも、本件はカテゴリ A に属するべきだと考えております。

○作本委員長　いかがでしょうか。

○米田　無償の担当の人に聞きたいんですけども、本件の EIA 調査をするということになると相当時間がかかると思いますか、事業を実施する上ではそれなりに一定の期間が必要になるのでしょうか。

○福田　無償資金協力部の福田です。まず、最初にこの案件について申し上げておきますが、この処分場の案件というのは、処分場までやるということは無償資金協力案件でも初めてということになります。そういう意味で、私どもとして非常に慎重にやるべきだということ認識しています。

今、米田次長の方からご質問のあった点なんですけど、もし EIA を実施するとなると、確かに時間を要するのは事実です。ただ、基本的にはカンボジアが実施するということになるはずですので、そういう意味ではカンボジア側の動き次第ということなんですけど、この案件のスケジュールについてはすぐ実施しなければいけないという状況にはありませんので、その辺は当然しなければいけないステップは踏まえて実施していく予定で考えております。

○渡辺(泰)　ちょっと今の点を補足させていただきますと、EIA 調査自体は、既に皆様にご報告しておりますとおり、開発調査の中で済んでおります。調査自体はですね。したがって、カンボジア側の法制度に基づく EIA の手続は済んでおりますし、それから環境社会配慮で現状調査をして、予測をして、どういう対策をとるべきかという調査は済んでおります。

○満田委員　そういう認識でこういうコメントをさせていただいております。別に EIA をやり直せとかそういうことをいっているわけではありません。

加えて、我々のコメントを、よく読んでいただきたい。ぜひそれを今後の計画に反映させていただきたいという趣旨も込めてコメントさせていただいております。

○作本委員長　ありがとうございます。

○渡辺(泰)　いただいたコメントをもとに、JICA 内部で再検討させていただきたいと思っております。

○作本委員長　わかりました。じゃ今の渡辺さんの話でよろしいでしょうか。もう一回検討して

いただくということで。

ただ、私、主観なんですけれども、1つ、カテゴリ分けのところガイドラインがはっきりさせられなかったという問題も残っているわけでしょうか。宿題ということになりますか。

○渡辺(泰) 宿題ではなくて、一応カテゴリ分類の書きぶりについてはいろいろ議論があった上で今の表現になっているというように聞いております。

○作本委員長 わかりました。それでは、よろしいですか、満田さん、次に移って。

○満田委員 はい。

○作本委員長 それでは、次の2番に移りたいと思います。「答申における根拠の記述について」ということで、川村さんからご意見をいただいております。まずこちらの方、ご説明願ってよろしいでしょうか。

○川村委員 資料が AC.6-3 ということでついております。長たらしく書いておりますが、言っている内容は非常に単純であります。2点あります。1点は答申の書きぶりで、もう少し、なぜこういう答申をしているのかという理由を明示しながら書いた方がいいだろうということです。2点目、これはもし可能であればの話なんですけれども、ガイドラインのどの部分に依拠しているのかということも触れた方がいいだろうというのがその提案の趣旨です。

前回、フィリピンの CALA 道路の答申案をみせていただいたんですけれども、もう少し答申の文言を補強するような根拠づけがあった方がいいんじゃないのかなあという印象を受けました。この審査会の答申というのは、別に JICA を縛る命令ではありませんので、あくまでもその説得力に応じて JICA の方が判断され適切な対応をされるということ。その過程が公開されることによって、このガイドラインに沿った形の運用がされているということが対外的にわかるというのが趣旨だと思うんですね。

その過程が進むためには、やはり答申の中でちゃんと、どういう趣旨で書いているのかという表現をきっちりされた方がいいのではないかなという気がしたので、こういう提案をさせていただいております。

特にガイドラインについてということであれば、今後、1つは審査会自身によって立つ根拠というのはどこにあるのかということ、ガイドラインにあるわけですね。環境社会配慮ガイドラインの規定に基づいてこの審査会自身設置されていて、それが一番基盤となる文書だろうと。

さらに、今後、ガイドラインの審査会で運用を確認しながら、5年後にガイドラインの改訂というのが予定されているわけなんですけれども、その改訂のときにちゃんとした知見を審査会から出すことができるよう、やはり常に意識した方がいいだろうということもあります。そういう趣旨

でこういう提案をさせていただいております。

○**作本委員長** 川村さん、どうもありがとうございました。

今何点かあったかと思うのですが、今後の答申をつくるときの大きな分かれ道になっているかと思います。具体的なその理由を明示するというのは一般的に我々考えるわけですが、今回不十分なところがあったということです。もう一つはガイドラインに依拠する、これは似ているかもしれませんが、全く違う内容かと思うのですが、ガイドラインの根拠部分、これをできる限り明示するという。これは、裁判官ではありませんけれども、一つの物差しを片手にもって判断するわけですから、できる限りガイドラインのどこに依拠して判断したかという筋道をわかるようにしておくということがやはり必要なのではないかと思いますね。最後に知見を蓄積していくべきだというお話がありましたけれども、特にこの真ん中のガイドラインの依拠、これについて皆さん方どのように考えられるかご意見を賜ればと思います。よろしくお願いします。

ちょっと私、抽象的なことを言ったので川村さんの話をひっかき回したかもしれないんですが、具体的には、CALAの答申案の中で31番のスクオッターの住民移転のところなんです。もとの原文、私も手元にないので、直した後のしかないんですけども、どちらかという住民移転を現地に即した方法で進めることというのは、全体としては趣旨はわかるんですが、ちょっとあいまいというか、緩やかな表現ぶりになっていたということがあります。そこから川村さんからご意見が出て、はっきり明示した方がいいのではないかと、根拠を入れた方がいいのではないかとご意見だったわけです。

○**松本委員** 趣旨は非常によくわかるんですが、具体的に考えていったときに、書けるものと書けないものが出てくるわけですね。つまり、この説明では、例えば土壌への影響がないということがこれではわからないから、こういうデータをつけるべきであるというような答申はかなり多いわけですが、それはガイドラインのどこに依拠しているかというよりも、出されたデータがこれでは結論につながらないというそのロジカルな部分に対しての答申というのが比較的あると。それから、これでは文言がわかりにくいとかいうようなものもあるし、これまで出してきた答申は結構さまざまなレベルがあると思うわけです。したがって、川村さんの書きぶりも「可能なものについては」というものなんですけど、この可能なもの自体を我々の側で選別していく分、かなり恣意的な蓄積にならざるを得ないことが逆に我々の信頼を落とさなければいいなとも思うわけです。したがって、かなり議論があって、例えば議事録上も、ここはガイドラインの解釈上かなり論点になったものについて特記するというのはとても意味があると思うんですね。

例えば、現地に合ったというのは一体どういうことをいうのかと。これでは合っていない。な

せならばこうこうこうだからであるというような、ガイドラインを具体的なケースに基づいて解釈したような、そういう部分について特記するということはとても意味があると思うんですが、答申の一つに対して、これはこうこうこういうガイドラインの根拠においてこの答申をしたということを書いていくと、それを書いている欄と書いてない欄が出てきて、何か答申としては一貫性に欠けてしまうのではないかなということ、川村さんの趣旨を生かせば、あるものについて特記すると。それによって経験の蓄積をするというような形の方がいいのかなというのが今話を聞いた感想です。

○**作本委員長** ありがとうございます。今、松本さんの方からご意見出されましたけれども、いかがでしょうか。

○**川村委員** 確かに松本委員のおっしゃられたことはもっともでありまして、実際に答申の文案を見た時に、具体的にどれだけ直接ガイドラインに依拠しているのかということ、恐らくかなり抽象的なレベルだと思うんですね。多くの場合は。だから、わざわざ特定の条文に言及しなくていいというケースも多いとは思いますが。ただ、これまでの議論を通じて少し気になっているのは、やはりガイドラインに対する意識というか、我々、一体何でここで議論しているのかということに対するその背景に対する意識がもうちょっとあってもいいのかなということを感じているわけですね。それであえて提起をさせていただいた。

だから、実際にすべて答申の個々の文言に、これは何条何条と書けということをいっているのではなくて、関係がはっきりしていて、しかもそれが論点になりそうな部分、だから、松本さんがいっている趣旨とそんなに変わらないわけですけれども、そういう部分についてのみ書き込んでいったらいいんじゃないのかなという程度です。

○**作本委員長** 私も話を聞いていて、松本さんとそれほど違いはないと思うのですが。ただ、できるだけ根拠を明確にしながらこの答申を出した方がいいだろうという、理由づけでもよろしいかと思いますが、その際にも念頭にガイドラインを置くということでもいいですよ。お話を聞いていて、恐らく、説明の仕方だけが違うので、内容同じかなと。ガイドラインは恐らくまた見直しの時期があるかと思うのですが、余り厳密に詰めても、また使いづらくなるでしょうし。よろしいですか、今の議論は。

じゃこれで終わりにさせていただきまして、次の点に……

○**渡辺(泰)** そうすると、いつからやるかということなんですけれども、例えば次回に答申案の協議を予定しておりまして、もしも次の答申から適用するというふうにしましたら、実際には来週までにコメントいただくことになっておりますので、来週いただくコメントに反映していた

だくということになるかと思えます。

○**作本委員長** 答申の第1号を遅らせているのは私です、皆さんにおわびしなければいけないのと同時に、文案のところ、一部手を入れさせていただきまして、修正等は皆さんのところに届いているかと思えます。

私がちょっと気になりましたのは、今回の道路事業、フィリピンの CALA ですが、これは2つの省庁が絡んでいるわけですね。1つが DNR といういわゆる環境省、もう一つ、DPWH という道路省。公共事業省みたいところですが、この2つで関わるだろうと。その関わり方の、どの省がどれだけ強弱を示しているかということを知りたかったことが1つです。

あともう一つは、このアセス、実際行う場合にどちらの省が行うのかということが、私、はつきりしませんで、それと、なぜそこまで考えるかという、このフィリピンのアセスの場合に2つの要件があるわけですね。1つが事業特性であります。これはよく規模とか出てくるダムとか何かさうですが、もう一つは地域特性というのがあります。いわゆる脆弱な土地で事業を行う場合にはアセスの対象になるという2つの考え方というか、それを掛け合わせているのがフィリピンのアセスなんです。

それにさらに先ほどの役所が、環境省が行うのか、DPWH、道路省が行うのかということで考えていきますと、必ずしも前の議論で十分わからなかったところがありまして、もし DPWH で、道路省の方でこの事業を行う場合には、DPWH がアセスも行うというようなことが一連の流れとして理解できるのでしたら私の方でもスムーズになるんですけども、実際、今回の CALA のプロジェクトが道路省とどのようなかわりをもっているのか知りたいということで、教えていただきたいと思えます。

さらに、聞いているところだと、道路省の中に EIA のオフィスがあるということで、オフィスが具体的に、優先案件のプロジェクトという場合にはどのようにかかわってくるのか、あるいはもう既に道路省がかかわっている事業なのかどうかということをお教えいただきたいと思ったわけです。

ただ、その後に、DPWH と JICA の間の覚書という書類を、偶然インターネットで探しましたら出てきましたので、これがそれに当たるものかどうかということがいま一つわからないままなんです、このところで質問していいのかわからないんですけども、もし……

○**比嘉** 本日は直接の担当がないものですから、後で確認した上でお知らせしたいと思えます。

○**作本委員長** すみません。本日の議題にもないのに時間とって申しわけありません。

それでは、私の方、ちょっと遅らせている理由はそういうことでありまして、次の議題に移り

たいと思います。3番に入ります。

○夏原委員 我々が今日の課題をかけているのは、この方式で書けということですか。川村さんが提案されている……

○作本委員長 結論としてですか。川村さんほど、ガイドラインの何項何号に該当するからというように明示する必要はないと。ただ、この答申案の答申の文章をつくる過程で幾つもの質問事項を束ねることになりますね。そうすると、結果的にその文章だけ読むと、なんか抽象的で宙に浮いたようなことを答申してしまうということがよくあります。私も、この2つの文書を1本に束ねるとかなんかやってみたんです。あと、川村さんがおっしゃったところも十分できたかどうかわからないんですが、川村さんのご意見を参照させていただいて、理由のところを住民移転に配慮する方向でということ強く示すということを実際今回答申に入れさせていただきました。

ですから、川村さん、よろしいですね。将来できるだけ理由とか何かわかりやすく示すという方向でいったらいいんじゃないかというご提案ということで。よろしいでしょうか。それから個別にガイドラインの何号に当たるとか、そこまでは必要ないこと。

それでは、3番のカテゴリA案件コメント案の協議ということで、2つあります。これは1つずつ行いたいと思います。1つ目の「ラオス国南部地域国道14号A改修計画」、無償案件ですが、これをまずよろしく願います。

○渡辺(泰) それでは、資料AC.6-4-1でございますけれども、「ラオス国南部地域国道14号A改修計画」。無償資金協力の要請案件で、案件検討の段階でカテゴリAとしたものについて、環境社会配慮についてのコメント案を用意させていただいております。

プロジェクトの背景としましては、ラオスにおいて国道の舗装率が28%で、橋梁の未整備によりアクセスに支障のある地域も多く存在するという状況の中で、JICAで開発調査で南部地域道路網改善計画調査を行いまして、この中で優先プロジェクトとして選定された国道14号Aの改築についてフィージビリティ調査を行っております。国道14号Aは、南部地域のメコン川右岸、カンボジア、タイに囲まれた地域を走る未舗装の道路でありまして、この地域は農業生産のポテンシャルが高く、人口も多いことから、市場アクセスへの改善が急務となっております。さらに、世界遺産にも指定されておりますワット・プーがあることから、観光開発のポテンシャルも高いという背景でございます。

事業概要としましては、国道14号の北側区間、ファイ・ペックとスクマ間、59.3kmの改築を行うというもので、内容としては既存道路の舗装と一部拡張が31.6km、新設が27.7kmでありま

す。道路としては2車線のアスファルトコンクリート舗装のものを予定しておりますし、区間内で14の橋梁の改築も含まれております。

サイトといたしましては、メコン川沿いのチャンパサック県のフォントン郡、チャンパサック郡、スクマ郡という稲作地帯の場所でございます。今後の発展に向けてポテンシャルが高い地域とされておりますし、ワット・プー寺院の存在により比較的交通量も多いとされております。

環境社会影響として予想されるものとしては、要請書ベースですけれども、非自発的住民移転180世帯、それから100haの土地収用の他に、工事实施中の大気汚染、水質汚濁、騒音といった影響が想定されておりますし、それから遺跡が近いということで、この辺に関連する配慮も必要と想定されます。

環境社会配慮についてのコメント案でございますけれども、新規道路の建設と既存道路の整備を行うプロジェクトで住宅地や遺跡近くを通過することから、非自発的住民移転を含む環境社会面の影響を慎重に検討する必要があるというようにしております。

それから、この案件につきましては既に情報公開をホームページで行っておるところです。

○**作本委員長** ありがとうございます。いかがでしょう。Aカテゴリということですのでありますが、ご意見ございますか。

○**松本委員** まず質問なんですけど、事業概要の2車線というのは片側ですか。それとも、片側は1車線ですか。

○**吉倉** 片側1車線と聞いております。

○**松本委員** あと、この辺の開発のポテンシャルが高いということについては、かなりJICA側としては重視しているのかということ。つまり、私もよくこのあたりは通りますけれども、ここをどうして優先にしているのかというのは、2001年、2002年の開発調査を読めばわかるのかもしれないけれども、その部分についてのJICA自身の感触はこういう観光開発のポテンシャルということだとここには書いてありますけれども、私の意見とすれば、ODAを貧困削減に使うという中で、日本はこうしたものを増額するのではなくて、別の方法で、国際的な公約をしている中で、有効に無償資金協力を使うのに、こういう道路、ラオス南部のワット・プーというか、カンボジアに抜けるなんていう人は余りいませんけれども、ここに何十億使うのかわかりませんが、本当にこういう無償資金協力が優先的に貧困削減としてやるべき事業なのかどうかという判断としては非常に弱い書き方をしているので、そこには1つ疑問があると。ニーズのところには疑問があると。

2点目は環境社会影響ですが、ラオスにおける非自発的住民移転に対する対応というものにつ

いては、過去のレコードをしっかりと調べていただきたい。私のラオスとの十数年の付き合いからいけば、非常にずさんです。住民移転に対する対応というのは本当になっていないと思います。なので、ここについては、ラオス政府の非自発的住民移転に対してどのぐらい意思と能力というものがあるのかというのを過去の事業にも基づいてしっかりとらえていただきたいと思います。180世帯なのか、もっといるのかわかりませんが、それに対して本当にラオス政府が適切に対応できるのかどうかですね。このあたりについてはしっかりとラオス政府の能力を見極めていただきたいと思いますし、とにかくあの国で住民移転というのがある場合は本当に慎重に対応しなければいけないと思います。

○作本委員長　ありがとうございます。

○吉倉　その点は事務所含め関係者も把握しており、特に非自発的住民移転において過去の取り組みにおいて問題があったということは認識しておりますので、慎重に対処する必要があると思います。ですので、おそらく基本設計調査を開始する条件として、先方政府が非自発的住民移転の手続をきちんと実施することを最優先事項としてのチェック項目とし、事務所側に求めて生きたいと思っております。

○作本委員長　いかがですか。

○松本委員　私としては、限られた ODA の資金をここに投じるのであれば、例えばラオスのそういう能力向上についても技術協力と一体化して何かやる。あるいは、もはやなかなか止められませんが、世界銀行の融資が決まっているナムトゥンダムの大規模な住民移転の経験も踏まえながら、何か能力開発とともに、あるいは制度構築とともにこういうのに取り組むのか、それとも本当に南部の一つの事業として、この事業の 180 世帯がどう移転するかということだけにとどまるのか。そのあたりの、こういうカテゴリ A で、しかもうまくいくかどうか、ラオス政府の今までのレコードからいくと非常に不安のあるようなプロジェクトに一步踏み出そうとするのであれば、貧困削減という点でも、ラオス政府の能力の向上という点でも、あるいは環境社会配慮政策の向上という点でも、もう少し戦略的にアトラクティブな文言がこういうペーパーの中に出てきて、そこに JICA が挑戦するんだというような姿勢が本来はあった方がいいと思いますし、これでは何か、私からすると、このスタンスでやると、あの国で住民移転はうまくいかないだろうなとしか思えないところがあるので、その辺の意思を JICA の中でもてるかどうかはさすが私は大事なことだと思いますし、そこまでコミットを考えてないのならば、こういうプロジェクトには余り手を出さない方がいいというのが私の率直な意見です。

○作本委員長　いかがでしょうか。

○満田委員 質問ですが、180世帯という数字が出ているわけですから、これを判断するための調査なり、あるいは、社会影響調査とでもいうのでしょうか、移転住民の社会経済的な特性ですとか、所得レベルですとか、その手の調査は、相手側はやっていますか？ 今相手側はこういう調査をしています、これを活用可能です、これをもってミティゲーションのベースになるようなたぐいのものですと、そういう調査はされているかどうか把握されていますか。

○吉倉 開発調査の時点では線形の決定が主であり、住居が密集しているところは、アクセス道路にする、バイパス道路にするなりして、避けるような線形を組んでいますので、また今後、特に環境社会調査については慎重に実施する必要があると思います。

あと、ラオス国側はIEEレベルしか求めてないのですが、社会配慮の面については当然JICAのガイドラインに沿って慎重に行う必要があると考えております。

○満田委員 ラオス側でどのような対応をしているという情報はありますか。

○吉倉 開発調査の報告書では、環境社会配慮面は十分に確認しきれておりません。あくまでも線形を決める代替案レベルでとどまっていると認識しています。

○平山委員 私が1つ気になりますのは、これは何度も言われた意見なんですけれども、予想される環境社会影響のところの今議論になりました非自発的住民移転の次に、「その他、工事実施中の大気汚染、水質汚濁、騒音といった影響が想定されている」という書き方になっていることがちょっと気になるんですけれども、今後改修計画を進められるに当たっては、工事実施中の大気汚染等にだけ注目されるというふうにもう結論を出しておられるのかどうか。そして、その根拠というのは2001年、2002年の開発調査で十分出ているのかどうかということをご説明願いたいんですが。

○渡辺(泰) 今ご指摘のあった点は、基本的には要請書から引っ張ってきているものでして、JICAとして、大気汚染が例えば工事実施中だけと考えているという意味合いではございませんので、そういう意味で、「要請書によると」と入れさせていただいています。

○作本委員長 ちょっと私手挙げさせていただいて、松本さんが最初におっしゃったことをこの数週間考えているところで、実をいうと、今日、皆さん方にご相談かけようかと思っていたんですが、自分なりにまだ考えが固まらないので今日は控えさせていただいたんですが、前から一部出ている事業の必要性ということなんです。我々が本来、必要性、上位レベルまで入るべきか入らないべきかという大きな哲学的な問題があるかもしれないんですが、どうもそこをある程度理解しないと、このプロジェクト、どれだけ効果もっているのか、あるいは影響あるのかということとはなかなかつかみづらい。

私どもは本来環境の審査会ですからそこまでやる必要はないのかもしれないんですが、かといって、ODA 案件というのはいろんな形で入ってくる。あるいはそれを、支援委員会等もありますけれども、必ずしも社会的、経済的なニーズというもの、効果というものをよく煮詰めているわけではないということになってくると、ここで今観光開発のために役立つということがうたわれているわけですが、もう一つ、世銀とか、あるいは今の ODA の大きな流れで、貧困削減、先ほど松本さんがおっしゃったように、後ろに向かいつつあるということで考えますと、何のためにするのかというそこに行き着かざるを得ないんですね。

環境だけはそこでみることはもちろん大事なんですけど、その前提としまして、この事業は何を目的にしているのかということから、環境のところから問題を起こさせないという、私自身はそういう気持ちでおるんですけども、私も今日、メモも用意していないので失礼なんですけど、必要性をどのような形でこの審査会で検討してというか、居場所を据えて考えるべきかということとぜひ皆さん方にご相談かけたいと思います。急いでやる必要はないんですけども、何とかこの数カ月のうちに、必要性についてどのような形で我々整理しながらこの環境という問題に入るのかということとぜひ皆さんと一緒に考えていきたいと思います。

あともう一つ、満田さんがちょっと言われかけたことなんですけど、ラオス政府はこれについてどうなのかという、要請書を出してきたラオス政府はどう考えているのかということと我々まず第1番目にどうしても知らなければいけないという。それが先ほどの必要性の裏返しになるわけですけども、ラオス政府はこの観光開発道路についてどうなのかということと、我々にまず、第一次資料のような形で示していただく方途はないものかということとをここで強く感じます。渡辺さんの方に一部お話ししているんですけど、要請書そのものはみられないかもしれないんですが、要請書に添付されているアタッチメントというのがあるんですね。その中には、初期段階、一番最初の段階かもしれないんですが、なぜこの案件を要請するのかと、提出するのかという理由づけが書かれているので、こういう必要性のところを判断する上での第一次資料に必要性がさかのぼってってしまうのかなあという感じを私はもっております。そういうことで、皆さん方とぜひこの数カ月をかけて、必要性のところをどうやって考えた上で我々は環境の審査を行うのかというスタンスも含めて、あるいはどうしても必要な資料は何なのかということを考えていければと思っております。

すみません。ちょっと私の勝手な話をしたんですが、ぜひご相談かけたいと思ひまして。この件で、どなたかまだご意見があればお願いいたします。

○米田 プロジェクトをやる場合の必要性だとか妥当性だとか、あるいはそういう全体計画の必

要性等々、私は、非常に興味をもっています。個人的にはあらゆるプロジェクトにおいてそれが出発点ですので、望ましい姿としては議論していただくのがいいのかなあと思う一方、ここまで入りますと、一件一件が相当時間がかかるんですね。必要性といいますか、例えば実際に道路つくって、本当にカンボジアまで抜けるような人がいるのだろうかという疑問があるのですが、現実には、この場合ですと、開発調査で調査をして、一応の必要性みたいなものが多分いわれていると思います。他方、ぱっとみただけでは、カンボジアまで抜ける人ってそんなに多くないだろう。しかし、5年後だとか10年後だとか20年後ということになってくると、必要性ということもまた出てくるかもしれないし、そんな意味で、必要性ということ自体がなかなか確定しにくいといいますか、推定しにくいこともあるのかなという気がしております。

ちょっと中間的なコメントですけれども、ですから、ここで議論することがいいのかどうか、これもまた皆さんと考えていければいいなと思っております。

○**作本委員長** ありがとうございます。

○**田中（研）** 国際協力専門員の田中です。この14号のA改修計画に類似したものとして、現在同じ無償資金協力をやっている担当部でカンボジアの国道1号線というのをまさに今やっているわけですね。この基本設計の要請があったときに、それに先立って、基本設計に入るためには、少なくとも移転を余儀なくされる人たちの基本的な合意形成をとるべきだということで、皆様方のところでも発表があったわけですが、そういう取り組みも既に行っているわけですね。線形がはっきりしてきますので、その影響を受ける人たちの70%から80%以上の人たちの基本的なプロジェクトに対する合意形成と、もし移転せざるを得ないような状況になったら、国が誠意をもって交渉するので、それに移転する対象者の人も基本的に応じますというようなシンプルサーベイをかけたわけです。実際にはもう9割以上の賛同があったわけですね。それができて初めて基本設計に入って1号線はやっております。

ですから、この案件も、恐らくカンボジアの類似案件があるわけですから、その辺は多分参考にしながらしていくのではないかと私は個人的には感じております。

○**満田委員** そういうようなコメントをここに書き込むことは厳し過ぎるのでしょうか。

○**渡辺（泰）** コメント自体は、文章は必ずしも形は決まっていません。ボリュームに制約があるというだけです。ですので、例えば非自発的住民移転だけじゃなくて、他の、もう少し特記したい文章を入れるということは可能です。

○**満田委員** 先ほど松本委員から非常にラオス側の対応に懸念が残るというお話があり、もちろん、ここでの議論だけではし尽くせないようないろいろ深い懸念があるとは思いますが、要は

相手側にもある種のコミットメントを求めて、本当にこの案件やる気があるんだったら責任をもってここまではクリアしてほしい——ここまでというのがなかなか難しいところであるんですが、協議とか合意というのは非常に重要なプロセスだと思いますので、そこら辺について何か条件づけるということは非常に効果的な方法ではないかと思います。

○作本委員長　いかがでしょうか。

○渡辺（泰）　ちょっと条件づける言い方になるかわからないんですけども、少なくともここをきちんと配慮しろという言い方はできると思いますね。例えばラオス側の意識を高めるとか、そういったことはあると思います。文案はもう少し工夫してみたいと思います。

○作本委員長　満田さん、よろしいでしょうか。何かしらコメントの中に強くいっていただくようなことがあれば。

○遠藤委員　このプロジェクトの背景と立地概要を読みますと、ポテンシャルがあって、人口が多くて、それで有数の稲作地帯となっていますが、私の印象では、ここはそれほど豊かな土地じゃないと理解しています。私は、この辺りの道路を走ったことがあるのですが、それほど、人口が密集しているという感じを受けておりませんでした。そもそもラオスは人口密度の低いところですが、最近では、メコン川の右岸にある当地はタイの国境に接している関係で、タイ資本が入っているというおそれはあるのですけれども、どちらかといったら、材木はどんどん切り出されているとか、そういうところじゃないかなあと私は思っています。

基本的には、貧しい人たちがこの道路沿いに住み、マーケットアクセスがよくなれば生活レベルが上がるのではないかと考えており、このプロジェクトの背景と立地概要がこの必要性をもうちょっと訴えるようなことを述べられたらいいかなものかなと思っています。しかしながら述べられたこの背景、立地概要だけでこのプロジェクトの必要性というのがすぐ浮かなくてこないというのがちょっと残念であると思います。

それからもう一つは、これはどのプロジェクトの表現でも同じですけども、予想される環境社会影響で、建設時だけを対象にしている様な表現になっていますが、建設時は当然、大気汚染、水質汚濁、騒音というのは問題になりますが、都心部のプロジェクトだとこれは重大な影響を及ぼすのですけれども、ラオスの地方道では、建設期間中よりも、改良した後の交通量アップによる周辺への影響の方がより重要ではないかなという感じを受けます。

○作本委員長　ありがとうございます。

○松本委員　今の遠藤さんの意見についていえば、伐採は、私は東西が一番重要だと思うので、この南北は余り優良な木もないので、すごく影響があるかどうかちょっと疑問ですが、ただ、私

が情報として一番知りたかったのは、14Aだけでは恐らくこの開発目的は達成できないんじゃないかなあと。14Aというのは本当に途中までですよ。ですから、この先があるのかどうか。これは実は最後のカンボジアボーダーまで行くその第1フェーズとして考えているのか、それとも、これは多分、西側にタイに抜ける道路があると思いますけれども、タイに抜ける、西へ行く道路との合流点まで無償でやって、あとは実はタイに行く西側の道路を整備することによってここを何かしようとしているのか。少なくともフアイ・ペックというのとスクマですか、この2つを結ぶだけで、ここにあるような経済効果なり、あるいは貧困削減の効果というのが本当に期待できるのかどうか。これは開調を読めばいいのかもしれませんが、このあたりについても、今の遠藤さんではないですけども、私自身は余りクリアではないと。

なぜニーズにこだわるかという、別にニーズを審査したいというよりは、むしろ代替案なわけですね。私たちが環境社会配慮審査会としてガイドラインに沿ってやるべきことの一つにあるのは代替案の検討なわけです。したがって、こういう住民移転を伴い、ワット・プーの近くを通るようなこういうオプションが本当にいいのか、それともほかにオプションがあるのかというのはそのニーズのところから出てくるわけですし、ですから、ニーズに対してある程度の理解と納得が得られないと代替案の比較検討というのはなかなかできないわけですから、そういう意味で、遠藤さんと同じ意味かどうかはさておいても、このニーズのところ、開発目的のところの書き方が余りにも弱くて、これならこうまでしてやらないでもいいんじゃないでしょうかと思わざるを得ない。ですから、そこは本当にもう少しクリアに書いていただきたいと思います。

○**作本委員長** わかりました。確かにプロジェクトの背景を含めて何となくポイントがはっきりしない文章かもしれません。

○**松本委員** その先があるんですか。14Aだけなんですか。

○**米田** この五十何キロやった後ですか。

○**松本委員** ええ。

○**米田** これは案というか、私どもは、今、紙の上だけで判断しようとしているんですね。私の少ない経験ですけども、過去の無償案件で全体を設定して、第1工区、第2工区、第3工区、第4工区とって、無償がとれる限度においてひとつひとつやっていくということもあります。

ただ、政府自身はそれを全てを一度にコミットするわけにいかないんです。毎年毎年案件をとっていきますから、そうすると、ある年は出ないかもしれないし、場合によってはそれで終わってしまうことがあります。いや、理論的にいっているだけですけども、現実はどうかわかりませんが。そういう意味で、そういう壮大なコミットメントというのはなかなかできないというの

が現実にあります。

それから採択自体が我々だけでできるのではなくて、むしろ相手国政府の方にあるわけですから、そこが難しいと思っています。

ですから、こういう段階でご指摘いただいたら、まだ採択されていませんから、そういうことをまた私どもで検討したり、あるいは無償の関係者の方に伝えていくということが大事なのかなと思っています。

○**遠藤委員** これは、南部地域の道路整備で、プライオリティの高いところが要請されてきたのですけれども、当然、道路整備の順番があると思います。過去のラオスの例だと、13号線改良工事を次々と援助してきています。したがって、この区間は日本に要請したけれども、他の区間はたとえばEUに要請をするとか、いろいろ出てくるだろうと思うので、この区間のプライオリティを述べる際には、ここで途切れるというような印象じゃなくて、14Aというのは重要で、かつ、その中で最優先整備区間はここですよというような表現であれば理解できるのではないのでしょうか。

○**米田** そうだと思いますね。いろんな表現の仕方があるのかなと思います。

あともう一つは、こういう必要性、妥当性ということになってきますと、資源というか、資金には限りがあるわけですから、そうすると、援助協調みたいなものが相当出てこないといけない。ですから、援助協調ということは、他ドナーとの関係とか、あるいは世銀の関連だとかいろいろあると思いますけれども、そういうトータルな話にもつながってきますので、現地の事情がわからない状況で議論するというのはしんどいと思います。

それから、日本、あるいはJICAだけでしょっていかなければならないということは、私はそんな必要性はないと思っています。やっぱりいろんなところと協調してやっていくことが大事です。以上コメントでした。

○**作本委員長** よろしいでしょうか。

まだ議論はあるかと思いますが、すみません。時間の配分がありまして、この後、懇親会を予定していますので、次へ進めさせていただきます。次に、「インド国貨物鉄道輸送強化計画」ということで、事務局の方からお願いいたします。

○**渡辺(泰)** 資料AC.6-4-2でございます。「インド国貨物鉄道輸送強化計画」で、開発調査のフィージビリティ調査です。これも同じく要請案件のカテゴリAでございまして、環境社会配慮についてのコメントを用意しております。

プロジェクトの背景からですけれども、インドでは、貨物の輸送量が年率15%で伸びていると

一方、貨物鉄道の輸送能力が限界に近づいており、鉄道の整備強化が不可欠な課題になっていると。特に首都デリーと東西の玄関港でありますムンバイ、ホウラーというのはカルカッタの隣にありますが、そして南東部のチェンナイを結ぶ「黄金の四角形」と呼ばれる貨物の輸送量が全国の65%を占めているということで、今後も輸送量の増加が見込まれることから、高い軸圧に対応した高速鉄道の導入の整備が必要になっているということで、事業概要としては、ムンバイ、デリー、ホウラー間の鉄道輸送力強化のための技術面・経済面・資金面における妥当性・実現可能性に関する調査というものでございます。

サイトとしましては、ムンバイとデリー間、1,350 km、及びデリーとホウラーを結ぶ1,450 km、合計で2,800 kmというもので、コンピュータ制御の複線の貨物鉄道を整備するというものでございます。

ムンバイ、デリー、ホウラーの紹介を下に書いてありますけれども、環境社会影響として予想されるものとしては、要請書によれば、土壌汚染、騒音・振動、生物・生態系への影響、非自発的住民移転、土地利用、資源開発、既存の社会インフラ、社会サービスへの影響が予想されております。

環境社会配慮についてのコメントとしましては、対象となる事業は2,800 kmの鉄道の建設であり、非自発的住民移転、騒音・振動のほか、生態系や土地利用、地域経済への大規模な影響が生じる可能性がある。実施については、既存の交通システムの改善を含む代替案との比較を行う等、慎重な検討が必要であるというようにしており、情報公開を行っているところでございます。

○**作本委員長** 強化という場合には、具体的に、もう既にある鉄道、例えば拡幅したりとか、そういうことですか。あるいは全く新しく、鉄道のないところに鉄道を引くという、そういうことも入っているんですか。

○**渡辺(泰)** 既に鉄道はあるわけですが、新しく線路を引くということも想定されますし、あと、既存の線路を使うことも想定されるかと思うんですが、そこはまだこれから確認するところですので、ちょっと明確にはなっておりません。ただ、新規の線路を引くという可能性はあるという状況になっております。

○**作本委員長** わかりました。いかがでしょうか。ご意見があればお願いします。

これはかなり膨大な事業ですね。これは、はいそうですかというわけにもなかなかいかないぐらい大きい事業なんで何ともコメントしようがないんですけども、どうでしょう。

○**遠藤委員** 貨物輸送量が年率15%、これは膨大な増加量ですが、これは何年間続いているのか、その辺を明確にした方がいいと思います。

それからムンバイ～デリーとか、デリー～ホウラーを全区間を通して輸送する量があるのか、それとも大都市の周辺だけなのか。いわゆる大消費地として、デリーとかコルカタとかムンバイというのはかなり独立しているのではないかと思います。それからムンバイあたりは対外的に外国へ出す貨物がある。そういう意味では、この貨物輸送量が本当に年率 15%であるというのは他のインフラ施設状況から信じられない。

多分これは旅客と貨物と一緒に路線じゃないかなと思います。そうすると、旅客が伸びているために貨車の列車数が制限されている場合があります。それに対し、夜間に貨物を輸送したり、大きな駅では引き込みをつくって旅客列車を優先的に通過させるといった段階的整備があり、一気に複線を導入するとか、マルチモーダル交通体系導入というのは大規模投資になり過ぎるのではないのでしょうか。この背景として、現状の問題点を明確に、強く述べていただきたいと思います。

○満田委員 これはもう9月上旬より公開しているということなので、今のお話はひょっとしたらご報告という意味でのお話かなあと思ったんですが、いかがでしょうか。

あと、相当の規模の鉄道事業なので、やはり非自発的住民移転というものは巨大な数になるんじゃないかと想像されていまして、既存のものの沿線の拡幅だったにしろ、あるいは新たに用地を取得するのだったにしろ、鉄道事業というのは本当に大規模な住民移転を伴うことが多いと思います。今、大体何世帯ぐらいというのがわかっているのでしょうか。もしわかっているとしたら、ここら辺にもうちょっと具体的に書いておいた方がよろしいんじゃないかと思いました。

○渡辺(泰) 情報公開というのは、「情報公開」の欄の下の部分を情報公開にしているということですので、基本的には、今日審査会の方にご報告させていただいてまして、情報公開でもしコメントが出てきましたら、そういったコメントも踏まえて、後の資料で出てきますけれども、また JICA コメントを入れた格好でどういうふうに関外務省に提言したのかというご報告をさせていただくということになります。

あと、ちょっと先ほど申し上げましたように、新しく線路を作るのかどうなのかというところが必ずしもはっきりしてないということがありまして、用地取得がどうなるのか、住民移転数がどうなるのか、ここはまだ情報がない状況ですので、先ほど遠藤先生からご指摘あった点も含めまして、恐らく基礎的な情報をちょっと集めるというのが第一にあるのかと思っております。

○満田委員 その基礎的な情報を集めるというのは、外務省にこのコメントを出す前に集められるということなんですか。

○渡辺(泰) 今の段階では案件が採択されるかどうかわからない。つまり、要請のあった段階

ですので、通常であれば案件採択後に、要するに実施することが決まってから相手国に問い合わせるとするのが通常です。もし採択前にいろいろ問い合わせると、逆に案件が採択されるのではないかという誤解を生じる可能性がありますので。

○満田委員 採択するか否かを考える際に、社会的な影響で住民移転数なんて最も基本的な数のような気がしないでもないんですが、何か要請書にそういうようなことが書かれていないんですか。

○渡辺(泰) 書かれてないです。

○松本委員 これは非常に重要な点で、ガイドラインの議論のときにもかなり時間を使った点です。つまり、要請段階で問い合わせをしましょうというのは、これはガイドラインの議論の中で何度も出てきます。もちろん、一般論としては、今おっしゃったように、問い合わせれば期待をもたせるということはあるかもしれませんが、少なくともガイドラインの議論の中では、情報が不十分な段階でとりあえずやりましょうというのはやめましょうと。したがって、ある程度、例えば今いった基本的に重要な情報について書かれていないならば要求する、出してこないならば落とす、それぐらいの姿勢で要請段階を対応しましょうというのが少なくともガイドラインの精神ですので、今の点はぜひとも原点に戻って、要請段階で必要な情報はぜひとも問い合わせさせていただきたいと思います。

○作本委員長 私も今の松本さんに100%同意でして、要請書のところでどううたっているのか、相手の国の政府はやる気があるのかどうか、どのぐらい前提を固めているのかどうか、これはいつてくれないと議論する以前の問題なんじゃないかという気がしますよね。前にもインドで新幹線がありましたけれども、JICAさんでかなり厳しく対応されたということを聞いておりますが、要請書でどのぐらいこの案件を必要としているのか、やってもらいたいのかという熱意も伝わらないような案件はやっぱりここで議論に値しないのではないかという気がします。

そういう意味では、要請書そのものじゃなくて、そこに添付されている書類ありましたよね。そのオリジナルの部分ぜひこの審査会に私はかけていただきたいと要望したいと思うんですが、いかがでしょうか。これで恐らく松本さんの考え方にもかなり答えられるのではないかと思うんです。いかがでしょうか。即断できなければまた……。

○米田 要請書類ということですがけれども、私も、要請書類、よくみることがあるんですけども、期限みたいなものがあるものですから、ぱっぱと書いてとにかく出すというふうな形式的なものが結構多いものですから、見るのが仮にできたとしても、それほどの情報が入っているとは、私の経験からすれば思えないんですけども、いずれにしても、これが出せるのかど

うか、ちょっとこちらで検討させていただきまして、時間いただければと思っております。

○**作本委員長** ぜひその方向で、可能でしたらお願いいたします。

○**遠藤委員** もうちょっとざっくりばらんな話をすると、一般的には、要請を出す前に事前調査を行っており簡単なレポートがあると思います。そのレポートの準備段階で、環境配慮がされていなければ、その指摘をするような仕組みを作る必要があると思います。要請する前のこの事前の調査のときに、ハードばかりでなく、要請前の調査というのはこうあるべきといった指導をしたほうが良いのではないかと、ぜひレポートを添付するように努力してみてください。

○**作本委員長** 強くその方向で要望いたします。これこそがガイドラインに添付したあれの趣旨でもありますので、ぜひ JICA 側で検討をお願いしたいと思います。

○**田中(研)** このインドの案件につきましては、まずスキームのところで、フィージビリティスタディで来ているということも本当は重要だと思うんですね。2,800 km といいますと北海道から沖縄までの長さ。それは一部新設、一部フィアビリティかわかりませんが、それを F/S で要請してくるのが本当に今どうなのか。むしろマスタープランづくりをきちんと地道にやって、10年後か20年後か知りませんが、その時点で本当に必要になったら F/S をきちんとかけるというやり方もあっていいんじゃないかというのが改訂ガイドラインのとき随分議論したことなんです。そのあたりも1つ重要なポイントではないかと思えます。このスキームが何で来ているかですね。

○**平山委員** 要請段階だから余り情報がないんだという話と、先ほど松本委員からあった意見をあわせて考える必要がやはり私はあると思うんですね。ここで審査する場合にどういう情報が必要かということは、要請書に書いてあるうまいが、やはりある程度は必要だということがあると思うんですが、最初の「プロジェクトの背景」のところに書いてありますような、「一番終わりから2行目ですけれども、「複数の交通機関を連携させたマルチモーダル交通体系の整備」云々という、非常に立派なことが書いてあるのであれば、じゃあこの文章の背景というのは一体何かということまで含めて少し議論していただきたいと思うんです。

私、ムンバイに行ったことがあります。あそこはたしか海に近いんですね。そうすると、海上輸送まで含めて議論された上でこの表現になっているのかどうか、そこまで含めてマルチモーダル云々というおられるのかどうかということも、状況としては、我々としては知りたいと思えますね。

○**作本委員長** 他の方でご意見あれば。——よろしいでしょうか。

じゃ、すみません。時間の関係もありますので、次の4番の方に移りたいと思います。カテゴリ

A案件コメントの報告、次の平成 17 年度採択案件の報告、これは合わせて事務局からお願いいたします。

○渡辺(泰) 資料 AC.6-5、「スリランカ国ヴィクトリア水力発電所増設計画」でございます。
これは既に以前、審査会の方にご説明しまして、最終的なコメントだけご紹介しますと、JICA 総合コメントとしましては、ここにありますように、電力需要の増加に伴い、電源確保は重要な課題であり、水力発電は開発を限りなく進めていく必要がある。本案件は既存施設の拡張であるため、環境への影響も少ない。しかし、現在実施中の電力マスタープラン調査により、プロジェクトの優先順位づけがされる予定であること、円借款供与は電力セクター改革の進捗をみつつ検討する方針になっていることから、電力マスタープランの調査結果、電力セクター改革の進捗をみるため、継続検討としたいというコメントをしております。

最後に AC.6-6 でございますけれども、無償資金協力の採択案件でございます、カテゴリ B がマダガスカルのパイパスと南北の連絡道路の案件、それからカテゴリ C が 2 案件でございます。

○作本委員長 ありがとうございます。今ご報告ありましたけれども、ご意見、コメント等あれば。

○満田委員 今の 2 つの説明についてということによろしいんですか。

○渡辺(泰) はい。

○満田委員 マダガスカルのパイパスなのですが、しつこいようで恐縮ですが、「首都圏における事業であるため住民移転の発生が懸念される」ということが書いてあるんですが、実際問題、何世帯ぐらい発生して、だから B だと判断したというような根拠となる数字はあるのでしょうか。

○吉倉 これは、マダガスカルが EIA を実施したというレベルまで聞いておりますが、恐らくこのマップだけ示されたので、首都圏、アンタナナリボですので住民移転が発生するだろうと我々審査チームが判断してコメント入れまして、要請書段階ではそういった住民移転については全く触れられていませんでした。慎重を期して、まず EIA、これはまだ全然入手してないんですけれども、まずそこを確認してから実施するよう無償資金協力部の方に頼んでおります。

○原嶋委員 EIA というのはマダガスカルの国の？

○吉倉 そうです。

○原嶋委員 ということは、また A の可能性があるということですよ。規模ではないんですよね。そこはよく……。

○渡辺(泰) ちょっと EIA の中身を確認して、場合によってはカテゴリ A に変更があり得るというようにみております。

○松本委員　今の点ですけれども、遠藤さんも忌憚のない意見をいつも述べられてますが、私も忌憚なく述べますと、どうも無償案件はカテゴリ分類が非常に甘いと思いますね。Bに流れがちのようですね。はっきりいって。これはJICAのもっているリソースもありますし、外務省との関係もあるし、今までの経緯もあるでしょうから、これは私としては逆に非常に心配です。無償は実際にやるわけですから、要するに規模は有償より小さいにせよ、実施案件ですから、開発計画というか、計画で青写真をつくるわけではなくて、実際に人を動かし物をつくるわけですから、そのカテゴリ分類が甘いというのは非常に問題だと思いますね。ですから、今渡辺さんが、規模を見直して、みて、もう一度再検討する可能性もあるとおっしゃいましたけれども、これは多分、ここの審査会のメンバーからいけば、全員一致で、カテゴリはAでしょうというべきところなんじゃないかと思います。ですので、私はそこはちょっと警鐘を鳴らさせていただきたいと思います。

それから「スリランカ国ヴィクトリア水力発電所増設計画」なんですが、これは教えてほしいんです。JICAの総合コメントの結論が実はよくわからなかったんです。私の日本語の能力なのかもしれませんが、「本案件は、電力マスタープラン調査の結果、電力セクター改革の進捗をみるため、継続検討としたい」ということは、今回は見送ったということによろしいのかどうか、この点を確認させてください。

○吉倉　この点は、実は現在、開発調査として、スリランカ電力マスタープラン調査として国レベルの電力開発に関する開発調査を行っているのですが、これはまだ1年ほど残っており、その中で優先順位が確認される必要があるのではないかと経済産業省のコメントがあったそうですので、しばらく動く見込みはないと聞いております。

○松本委員　無償のことについては何かコメントはないでしょうか。

○米田　私は、こういう審査会で議論いただくのは非常に大事なことだと思っておりまして、そういう方向に来ているのでいいことだと思っています。私も無償の事業をやって、住民移転といったことは本当に大事なことなのです。実務をやっている人間はもう直観的に、ここに例えばあるものをつくるということになると、人は何人住んでいるんですかということをお聞きですね。ですから、そういう意味で、どの段階でこういうふうにAとするのかBとするのか、あるいは実務の段階でも、私のときにはガイドラインがなかったわけですから実務の判断でやってきたわけですが、これは本当に感想なんですけれども、余りAというふうにしてしまいますと、実務関係者の人は、Aという宣言を受けて、それなりに物すごく身構えてしまうところもあると重いです。ですけど、だからといって、やっぱりAであるのであればそれはAとしなければいけ

ません。

○**作本委員長** いかがでしょうか。松本さん、何かご意見ありますか。無償のところは難しいですね。時間もだんだん迫ってきているんですが、これからもこの無償案件でこういうことは起こり得ることで、我々の方も考え方をだんだん固めていかなきゃいけないことだと思います。よろしいですか。無償案件についてはじゃこれからも気をつけていくということで。

では、これで今日の議題は終わりましたけれども、最後に次回以降の予定ということで、渡辺さんの方からお願いします。

○**渡辺(泰)** それでは次回でございますけれども、9月26日、場所はJICA本部11I会議室とJICA兵庫ということで、「インドネシア国バリ州水資源開発管理計画調査」の答申案をご議論いただくという予定にしております。ちょうど今日、諮問書のコピーをお配りしております。これはもともとマスタープラン調査の中で特定された優先プロジェクトについてF/S調査を行うというものでございまして、そのF/S調査の対象案件でカテゴリAになるものがあるということで諮問させていただいております。

それから10月なんですけれども、第2月曜日が10月10日で祝日ということもありまして、今のところ予定している議題がないものですから、特に何もなければ10月10日はお休みさせていただきまして、10月24日に開催というようにさせていただきたいと思っております。

以上でございます。

○**和田委員** ももとの予定では10月17日と10月31日となっていましたけれども、それを変更して10月24日にするということですか。

○**渡辺(泰)** そういうことです。そういう意味では、10月、2回考えておったんですけれども、10月は1回だけにさせていただきたいと思っております。

○**作本委員長** もう既に予定に入れているかと思うので、その関係かと思うんですが……。

○**和田委員** 私は予定入れてますけれども、いや、皆さん、大多数の方がそうでなければ結構ですけれども。

○**作本委員長** 皆さん方のご都合を聞いた上で。私も今消したんですけれども、当初、10月17と31になっていたんですが、これが24日、ちょうど間の週、月曜日ですけれども……。もとの日程のどちらかというわけにいかないですか。

○**渡辺(泰)** じゃ10月17日で置いておきましょうか。

○**作本委員長** どうですか、和田さん。

○**和田委員** 私は結構です。

- 作本委員長　じゃ17の方を、すみません。
- 渡辺（泰）　じゃもとどおりで、17、31日にさせていただいて、10月はもしかしたら1回だけになるかもしれないということで、2回だけ予定はとらせていただければと思います。
- 作本委員長　それでは、「その他」でどうぞ。
- 松本委員　実は審査中、カテゴリA案件のプロジェクトの英語のリストとか、あるいは現在進行中のプロジェクトのリストというのはホームページにあるんですが、ホームページのアドレス変わりましたよね。確認なんです。実は私ずうっとお気に入りに入れておいて、それはチェックしてたんですけども、全然動かないなあと思いながらずうっとみていたら、突然、全然違うURLでこの新しい情報が更新されていたのでちょっと驚いたんですが、確認はされてないですか。実はその2つ、ホームページが存在してないかどうかを確認していただきたいのです。途中までとまっている、4月か5月ごろで終わっているホームページと、それからこうやって更新されているホームページと2種類あると思います。JICAの中に。ちょっとそれを確認していただきたいなと思います。
- 渡辺（泰）　わかりました。確認してみます。我々の知っている範囲では、URLを変えたということは聞いてませんので、なぜなのかわかりませんので確認してみます。
- 作本委員長　先ほど、日程をまたもとに戻したんですが、会議室がとれるかどうかによって会議の場所も変わるかもしれないので、改めてまたメールで確認を……。
- 渡辺（泰）　ええ。場所の方はまた追ってご連絡差し上げます。
- 作本委員長　わかりました。今日の審査会、何か「その他」でありますでしょうか。——よろしいですか。
- それでは、これできょうの審査会、終わりにしたいと思います。

——了——