

第12回環境社会配慮審査会

日時 平成18年3月13日(月)14:00~17:30

場所 東京国際センター テレビ会議室、JICA 兵庫テレビ会議室

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
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

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	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	田中 章	武蔵工業大学 環境情報学部環境情報学科 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
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

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
村瀬 憲昭	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

川谷 暢宏	独立行政法人国際協力機構 社会開発部 第三グループ 運輸交通第二チーム
小泉 幸弘	独立行政法人国際協力機構 アジア第一部 東南アジア第三チーム
小野 智広	カンボジア事務所 事務所員
山下 晃	カンボジア事務所 企画調査員
戸次 庸夫	片平エンジニアリング
戸田 利則	片平エンジニアリング
磯元 賢志	片平エンジニアリング
清水 のりこ	国際環境 NGO FOE Japan
郡司 勇	PCI
林田 貴範	株式会社 長大

作本委員長 それでは、2時を回りましたので、第12回環境社会配慮審査会を行いたいと思います。

きょうお手元に届いております資料のとおり、まず1番目にケニアのナイロビ都市交通網整備計画

調査、こちらの方におよそ1時間ほどいただきまして、報告等をいただきます。その次に第2番目のカンボジア国の第二メコン架橋建設計画の方に移りたいと思います。さらにその次、3番、4番の順に行っていきたいと思います。

それでは、1番目の案件に入ります。事務局の方からよろしく願いいたします。

渡辺(泰) それでは、まず最初に案件の概要について説明をお願いしたいと思いますので、社会開発部と調査団の方からお願いします。

川谷 案件を担当させていただいております、JICA社会開発部の川谷と申します。本日はお忙しい中、ご出席ありがとうございます。

案件の概要を簡単に述べさせていただきます、続きまして、調査団の方から、パワーポイントの資料を使いましてご説明を差し上げたいと考えております。

本案件の概要につきまして簡単に申し上げますと、ナイロビ、ケニアの首都でございます、250万人の人口を抱えておりますが、その250万人の都市に対して、市内の道路が未整備であったり、あと国際道路と市内の道路、同じものが使われているといった状況ですとか、あとはミッシングリンクといまして、本来なければいけないところの道路が整備されていないというような状況がありまして、その結果として、交通渋滞、大気汚染、交通事故といったような都市交通に係る問題がいろいろと起こっている状況です。この状況に対しまして、本マスタープランを策定することによりまして、その最適な都市交通網を提言するといったものが、簡単ではございますが、このマスタープランの趣旨でございます。

流れの概要につきましては、2004年度をかねまして、マスタープランの策定、本年度は、マスタープランの優先プロジェクトに基づきまして、プレフィージビリティスタディの実施を行っております。具体的な内容は調査団の戸次団長の方からご説明いただきたいと思います。よろしく願いいたします。

戸次 片平エンジニアインターナショナルの戸次でございます。本調査に関しまして、総括を務めさせていただいております。1時間の質疑応答ということでありますので、15分から20分程度にわたりましてご説明を申し上げたいと思います。

(パワーポイント)

まず、画面をみていただきたいのですが、ケニア、特にナイロビは、ご承知のように、鉄道を中心にして、アフリカのトランスポーターションの拠点で発展してきた街でございます。しかしながら、

鉄道は少し衰退をたどっておりますけれども、道路交通が非常に発達してきまして混雑を来していると。こういった中で、ナイロビにおける 20 年先を考えた都市交通としてのあるべき姿、このグラウンドデザインをやってみようというのが本案件でございました。

ちなみに、ケニア、特にナイロビは、うたい文句としまして「Green City in the Sun」、すなわち、太陽の下での緑豊かなまちをつくらうではないかというのがナイロビ政府を含めたキーワードになっております。

ちなみに申し上げますと、マータイさんという方は緑化運動でノーベル賞をとった方でございまして、ケニア国では大変緑というのを重要視しております。もちろん、道路案件とかいろんな案件で、土地収用とか、そういう環境社会的な問題が発生しておりますけれども、これに関しましても、ケニア政府は、私のみますところ、比較的誠意をもって対応していると考えております。

こういった作業環境の中で、私どもは、今お話ございましたように、20 年先を考えたマスタープランと、その中で今すぐ何をやらなければいけないかというハイプライオリティプロジェクトを抽出いたしまして、そのプレフィージビリティスタディをやったわけでございます。私の方でマスタープランを若干ご説明させていただきまして、戸田の方からプレ F S のお話をさせていただきたいと思っております。

(パワーポイント)

これがナイロビ市の全景でございまして、この画面をみてご理解いただけますように、東京と比べまして非常に緑豊かなまちでございます。調査団としましても、この緑豊かな環境を保全しながら、かつ、現代要求されております近代的な道路交通、特にバスとか含めて、そういった現代的なニーズにどうアンサーしていくかと。これの共存を、あるいは調和を一番念頭に置いて作業してまいりました。

(パワーポイント)

これがナイロビ市の中心である CBD、セントラル・ビジネス・ディストリクトと呼ばれるエリアでございます。ここでご留意いただきたいのは、現在、ナイロビ市は隣国からの難民が流出してきておりまして、この近代的にみえるビル街でさえ、昼間は外国人は歩いて散策できない。車でさっと通る程度である。したがって、都市交通問題を解決しながら、かつ、その中で安全をどう保持するのだろう、どう改良していくのだろうというのも大きなテーマになったわけでございます。

(パワーポイント)

都市交通問題の問題点を少し環境面を含めてレビューしますと、まず1番目は都市スラムと貧困層のための交通網がどうあるべきか。ご承知のように、次の画面に出てまいりますけれども、ここではキベラという世界有数の貧民窟といわれるところをもっております。それから2番目が、当然のことながら、交通網の未整備でございます。特に後半で議論させていただきますけれども、ミッシングリンクが非常に多いということでございます。それから3番目、公園都市の保持。それから4番目、いつも問題になりますけれども、大気汚染、騒音対策。道路はつくってもいいけれども、道路をつくってしまうと、どうしても大気汚染とか騒音が増加してくるわけございまして、ここをどう解決しようかと。それから5番目は交通ルールの欠如でございます。この5つが都市交通の問題点といわれております。

それから私どもの調査をする上で最も重要視しましたのは、参加型の計画をつくっていかうということで、このために、SEAという手法、戦略的環境評価とでも申しますか、この手法を通じまして、第3回にわたるステークホルダーミーティングをやっております。まず1回目の目的は、問題点の共有をしようということでございます。というのは、10人寄れば10人とも問題点が違ってきます。そうしますと、当然のことながら、その解決するシナリオは違ってくるのではないかとということで、第1回目は問題点の共有。プロブレム・アイデンティフィケーションと呼んでます。2番目は、問題がわかりましたねと。じゃそれをどう改良しましょうか、あるいはどうインブルーブしていきましょうかというときにも、また意見が違ってくる。そうすると、考えられるいろんなアイデアを出してくださいということで、いろんなアイデアの集大成をやる。プロポーザル・オブ・ポッシブル・インブルーブメントスキームということになります。それから4番目はハイプライオリティで、いろんなファンドの制約等もございましてけれども、それをどの順番で実施していきましょうかということがテーマになったわけでございます。

(パワーポイント)

これが先ほど申しましたキベラの貧民窟でございまして、これは国連が今インブルーブしようということで大々的なプロジェクトを展開しております。当然のことながら、私どもの開発調査もこれと歩調をあわせながら、私どもが担当しました交通網でございますけれども、交通網の面からみて、このキベラをどう改善していくかということも重要なテーマで、私ども調査団としましては、たびたび国連と協議をいたしております。

(パワーポイント)

これが後半で議論していただきますミッシングリンクの典型的なものでございます。ここで1つだけリマインドさせていただきたいのは、東南アジア等におきましては、道路を建設しようというときに用地買収の確保というのが非常に問題になりますけれども、ケニアは、イギリスで都市計画、あるいは道路ネットワークの計画をしたせいか、道路リザーブエリアと呼んでますけれども、道路を建設するエリアはもう既に確保しているのですね。確保してますけれども、いろんな理由でネットワークを完成してなくて、その一部が欠落している。この欠落している道路を私どもはミッシングリンクと呼んでますけれども、この欠落した理由は2つあります。

1つは、当然のことながら、お金がないということ。それから2つ目は、ここにナイロビ川が走っておりまして、そのナイロビ川にかかる橋をかけきらない。これはもちろん技術的な話もありますしお金のこともあります。私ども、ミッシングリンクの建設というのは、こういった道路、橋を建設して道路を少し延伸させることによって道路ネットワークを完結編にもっていきたいというのを目的としております。

(パワーポイント)

これはちょっと図面が悪いですが、公園の都市、グリーンリンクが非常に多いから、これをリザーブしたいという図面でございます。

(パワーポイント)

これは街の中の風景でございますけれども、こういったように、一貫して、みてわかりますように、エアープリユーションが非常に問題になっている。したがって、この既存道路に関しましては、このポリューションをどう削減していくのかというのがテーマになっております。

(パワーポイント)

これも同じようなことですね。非常に道路が混雑している。それから小さなバスが非常に多い。当然のことながら、騒音と汚染が非常に問題ということです。

(パワーポイント)

一見してわかりますように、非常に混雑を生じております。

(パワーポイント)

これは真ん中あたりが先ほど申しましたCBDでございますが、その周辺の道がいかに込んでいるかということを示しております。

(パワーポイント)

これはマタツと呼んでおります小型バスでございます。これが車をもてない庶民の、交通弱者と申しますか、こういう連中の唯一の輸送手段になっております。

(パワーポイント)

これが昔からあります鉄道でございますけれども、これは今時速 10~15 キロぐらいしか走れませんが、かつ、これがステーションでございます。ステーションと申しましても、日本と違いまして、何も踏み台もないようなところで、適当に列車がとまって、適当に乗り降りをしているということで、交通弱者の人は大変苦しんでいるような状況でございます。

(パワーポイント)

ここらあたりはすべて交通状況の現況を示しております。

(パワーポイント)

今までご説明申してきましたけれども、道路網の現状と問題点を整理してみますと、こういうことがいえるかと思っております。1 番目はミッシングリンク。先ほど申しましたネットワークはある程度できているのですけれども、肝心の川の上の橋ができてないことによって道路が欠落して、網としては働かないようになっているということでございます。

それから、これはワイドニングとか、表面の改良とか、そういうことでございます。

それからバイパスコンストラクション。これはナイロビ市の中心が非常に込んでおりますので、ナイロビ市の中心を直接的に改良するのが一つの方法。もう一つの方法としましては、まちのアウトスカートと申しますか、郊外部を通すバイパスをつくった方がいいだろうということでございます。

次がジャンクションインプルーブメント。これはまちの真ん中の交差点の改良。

それから一番最後、これは目新しいかと思えますけれども、NMTインプルーブメント。NMTと申しますのは Non Motorized Transport。先ほど申しましたマタツにも乗れない人々がいるわけです。キベラの貧民窟から来た人々は工場まで行くのに、それさえ利用できないと。こういった人々が歩く歩道が必要でございます。これを彼らはノンモーターライズトランスポートと呼んでおります。

ちなみに、後で出てくるかと思えますけれども、彼らは 1 日に 6 キロ、7 キロ平気で歩いているような状態でございまして、この状態が社会的な問題の一つ。あえていえば、これも社会不安をふやしていく一つの要因ではなからうかと認識しております。

(パワーポイント)

これは、みてわかりますように、画面の上の方と下の方は比較的道路はあるのですね。ところが、

その道路と道路をコネクションしている道路が、今マークしておりますが、あそこに小さな川、川といっても5メートルもないような川ですね。ところが、そこには木橋がかかっております。当然のことながら、車が通れない。それから悲惨なのは雨季の状態ですね。雨季になりますと、人すら歩くのもやっとな状況でございます。

(パワーポイント)

これはランガッタ道路といまして、世銀が融資をつけてインプルーブした道路で、このランガッタ道路が住民によって非常にアプリシエイトされている状況でございます。真ん中のセンターラインなんかみてもらおうとわかりますように、グリーンベルトを十分にとって、私が一番最初にご説明しましたように、グリーンと近代的な道路との共存を図るとというのがテーマになっております。

(パワーポイント)

ここらあたりはすべてマスタープランのアウトプットの一例を示しております。交通解析をやった結果でございます。

(パワーポイント)

これはモーダルシェアとでも申しますか、交通手段はどうなっているのだろうかということを示した表でございます。一番左側の紫色、これは50%近くなっていますが、これが実はウォーク、歩くことでございます。すなわち、交通手段として50%の人が、先ほど申しましたように、歩くことに頼っている。したがって、ノンモーターライズトランスポートがいかに重要か。またミッシングリンクが比較的ショートカットするわけでございますけれども、ここらあたりを整理することによって、彼らが5キロ歩いているのを3キロぐらいで行けるのではなからうかという話でございます。

(パワーポイント)

今まではマスタープランの概要のご説明でございまして、これから先はプレフィージビリティスタディプロジェクトの説明にいかせていただきたいと思います。プレフィージビリティスタディと申しますのは、マスタープランの中で提案したのは各道路セクター、パブリックセクターとかいろいろ含めて数多くあったわけでございますけれども、この中で今すぐやらなければいけない案件、技術的にも必要性が高い、経済的にも非常に効率性が高い、かつ、ステークホルダーの方が要求しているという案件をセレクトしたわけでございます。

1番目に挙げましたのはスタディ・オン・コンストラクション・オブ・ミッシングリンクでございまして、ミッシングリンクも16個ぐらいあったのですけれども、その中で必要度の高いものとして、

3、6、7というスリーリンクを選んでおります。それからスタディ・オン・トラフィック・インプリメント・プラン、CBDということで、セントラル・ビジネス・ディストリクトにおける交通渋滞の解消をどうするかというテーマでございます。3番目がバス・マタツシステムのインプリメントスタディでございますけれども、これは先ほど申しましたように、特に交通弱者に対して、歩けばいいだろうという問題ではなくて、バスとかマタツを改良しまして、彼らに便利なトランスポートファシリティを供給したいというのがテーマでございました。

これからミッシングリンクに関して概要をご説明させていただきたいと思っております。

戸田 副団長をやらせていただいております戸田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

マスタープランからプレフィージビリティスタディ、特にミッシングリンクの方にプライオリティプロジェクトが移りまして、その説明をさせていただきます。

(パワーポイント)

まず、これがセレクション・オブ・フィージビリティスタディということで、ミッシングリンクはここになってます。それで、ほかの案件は主にCBDの交通渋滞を解消する案件になってます。まず16ミッシングリンクございまして、全体のミッシングリンクでいえば、お手元にお配りされているJICAさんの資料によりまして、カテゴリAということでされてますが、今回選択しましたミッシングリンクにつきましては、住民の移転がないこと、特に住居の撤去がない、道路用地の確保済み、特に環境社会配慮に負荷のないものということで選んでございます。また恒久的な建物の取り壊し、移転も全く発生しない案件を選んでございます。それを以下説明させていただきます。

(パワーポイント)

ミッシングリンクが16ありますが、典型的なものを1、2、4、5、あと10、11、12、13と取り上げています。地図で示せば、ミッシングリンクは全体にこういうふうな分布になります。今回取り上げたものはこのミッシングリンクに当たります。この辺にキベラのスラムがございます。

それで、現在のミッシングリンクを選んだ説明の中に、環状放射道路の形成、特に環状道路を形成するミッシングリンク、道路ネットワーク上重要なミッシングリンクということで、ウエストランドからYayaセンター、キベラスラムへ抜けるミッシングリンクを選んでございます。特にキベラスラムからはウエストランドとかYayaセンターに勤めに出る方が、歩いて出る方が多いもので、この重要性があるということで選んでございます。

(パワーポイント)

これがウエストランドのランドアバウトです。こういう形で、パイロットプロジェクトで信号をつけたり、こういう秩序ある交通にパイロットプロジェクトで直してございます。これが人の動きですが、こういう歩行者信号もつけてます。これがキベラスラム。歩行者は今のウエストランドからキベラスラムに移動します。そしてまた、先に団長の方から説明ありましたが、生活圏が小さな河川によって分断されているということで、3本の河川で生活圏が分断されてございます。これが問題点。これがナイロビ川の断面です。非常に小さい川ですが、ここで子供たちが渡るような粗末な橋しかない。こちらは何も整備されてないというのが現状です。

(パワーポイント)

これもそうですが、これは2番目の川です。これは3番目の川で、ここは木橋もなく、ここに石を置いてみんなが渡っている。これは雨季なんです、だれも渡れないという現状です。これがミッシングリンクの現状です。

現在計画しているミッシングリンクは、今ご説明いたしましたウエストランドから、点線は新設です。そして現在ある既存道路を利用して抜ける道路2本、3、6と7ということで計画しております。キベラスラムはこのあたりにあります。

(パワーポイント)

これが全体のキロメートルで、主に3キロメートルぐらいの既存道路の計画と、5.5キロぐらいの新設道路が計画の主要になってます。これがミッシングリンク3です。スタートは既存道路を使いまして、今おみせしましたリパークロッシング付近で、道路用地の中にこういう仮設ガレージが占拠しているのですが、主な道路用地はあいているということです。

これは6です。ライトウェイ30メートルは確保されているという形になってます。

これが7です。7のクロッシングは、こういう木橋を人が通っていると。これをみていただいでわかりますように、大きなYayaセンターという商業地帯ですが、まだ未整備のまま。人がこうやって歩いているという現状です。現況の問題点というのは今おみせしましたように、自動車、歩行者が通行できない。そのために、走行時間と走行費用の損失、ナイロビ市全体の交通渋滞、また歩行者ルートの欠如で、貧困層の通勤が非常に困難。特に雨季は難しい。あとは周辺住居というのはアクセスがない。また、彼ら、こういう歩行している人を対象にしている顧客というのが雨季に通行できないために、露天商とか、仮設屋台があるのですが、顧客の減少が非常に多いということです。

これは雨季ですが、みておわかりのように、全く通ることができないという状況です。

自転車で遠いところから荷物をもって行って運んでいる人です。この方たちは通勤のために歩いているのですが、なかなかスムーズに通行ができない。このために、ミッシングリンクの目的として、こういった生活圏の改善、あるいは道路網でいえば、主要な環状道路の形成、そして大事な歩道、自転車道の形成ということになります。

(パワーポイント)

そのために、これは交通需要予測ですが、2005年と2015年でとってます。これをみておわかりのように、これは2車線の場合どれくらい混むか、4車線の場合どう混むかという予測をしたものですが、4車線が必要なのは2015年から2020年に必要だということで、段階施工ということで、イニシャルステージとアルティメイトステージで2車線、4車線を分けてます。投資を最小にするためと、今あるオープンスペースに現在仮設で商業活動を行っている方を移していくということも含めてやっています。

また、ここで水色で書きましたが、特にNMT、自転車道、歩行者道、これはNGOも非常に真剣に取り上げている課題なので、3回のマスタープランと、3回のフィジビリティスタディーでのステークホルダーミーティングを計6回やり、こういうものを全市につけようということが決まりました。その一番最初の例になると思います。

(パワーポイント)

そして、これはおわかりのように、現在、ロードリザーブ、30メートルございます。全く道路用地があいているのですが、これにこういう道路を考えてます。これは30メートル、4車線で考えた場合です。これは今おみせしました2015年、今から10~12、13年後はオープンスペースを残した2車線で十分だという交通解析になってます。また、これはリパークロッシングサイトですが、ここは人が渡っているところです。これが4車線になったときはこういうふうにきれいなものになるということです。

そしてまた、これはインターセクション 6、7ですが、こういうランドアバウトのインターセクションを計画してございます。これは2006年から、うまく運べば2年ぐらいでできるだろうという話をしています。

(パワーポイント)

そして期待できる効果ですが、今お話ししましたように、走行費用、時間と費用の節約、ナイロビ都市道路網の渋滞の解消、生活圏の分断の解消、歩道、自転車道の整備、公共交通のルートの設置、

地価の上昇、周辺の顧客の増加というのが期待できる効果としてあると思います。

また生ずる問題点としては、騒音、大気汚染の増加、緑地の減少、また屋台、露天商、仮設ガレージの移動というのがあります。このために、地元ステークホルダーということで、すべてのステークホルダー、周辺の住民の方とか、特にこの道路ができれば利用するというウエストランド、おみせしました起点、終点の方を含めてすべてのルートを対象とした3回のステークホルダーと、特に影響を受ける露天商とか仮設の屋台の方を対象にしたパブリックヒアリングということで4回のステークホルダー会議を行っております。

その結果、これが最後のパブリックヒアリングですが、2006年2月13日、これは小学校の講堂でやりましたが、こういう形で200名ほどの参加をみました。こちらはナイロビ市役所と公共自治省が説明いたしまして、こうやってアンケート調査に一つ一つ記入していただきました。これがその状況です。この結果、これが参加された方の質問票に基づくカテゴリーですが、仮設屋台とか露天商、仮設の修理工場とか夜警とか、こういう方が124名、回答をくれまして、70~80%が本プロジェクトに対して賛成を示してございます。

(パワーポイント)

これが仮設屋台、露天商の例ですが、雨季になるとこれがなくなります。こうやって露天とか仮設で現在やっている。顧客の対象はここを歩いている方ということになります。

これが露天商。これは別のところですが、余り人が通れないので、ほとんど商売ができないという状況です。

これが仮設ガレージですが、トタンで張って車を置いているという状況です。

これは花壇。住民があいているところに花壇をつくって、自分たちの家の前の花壇にしている。これは植木農園といいますが、そのあいているところに植木の農園をつくって、これを売っている。これは横にトウモロコシ等を植えて、これを自分のところで食べているということです。これは雨季の通行の状況です。

この結果、環境対策として、まず緑地帯を設置すること。また騒音壁などを、小学校付近の必要に応じて設置してやると。あとショッピングエリアの検討。特にオープンスペースとかバスをrepairなど、検討する。そしてまた市の窓口と苦情委員会を設置するということが決まって、現在これが機能してございます。

例えば市の方はどういうことを考えているかといいますと、これはランガッタのニューロードの件

ですが、これがNMTの道路です。これはナイロビ初めて、ケニア初めての設備、あるいはタンザニア、エチオピアを含めて東アフリカ初めての道路のモデルですが、こうやってキオスクを容認しているという形になってます。また、ここはバス停ですが、このあたりをベンダーのスペースにしようと考えてます。

また、これが実際にはオープンスペース、半分あいているのですが、ここにキオスクが移動して商売しているという形になってます。

以上でございます。どうもありがとうございました。

渡辺(泰) それでは、ちょっと後からになりましたが、きょう審査会に報告させていただく経緯ですけれども、本調査、もともとガイドライン適用前に要請のありました案件で、ガイドラインができて、カテゴリBということで調査を実施しておりました。プレFSが始まってからなんですが、道路用地内でかなり住民移転が発生するという情報がありまして、具体的にどういう影響が起こるのかというのをきちんと調査をしてくれということでやっていただきまして、結果としては、今お話がありましたように、住宅の移転はないということがわかったわけですけれども、ということで詳細に調査をしまして、もう一つ、このミッシングリンク部分につきまして無償資金協力の要請がありまして、これは審査会にもご報告しましたように、住民移転が発生するという情報があったものから、要請の段階ではカテゴリAとして扱いました。そういう経緯もありました関係で、特段カテゴリは変更せずに詳細な調査を行ったという形ですけれども、本日も報告をさせていただきたいという趣旨でございます。

作本委員長 説明どうもありがとうございました。あと、この事業についての経緯は、今渡辺(泰)さんの方から説明あったとおりです。

それでは、皆さん、委員の方から、あるいはそれ以外の方からご質問出してください。あるいはコメントでも結構です。

満田委員 今のご説明ですと住民移転が発生しないということだったんですが、いただいたペーパーの環境影響項目の中に道路用地内の不法占拠建物の撤去というような項目があるのですが、これは大体いかほどあるんでしょうか。これは住民移転には数えていないのでしょうか。10ページです。

戸田 これをみていただいてわかるように、今議長からご説明ありましたが、マスタープラン時における環境社会配慮調査の結果、私ども、ミッシングリンク全体についてやったものが、もしくはプレEIAとして集めた結果がここにあります。恒久建物の住民移転は無く、住民移転ではありません

ん。道路用地内の不法占拠建物というのは、今のスライドでご説明いたしましたが、屋台とか仮設自動車パーキングとか、そういうものを指しています。数字については、一番最後、18ページにございます。「PAPについて」ということで、今、実は露天商の免許所有者というのがそのときそのときによってかなり人数が変わるもので確定は完全にできてないんですけども、私ども、この方を集める前に、新聞広告、全国紙3紙にやりました、あと、地区の町長、それと露天商とか、こういうインフォーマルなガレージとかやっている、ケニアでいう露天の商売というのがJua kaliというのですが、そのアソシエーションを通じて250枚くらいの招待状を配ってます。その結果125人くらい参加していただいて、この数字が前のマスタープランでもやりました数字と大体合いますので、これくらいの数字かなと思ってます。ですから、今おみせしましたように、これが私ども今回やらせていただいた調査の結果ということになります。

満田委員 これはJICAさんへの質問なんですが、そういった詳細計画を行った結果、住民移転の規模が当初考えていたほどではなかったということで、カテゴリAをBにしようとか、そういうことはお考えではないのでしょうか。

それから私の個人的な意見ですと、ミッシングリンクの建設というのは新規の道路の建設と同じような感じだなあという印象を受けまして、その規模によってはやはり大気汚染ですとか、その他の自然環境の要因でカテゴリAになる要素はあることはあるなと思っているんですが、そこら辺は何かご議論されていますでしょうか。

渡辺(泰) 我々も調査結果いただいたばかりなのでまだ確定的なことは申し上げられませんが、いただいた調査結果からみると、実際にはA.C.12-4ページにありますのが無償資金協力の方のペーパーになりますが、このペーパーはもともとこの調査結果が出る前の段階でのペーパーですので、カテゴリAと考えていた段階でのペーパーですけども、この調査結果からみると、カテゴリBになるのではないかと考えています。

満田委員 カテゴリBになるかもしれないというお答えですか。でも、今はカテゴリAですか。

渡辺(泰) 現段階ではまだ、以前、要請があった段階でカテゴリAにしたというのをまだ変更していない状況です。この調査結果を受けて、またちょっと内部的に検討する必要があると思っています。私がみた限りではカテゴリBになるのではないかとみています。

満田委員 新規の道路建設に近いのではないかとこのことを考えれば、Aという判断もあり得べしだと私は考えておりますが、仮にカテゴリAであれば、自動的にこれは委員会への諮問になるので

はないかと思っているのですが、それはどの時点で決められて、どの時点で諮問されて、それをどうやって反映させるような、スケジュール感は、どのようにお考えでしょうか。

渡辺(泰) 1つは、開発調査自体はカテゴリBで実施して、こういう計画が出てきたということになります。もう一つの無償資金協力の方につきまして、要請段階でカテゴリ分類を行いましてカテゴリAと分類したと。実際には、これは要請段階ですので、実施するかどうかはわかりません。ですので、実際にはちょっとまた関係の機関にこの調査結果をもってどう考えるかということは伝えることになると思いますけれども、もし採択になれば、また採択の段階でカテゴリを協議するということになると思っています。

和田委員 今のカテゴリA、カテゴリBの分類ですけれども、ガイドラインによりますと、道路建設というのは原則としてカテゴリAに当たると思います。それは影響を及ぼしやすいセクターの例示というのがガイドラインにありまして、その中で、(7)道路というのが入っておりますので、仮にこれをカテゴリBにするとすれば、要するに、道路であっても環境や社会に対する重大な影響がある可能性がほとんど全くないという、こういった理由づけが必要かと思っておりますので、そのあたりも十分な根拠をもってご判断していただきたいと思っております。

渡辺(泰) 1つは、住民移転等につきましては影響が重大とはいえないとみています。それから大気汚染、騒音なんですけれども、今回の調査の中でも現状の調査をしまして、ちょっと調査団から報告していただければと思いますけれども、問題になるようなレベルではないと理解しています。

戸田 大気汚染の計測を担当しました磯元にかわりますので、お待ちください。

磯元 ウエストランドのパイロットプロジェクトを担当した後、今回、ミッシングリンクの環境調査を担当させていただきました磯元です。

環境調査自体は、ローカルコンサルタントを通じて、実際にはナイロビ大学の環境学部に再委託したわけですけれども、今回の結果をみてみますと、特にノイズレベルについては、今回4カ所やっております。そのうち3カ所はミッシングリンクの中で、ちょうど川を渡る部分3カ所。もう一カ所は、ミッシングリンクが将来開通した場合に相当するような交通量がある地点ということで、ミッシングリンクの終点に渡るところなんですけれども、先ほど戸田の方からご説明ありました Yaya センターというショッピングモールの目の前の交差点、日交通量、ミッシングリンクの予測では、開通した時点で2万台ということですが、今回選ばせていただいた Yaya センターの前は、想定していたよりもかなり交通量がありまして、季節変動とか週変動とかあるんですけれども、3万台記録してま

す。その合計4カ所でやっております。

結果的には、エアポリュータントにつきましては、今回、SO₂と窒素酸化物NOとNO₂についてやっておりますが、今回調査した時期がちょうど現地の乾季に当たっております、かなり気温が高くなるということで、我々はこの3万台の交通量のYayaセンターの前が一番高いだろうと想定していたんですけども、実際、観測結果をみますと、全用地で同じような数値が出てます。

例えばサルファダイオキサイドにつきましては、最大で0.2~0.3程度、ミニマムは観測限界以下の0.1ppmということです。NOにつきましては大体10ppm前後、NO₂につきましては、最大でも0.5ぐらいですね。最低は観測限界以下の0.5とか0.1ppmということで、全然交通量が違う。1カ所は3万台の交通量、あとの3カ所は基本的に歩行者、自転車しかなくて、そういう排気ガスの源なわけですけども、こういう記録になってしまった結果を、調査したナイロビ大の環境学部とも協議したんですけども、多分これは、現地でも何度かレポートに挙がっているのですけれども、光化学スモッグではないかと。気温の上昇というか、太陽が出てくることによって急激にそういったエアポリュータントの量がふえて、気温が下がってくる午後以降、急激に減ると。こういった結果になってます。詳細はまたサプルメンタルのレポートの方に詳しく説明させていただきます。

それ以外に、サスペンドパーティキュレイトマターという浮遊粉塵、これについては、舗装されていないということで、特にNMTコリドーに当たりますミッシングリンクの3、6、7番、このあたりが特に午前中の歩行者のピーク時と午後のピーク時が一番高くなっております。これはかなりひどい状況です。数字的にはトータルで300mg/立方メートルとか、ミニマムでも80~100ぐらいあります。中間値で200強ぐらいという数字が出てます。

あとノイズレベルにつきましては、Yayaセンターを除いて70~80デシベルですね。ミニマムというのは、夜間に観測されてますけれども、35~40程度。一番交通量の多い観測ポイントでは.....失礼しました。先ほどの70~80というのが交通量の多いところですね。

この結果、今のところ、ウエストランドのパイロットプロジェクトをやった結果なんですけれども、舗装されることによって特にサスペンドパーティクルマターというのはかなり減少すると想定されています。しかし、エアポリュータント、今の硫黄酸化物とか窒素酸化物関係等につきましては、今のところ、3万台の交通量あるところと、そういう自動車交通のないところの数値がほとんど同じということですので、したがって、ミッシングリンクが開通した後もそれほど大きな変化はないと想定されています。以上です。

作本委員長 それでは、さらにAまたはBというこのカテゴリ分けのところでご意見ある方はどうぞ出してください。

平山委員 AまたはBではないですが、今、大気汚染と騒音の調査結果のお話をお伺いしたのですけれども、向こうの、例えば環境基準とか、それがどうなっているのかということ。それから先ほどこちょっとおっしゃられた検出限界が0.1ppmというのは本当にそうなんでしょうか。これは余りにも高過ぎませんか。本当にこうなんだろうかということがちょっと、ええっという気がするのですけれども、そこが2点目。

それから3点目ですけれども、NO_x及びSO_x、SPMをやられたということがあったのですけれども、SPMについては粒径が幾ら以下のものを対象として測定されているのかということ。それから、大気汚染でよく問題になるのは、鉛があると思うのですけれども、鉛はなぜ対象から外されているのか。今のガソリンの規制の話というのは向こうではどうなっているのかということ。

それからノイズについては、70~80とおっしゃったのですけれども、これは単位はL50でしょうか、Leqでしょうか、何だったんでしょうか。そこらをちょっと教えていただきたいんですが。

戸田 まず全般の環境基準についてのお話を説明した後、細かい計測について、磯元の方から説明させていただくということでご了解願います。

まずケニアの環境基準なんですけど、これは現在、環境の規制値というのが環境基準の中にございませぬ。ですから、何ppmならいいとか、騒音レベルでこうだというのが今まだケニアの環境基準にはないということです。

もう一つはガソリンの鉛の方ですが、まだ入ってます。ガソリンに鉛を添加することについての規制の話が今出ているのですが、実際に売られているガソリンにはまだ規制はかかってません。

磯元 まず、今回エアーパーリユータントを観測した機械が、以前、旧式のやつを使っていて、かなり細かいところまで観測できるものだったんですが、今回使わせていただいたのは、SO₂とNO₂についてはリゾリューションの0.1、それからNO、ナイトロオキサイドについてはリゾリューションが0.5というわりと簡易的な機械を使わせていただいています。

平山委員 単位は何ですか。

磯元 ppmです。もう一つ、ノイズレベルの単位はデシベルです。

平山委員 デシベルですが、評価するときのノイズレベルの評価の仕方ってありますよね。それは何ですかとお聞きしたんです。例えば上から10%、50%をとったのか、それとも平均値をとったのか

か。

磯元 今のは完全にパーセントイルとってないそのものの数字、マキシマムとミニマムですけれども、基本的には透過層を通してない、ガンマイクで直接拾った数値です。

平山委員 生のデータをそのままおっしゃったということですか。

磯元 そうです。

平山委員 そうすると、いつにとか、非常に大きいときがあったり小さいときが当然あったりすると思うんですけれども、そこはどういうふう処理されるんですか。

磯元 15分おきに4方向とっておりますので、とりあえずブリーフィングのデータが上がってきたところですので、その数値を今直接申し上げましたけれども、そういう最大、最小とか、そういう変動につきまして、本来でしたら連続観測でやられると思うんですけれども、今回は15分おきに4方向とって、それを平均してという形をとらせていただきました。

平山委員 15分おきのデータを平均されたんですか。

磯元 15分おきのデータはそのまま出ております。その15分おきのデータを24時間連続した観測結果の、先ほど申し上げたのはマックスとミニマムの数値です。それともう一つ、SPMの方ですけれども、フィルターを2つ用意しまして、1つ、ファインの方は2.5マイクロメートル、もう一つのコースの方は2.5~10マイクロメートルを拾えるフィルターを使わせていただきました。その合計値を先ほどちょっと申し上げましたけれども、少ないところで320、最大で510 μ g。立米当たりですね。ミニマムの場合は合計で70~137です。これは3時間おきにフィルターを交換しまして、24時間ですから、8回観測した結果の同じくマキシマムとミニマムです。

平山委員 これは調査したようなことになっているのかどうかというのが、私、非常に懸念を感じるんですけれども。要するに調査として有効なものなのかということがですね。ちょっと詳細を知りたいような気がするんですが。

作本委員長 データの信憑性のことですか。

平山委員 ええ。それから測定方法とか、評価方法とか、少なくとも日本では今の様な感じでは通用しないと思うんですよね。専門家にみせた場合ね。何ですかこれはということになってしまう様な気がするんですが。そこは余りいわない方がいいんでしょうか。

作本委員長 わかりました。データについて、まだ明確でないところがあるということにして、もう一つ、住民移転の件はどうなんでしょうか。これについて、どなたか質問ありませんか。

遠藤委員 膨大な資料を送っていただきまして、完全に読み切っているかどうかわかりませんが、まず最初にナイロビ都市交通網整備計画というマスタープランの方からお尋ねします。土地収用面や実現性の面から、質問させてもらいますが、まず、このマスタープランをつくる時の土地利用計画というのが70年代から何も改定されていない現状であり、さらっと作り、ナイロビの都市計画というのをベースにして交通網を作成、需要を予測されているようですけれども、このような方法で問題がないのでしょうか。

次に、このマスタープランの提案が実現可能であると結論づけられているようですが、財政面と土地収用の面で、ナイロビ、少なくともケニアが今どういう立場に置かれているかというのを理解しているつもりですけれども、これは相当難題を抱えているのではないかと思います。その点をどの程度調査団として理解されて結論づけているのかというのをお聞きしたい。

それから次にプレフィージビリティスタディですが、これは何か次に来る無償資金協力案件を強調して説明されているように受けたのですが、その中でも、占有者の移転という問題があるので、これはどういうアクションプランをつくられているのか。これが相当このプレフィージビリティスタディの中で取り扱うべきではないかと思います。

例えば、先ほど世銀の道路案件の成功例の紹介がありましたけれど、実施時期いつごろで、そのときの土地収用はどうだったのか、どういうアクションプランがあって、どうやって移転させたのか、その補償方法をベースにして今回のフィージビリティスタディのミッシングリンクは実現可能であるというような結論づけをされたらいかがかと思いますけれども、とりあえず以上の3点をお聞きしたい。

戸次 お答えします。ご質問は3点あったかと思います。

まず最初にランドユースと交通網計画の話でございますけれども、確かにランドユースがない。それをどうしましょうかというのがスタディの当初問題になりまして議論したわけですけれども、これは、今後ランドユースというものもスタディしていくと。今回の調査のベースは、調査団で一応時間の許す限り想定した中で、それをベースにしましょうということでやっております。したがって、私も3つのランドユースの開発シナリオを出して、その一つを本調査のベースとするということで結論しております。

2点目のご質問が実施における難問の話でございましたか。ご指摘のとおり、難問のないプロジェクト実施はないと心得ております。まず一番問題は多分資金の問題でしょう。資金をどうするか。

この問題に関しましては、今奇妙なことに、ケニアでは資金が未使用で余っている状況である。すなわち、お金は足りている。しかし、それを使う能力はないというのが、これは東南アジア等々と 360 度から 180 度違うわけですが、これは何度か調査してみたんですが、どうもそういうことらしいんですね。特に道路維持・管理に関しましては、KRB というロードファンドのエージェンシーを別に立ててやっているわけですが、ここでファンドを出すのだけれども、それも未消化であるということ。

ちなみに、タンザニア等でも同様なことが起こっているということでございます。ただし、あなたのご指摘なされたプロジェクト実施において難問がないということではない。

もう一つの難問は、ご指摘のように、用地買収をどうするか、道路用地をどうやって確保するかという問題だと思います。これは私が一番最初にご説明しましたように、東南アジア等と違っていて、ロードリザーブということがございまして、これで何回か示しましたけれども、30 メートルとか 40 メートルという幅をよくとっているということでございます。これは非常に微妙なんですけれども、その中で 1 × 2 メートルぐらいの小さなキオスクがあるわけですが、これを不法と呼ぶのか、合法と呼ぶのか、大変微妙なところでございます。

というのは、一応あれは政府の土地であると。しかしながら、そこに住んでいるという意味においては不法ということになる。ところが、彼ら、住んでいる人にいわせると、一応許可をもらって住んでいるということで合法であるということで、これが今政治的な問題になっておりまして、多分、ミッシングリンク等ではステークホルダーでこれを十分協議しておりまして解決の方法をみておりますけれども、他のプロジェクトでは非常に問題になると思います。

もちろんプロジェクト実施における難問はその他いっぱいあると思いますけれども、私どもは一応そういうところが主要な問題だと。

それからランガッタ道路の例だったですか。

遠藤委員 ええ。世銀の……。

戸田 世銀の道路整備は 1997 年にやりました。そのときは、あそこは土地収用というよりも、今いったように、ロードリザーブそのものは既に確保されていたので、土地収用はありません。

戸次 だから、そういう意味においては私有ではないんですよ。

戸田 今回長の方から説明ありましたように、道路用地の上でビジネスライセンスを発行して、キオスクとか、そういう仮設のものを、一応屋台を認めているわけですね。その認めている屋台に対

してどうするかというのは、法的根拠がないので、今のところ、ケニア政府が苦情委員会をつくってどうするかということを検討中という形になります。

戸次　　ちょっと補足説明ですが、先ほどからしばしば申しましたように、東南アジア等におきまして道路をつくるときには、道路用の用地を買わないといけないんですね。新たに買ってくると。ここでは、今、土地収用あったかないかということでもめておりますけれども、一応リザベーションはあったわけですね。空き地はあったと。そこで道路をつくるわけですが、問題は、その中で不法なのか合法なのかわかりませんが、そういう人々がいて商売をしていると。これはもちろん密集しているわけではなく、点在している。そういう人々の移転というのが、土地収用というのかによって今議論が分かれておりますけれども、実態としましてはそういう状況でございます、特にミッシングリンクの3、6、7に関しましては、先ほどからみましたように、住宅はない。ただし、先ほどからいいましたように、百二十何件かキオスクがあったり、それからガレージ。ガレージといっても、コンクリート製のガレージじゃなくて、トタンでちょっと囲っている程度のガレージがあったり、あと田んぼがありまして、農園というのか、菜っ葉をちょっと植えているのがはみ出してきて道路の中に出ていると、そういう状況でございます。

ただし、ケニア政府でこういう議論するときが一番注意しなきゃいけないということで心得てますのは、彼らは、政府が強制的にさっさとやって一晩で撤去するという例があるんですね。私どもの調査の隣がそういうのがあったんですけども、今回それに関しては非常に注意しております。それで、ステークホルダー会議を、プレFSだけでも3回もちまして、住民といろいろ対話しました。そこでいえておりますことは、数字的には七十何%になってますけれども、無回答の人も含めると80%以上の人は、プロジェクト実施はどうぞやってくださいと。常日ごろ困ってますよと。夜になったら暗くなって通れませんか。それから雨季になると通れませんか。だから、大至急実施することを願っておりますという説明になっております。

それから、これは私ども、ケニア政府に対して強く申し込んだんですけども、苦情処理委員会をつくりまして、そこで苦情があればいつでもいってきてくださいという努力をしていると。それからもう一つは、一番私ども安心しましたのは、政府が影響住民に対してステークホルダー会議を3回やりましたと。その中でも責任者が説明してありましたけれども、対話をしますと、何か問題があったらいつでもいってきてくださいと、こういうことをいっているんですね。

したがって、私ども調査団としては、本案件がカテゴリAなのかBなのか、私、そのデフィニショ

ンがよくわかりませんので何とも申し上げられませんが、調査団としましては、そんなに苦労なくて、正々粛々とした事業実施が可能であろうと判断しております。

遠藤委員 私が指摘したのは不法か合法かという問題じゃなくて、現にそこにいる人たちを立ち退かせなきゃいけない。いわゆるビジネス行っているキオスクの人たちが収入機会を失うこと、移転してもその収入があるのを保証しなきゃいけないとか、また、そこを移転したくないというそういう人たちをどうやって説得して代替地を与えるのかという、そういうアクションプランが本当にあるのかどうか。私は、先ほど世銀の例ではどうであったかを紹介しながら計画されたらどうですかという意見を申し上げました。

もう一つは、現状の都市交通の中で歩行が40%以上占めていること。2025年、まだ40%占めるといふ都市交通の形態の中で、歩行者優先の政策というのを考えなければならぬと思います。そのときに、まずそこへ道路をつくれれば、そこに公害が発生するといったことでなく、そこに道路を作ることにより、ナイロビ全体の交通混雑が軽減され、公害が少しでも解消できるといった議論をまずやるということと、もう一つ、ミッシングリンクをすぐ道路にするということの考え方が、ちょっと短絡的じゃないかなと思います。代替案として段階的な施工を提案し、そこを歩行者優先の通路をつくらせていいのではないかと。土地はリザーブされているのであれば、そこに歩行者またはノンモーターライズトランスポートのための道路建設を提案するというのがあるのではないかと思います。

戸次 ご指摘のとおりでございます、50%近くの人が歩いている。しかも長さが6キロ、7キロ、それが将来にわたっても承認されるポリシーではないということで、私、きょうはご紹介しませんでしたけれども、ノンモーターライズトランスポートというネットワークを別につくりまして、これも正々粛々と、短、中、長期にわたり実施すべきであろうということで、別の提案をつくっております。

それからもう一つは、ミッシングリンクはすぐ道路になるんじゃないか、まず歩行者からつくっていくべきじゃないかというの、それも一つのチョイスだろうと思いますけれども、現在のところ、ナイロビ市の中心が非常に込み過ぎている。もちろん直接的には中に手当てるのも一つの手なんですけれども、ミッシングリンクをつくることによって、その土地の方に交通を流して市の中心の混雑解消を図る。もう一つは、ミッシングリンクというのはこちらに住宅街があって、こちらに住宅街があって、ここに川があって、こここのところを通れないようになっているのですね。そうすると、今現在、こう回ってダイバートして行っているわけですが、これを直接結ぶことによって、非常に

便利かつこちらの交通解消ができるということで、それが提案理由になってます。プラス、ご指摘のノンモーターライズトランスポートのファシリティをプロバイドするということで、提案理由になっております。

遠藤委員 3つの川で分断されている地域があるとのことですが、地域分断はもともとあったので、そこが分断されているから橋が必要だというのはおかしな話じゃないかと思います。そもそもそういう土地利用計画、いわゆる分断された土地利用計画の中で人々が住んでいたわけですから、不便を感じているというのではないと思うのですけれども、いかがですか。

戸田 今のミッシングリンクの話なんですけど、実は30年前の土地利用計画、ナイロビ市ができたときにできた土地利用計画がございまして、そのときにとられたロードリザーブなんですね。もともと、30年間、ケニア政府、あるいは今のファンドの問題とかいろんな問題で手をつけてこなかった。

というのは、そこでできた道路網というのがかなりしっかりしていたと思うんですね。ただ、現況であって、将来を説明しますと、ない場合には、10年先、20年先にはもうそれをリンクしなければ交通渋滞がどうしようもならない。だから、突然できて、今住民の方がそれを満足しているんじゃない、30年前に計画されて、すぐでもできるような道路リザーブであり道路であったわけです。ですから、もともと住んでいる方は非常に不便を感じているし、今おみせしましたように、車、あるいは歩行者、あるいはパブリックトランスポート、特にバスとかマタツは通れないという非常な不便は感じています。だから、土地利用計画そのものはそれを結んだ形の土地利用計画になっているということです。

遠藤委員 わかりました。ただ、なおさら、そういうことだったら、住民のためのミッシングリンクの解消であって、大量の、何万台も道路をつくる必要はないと。少なくとも歩行者とパブリックトランスポートですか、小さいバスを通すぐらいの計画というのはあってしかるべきだと思います。

作本委員長 私も、今遠藤さんがおっしゃっていたようなこと、ちょっとあいまいに感じたんですが、ミッシングリンクのことと、あとスラム解消ということを前面に出されて、さも途上国問題の根幹を縫っているかにみえるのですけれども、大事なのは、そこに住んでいる住民の方ですよ。その人たちが半分も裸足かウォークで、交通手段もたない。そういうところでどういう将来的な計画をつくるかということは、彼らの発展度合いというか、生活状況、そういうものをみながらやはり考えていく必要があるんじゃないかと思いますね。確かに、スラム、ミッシングリンクというのはキーワードであるかもしれないんですが、段階的な発展を含めてということを考えるべきではないかと思

ますが、いかがでしょう。

戸田 委員おっしゃったように、まさに、我々調査団が、一番最初にナイロビに乗り込んだときに何が問題になったかという、ここの交通特性であるノンモーターライズトランスポート、先ほどおみせしましたように、歩行者、自転車、それがNGOを中心に非常にプロモートされている。世銀もそうなんですが、プロモーションが行われてまして、これをぜひ都市交通計画の中に入れてほしいというのがありました。このミッシングリンクを別にしまして、この緑で書いているものがノンモーターライズコリドーと称して既に計画されているものです。

特に、もう一つ、10年先を考えたら、歩く方というのがパブリックトランスポートに移行していくだろうと。おみせしましたバスとかマタツですね。現在、マタツよりもバスを幹線に走らすようになって、交通台数を少なくとも少なくしようというポリシーに移っているんですが、そのパブリックトランスポートとNMTをどう組み合わせるか、これが今いいましたような途上国、特に貧困層に対する交通問題の我々の提起、あるいは彼らからされた提起なんですね。

今、参加型の計画をいいましたけれども、実はこういうことを、私ども、3回の計画の中で非常に教えられてきています。それで、こういうものを、今後の都市の道路の計画に今の図面でおみせしました。これ（パワーポイントで示す）なんですが、道路横のサイクルウェイとウォークウェイ、これを今後の都市道路に全部つけようという話に、ステークホルダーの3回目の結論になりました。ですから、これは今、ローカルガバメントとか道路省にオーソライズされた図面になっています。この成果というのが非常に大きくて、今まで非常に軽視されていたウォークウェイとかサイクルウェイが一応認められて道路の中に設置されることになったと。

もう一つは、身障者の議長を含めてかなりの方が車椅子で参加されたんですけども、その方たちはやはり車椅子が通りやすいウォークウェイをつくってくれということで、実はここはインターロッキングといってブロックで考えているんですけども、通りにくいので、1メートルだけ、その上にアスファルトを敷くような提案をします。これについて、向こうの方から、それだけではいわゆるユニバーサルデザインにならないじゃないかという議論が出たり、今使っている公共交通のバスが非常に車椅子が乗りにくいということで、バス会社の方も参加していましたので、それをもっと低床式のものにしてくれというような議論がステークホルダー会議の中でお互いやられて、ようやくここに到達したということなんですね。

このプロジェクトは全く我々が与えたプロジェクトじゃなくて、彼らから提案されたプロジェクト

で、これはおみせしてもわかるように、これだけの人が通っていて、こういうところを通っていて、雨季で通れないんですよ。それで、通る方というのはマタツのお金を払えなくて歩いている方が多い、ほぼキベラスラムとか周辺のスラムから歩いている方です。そういう方に対して何をするかということで提案させてもらって、これはステークホルダーで非常にアプリーシエイトされた形になってます。

作本委員長 関西の方は特にご意見ありませんか。

川村委員 1つお伺いしたいのですけれども、この資料を読みますと、現在のE I Aでは、例えば移転計画策定義務がないとか、あるいは先ほど出た屋台の方々に対してどういうふうに補償するかという政策がない。あるいは環境面というならば、E I Aで汚染緩和策が明示されていないということがあるわけですね。ということは、要するに大規模な交通に関する事業を環境や社会配慮を行いながら実施するようなキャパシティが制度的に十分整っていないということになるのではないかと印象を受けております。

もしそうであるならば、たまたま日本が選んだフィージビリティスタディの対象となるようなプロジェクトによっては、それほど大きな影響がないからまあ何とかなるだろうということではあっても、その周辺の関連するプロジェクトが当然将来出てくるわけですね。ミッシングリンクだけではない、ほかの道路のプロジェクトもあるだろうし、関連するプロジェクトにおいては、適切な配慮が行われないまま進められていくという可能性がかなりあるのではないかと印象を受けております。

もしそうであるならば、本来は開発調査の段階で、単に交通の計画だけではなくて、開発を行うような適切な体制をつくるための提案も含めたような提案がされるべきではなかったのかという気がいたします。少なくとも実際フィージビリティスタディに入っていくとするならば、そのときに適切な移転計画策定に対する制度的な整備を行うということも含めた提案をしていく必要があるのではないのか。そのあたり、とりわけJ I C Aさんの方でどのように考えておられるのかということをお伺いしたいと思います。

戸田 今の点、まず私の方でちょっとご説明させていただきます。

今おっしゃるとおり、ケニアのE I Aそのものでは移転計画の策定というのは中にありません。ただ、パブリックヒアリングをやるとか、そういうのはあります。ですから、今おっしゃったように、私どもの調査の中でプレE I Aをやらせていただきまして、その中にR A P、リセトルメントアクションプランのモデルとか、こういうものだというような説明をやってます。

特に今回のミッシングリンクのパブリックヒアリングを通じまして、おっしゃいますように、ペー

パーだけではキャパシティビルディングにならないので、今回、事前に3回ほど準備会を毎週やりました。その中で議長になられた局長の方は、このミッシングリンクのやり方を、今後、16 ミッシングリンクあるんですけれども、ほかのミッシングリンクのモデルにしたいということで、かなりの部下の参加をそれに入れていただいているわけですね。実際に移転計画につきましてはそうやって私どもは提案をしました。また、例えば世銀のプロジェクトとか他のドナーのプロジェクトについては他の省庁は移転計画をつくっております。

ただ、今というナイロビ市とか、今回対象となります地方自治省は、移転計画とか具体的なパブリックヒアリングの経験というのがなかなかなくて、今回を通じて非常に、勉強になったというのはおかしいですが、彼ら自身が学んだことが多いという感想を得ています。ですから、おっしゃるように、キャパシティビルディングをこういうプロジェクトを通じてやるのが非常に重要なのかなというのが私ども調査団の印象です。

渡辺（泰） 今調査団の方からお話ありましたように、基本的には個別案件の中で開発プロジェクトを具体化していく中で、つまり、具体的に何をするのかというのを考える中で、住民移転を初めとした環境社会配慮の能力の向上も図っていくというやり方になると理解しています。

作本委員長 そろそろ1時間近くなってきましたが、最後のご質問あれば。

清水 国際環境NGO、FOEジャパンの清水と申します。これまで、この案件に関しまして何度かJICAさんと、それから外務省の方と会合させていただきました関係で今回参加させていただきました。4点質問があります。

まず1点目なんですけれども、ウエストランドからキベラに抜けるミッシングリンクに関して、移転がないというお話でしたけれども、以前の会合で、JICAさんの方からいただいた地図をみますと、ウエストランドからキベラに向かうこのミッシングリンク、キベラを通過しています。たしかこの会合は1年以上も前の話だったと思いますので、その後この計画が変更になった結果、キベラを通らずに移転がなくなったのかどうなのかという点が1点目です。

それから2点目なんですけれども、仮にこのミッシングリンクがキベラを通らずに、キベラの手前でとまった場合、そもそもこのミッシングリンクの意味が余りないのではないかと思います。といいますのも、このミッシングリンクはそもそも、ウエストランドの方から、世銀が今援助していますけれども、このサザンバイパスに抜ける道路としてこのミッシングリンクがあったのではないかと私は理解しておりますので、つまり、そもそも車両用のミッシングリンクであったと私は理解していま

した。その点から、先ほど歩行者専用とおっしゃっていましたが、これはどういうことなのかという点が3点目です。

それから、JICAさんもコンサルタントの方もご存じだと思いますけれども、数年前にケニア政府の方はキベラスラムの強制撤去というものを行っています。そういった政府のもとで、今回、移転がないというお話でしたけれども、今後これに関連して移転が起こるかもしれませんし、それから屋台と商店の撤去というか移転というものも行われる中で、その人たちに対する補償というものをどういうふうにケニア政府が補償していくのか、きちんと適切な形で補償していけるのか、どうして今まで強制撤去とかをやっていたような政府がこの案件において急に適切にできるとおっしゃられるのか、どういうふうな実施を確保していくのかということについてお伺いしたいと思います。

以上4点です。

戸次 じゃお答えします。

まず1点目のウエストランドとキベラの連結ということでございますけれども、確かに、おっしゃったように、ウエストランドからキベラまで連結するというのは非常に好ましい姿でございますけれども、ここまで連結しますと、3だけじゃなくて、ミッシングリンク 12 まで一緒にしてあげないといけないんですね。今回は、残念ながら、ミッシングリンク 12 までやりますと大変いろんな問題が発生していきますので、この 12 は除外しました。そういうことで、このところの、先ほどからご説明あったように、最初の住宅のカウントした数と今度の数が違ってきた理由でございます。

キベラまで行かなければ全然意味がないのではないかとというのが次の話になるわけですが、それはウエストランドからこちらの西の方に行っているンゴングロードというのは非常に大きな道路でございます、ウエストランドからンゴングロードまでつなぐこと自体が、車交通のみならず、歩行者も非常に便利であるということでございます。

それから、もちろん、そのンゴングロードからキベラまで、そのところもすぐに実施するにこしたことはないわけでございますけれども、これは今国連が計画中でございます。それで、私どもと一応プランを調和させてもらえばそれでよろしいということで、今彼らが計画中和理解しております。

それが1番目と、2番目のお答えもそういうことでございましたでしょうか。ミッシングリンクの結節点というお話でございましたね。

清水 そうですね。あと、歩行者用の道路か車両用なのかということなんですけれども、そもそも、今おっしゃったように、高速道路とすごく大きな道路を結ぶための道路なわけなんですよね。と

ということは、先ほどおっしゃったように、歩行者用の道路というよりも、やっぱり車両用の道路という線が濃いということでしょうか。

戸次 正直いいまして、私どもとしては、両方の目的にかなうものであると理解しております。といいますのは、先ほど道路の横断面を示しましたけれども、道路は2車線ということで、ミニマムのものでございます。それからその横っちょに自転車と歩行者のスペースを設けております。したがって、工事費とかいろいろな関係もあるわけでございますけれども、そのところですね。上が完成、多分20~30年先になる姿。今回は下の絵でございますけれども、今矢印で示したのが、自転車と歩行者がそこで通れるスペースということになっておりまして、その左側、歩行者と同じぐらいのスペースになっておりますけれども、そこが一応ミニマムファシリティレベルでございますけれども、ご指摘のように、車交通も通さないと余り意味がないだろうということで、両方の目的を達したいと考えております。

それから4番目の将来同種の問題が起らないかというご懸念でございましたけれども、これは大変重要で、お答えしがたい問題でございますけれども、現在、私のみたところ、ケニアはいろんな国から援助が入っていると。先ほど兵庫の方からもご質問ございましたけれども、JICAさんで環境評価云々というのがございましたけれども、今のところ、すべてのプロジェクトが大体援助機関がやっています。そうすると、その援助機関が各々の環境評価基準みたいのをもちまして、それに従って実施させているということでございます。

世銀とか、そういったところの関係評価もレビューさせていただいたんですけれども、JICAさんとは似たようなものであるということで、私どもとしては、JICAさんも含めたドナーが大体同一步調をとるのではなからうかと。ここ1~2年がそういった動きの端緒になっておりますけれども、これから少しずつよくなっていくのではなからうかと考えております。

それからもう一つ、補償の問題でございますよね。キオスクにいて、それのみによって生計を立てた連中の補償の問題はどうするかと。これは非常に重要な問題がございまして、私どものステークホルダーの第3回目でその議論を住民と政府の方でやっております。今のところ、補償金額どのぐらいにするか、いつ補償するのかということはまだ決定されておられませんけれども、それがこれからの対話によってつくっていくというふうに政府の責任者は言明しております。

ちなみに、JICAさんのリセトルメントアクションプランというものがございますけれども、あれに関しましては、ケニアでは今までつくっておりませんでした。しかしながら、今度我々の調査で、

リセトルメントアクションプランというものを、JICAさんのひな型を紹介しまして、やっぱりこういうものをつくるべきであると。それで補償の方針とか具体的な金額を事前に影響者に明示すべきであるということをおし述べております。残念ながら、第3回目の会議では、ガレージちょっとある、菜園がちょっとあると、そういうものに対して幾らかという数字までは出てません。今、関係者と政府が交渉中であると理解しております。

戸田 ちょっと追加させていただきたいんですけども、おっしゃるように、そこに住居があったり、土地の自分の所有権がある人に対してはリセトルメントアクションプランというのが非常に有効で、彼らもそれを尊重していくわけですね。というのは、ケニアの法律として、今出している免許はテンポラリー免許、いわゆる日本の屋台と同じで、いつでもどいてもらえますよと。ただし、どくときには補償というのは今のところ政府としては考えてませんというような形で免許を出しているんですよ。ケニア政府が今非常に苦しんでいるのは、かといって、そのまま撤去させていいのか、あるいは法律を曲げていいのかというのを彼らは今苦慮しています。

ですから、彼らも一番パブリックヒアリングでいうのは、ガレージのオーナーなどこの方たちは、10年とか20年ぐらいここで商売をやってまして、非常に金持ちなんですよ。そういう金持ちの方がこういう占有権をもっていて、スラムに住む人の歩行等を妨げているのが当たり前になっている。しかしながら、この彼らも一応賛成はしているんですよ。そして、自分たちの権利をくれということで苦情委員会で話しているのが実態です。

ただ、政府としては、それは法律改正しないとだめな問題で、そのために、道路をつくるけれども、とりあずえずはこういうところは、黙認といったら変ですけども、最後の写真をおみせしましたように、オープンスペースをこういう使い方をしてます、これはこのままこういうことをやっているよというのが彼らの今の回答になってます。

作本委員長 時間が迫ってますので、手短かにお願いできれば。

清水 はい。最後に一言いわせていただければと思ひまして。

私が一番懸念していますのは、ケニア政府にしてみれば、ウエストランドからサザンバイパスに抜けるこの道路をやっぱりのどから手が出るほど恐らく欲しいのだろうなと思うんですね。ですから、たとえ今回JICAさんのマスタープランの中でサザンバイパスの方まで抜けなかったとしても、これは将来的にキベラの中を通った道路をケニア政府がどんどんつくっていくだろうなと思ひますので、無償案件でこのミッシングリンクに対してお金を出すときに、そういう二次的な影響というもの

も考えて出していただきたいと思います。

作本委員長 どうもありがとうございました。

それでは、まだご意見、ご質問あるかと思いますが、前半を終えたということで小休止にしたいと思います。5分ほど、ですから46～47分ぐらいまで、短いですが、休みをとって、それから後半を始めたいと思います。

(暫時休憩)

作本委員長 再開いたします。

それでは、2つ目の議題、カンボジアの第二メコン架橋建設計画ですが、こちらについて、今答申案に向けて着々と進んでいるところですので、意見交換していきたいと思います。今お手元に資料が配られているかと思いますが、コメントへの対応という3月10日付の資料がいつているかと思いますが、これをベースにして、あるいは場合によってはくくることもあるかもしれませんが、原則1つずついきたいと思います。まず全体について川村さんの方からコメントがありますが、ちょっと概要を簡単にご紹介していただいでよろしいでしょうか。

比嘉 ちょっと追加でコメントさせていただきますと、事前にお送りしてありますAC12-2という資料も、皆様からいただきましたコメントにつきましては同じ順番に並んでおりますので、こちらもご利用いただけるかと思いますが。

作本委員長 よろしいでしょうか。資料、お手元にありますか。まず全体について、川村さんのコメント、概要を簡単に手短にご紹介していただいで、それで会場から意見をいただくという形にしたいと思います。川村さん、お願いします。

川村委員 1つ目のコメントなんですけれども、これは実はこのメコン架橋のお話ではなくて、むしろこれまでの審査会でみてきたレポートの中からある程度プラクティスのようなものを選んで整理していった方がいいのではないかという趣旨も含めて書いております。

例えば、先ほどナイロビのお話でもありましたけれども、移転計画等についての政策的な提案はしないということで出されてましたよね。ただ、昨年、一昨年みたマニラの開発調査のプログラムではそういうこともされているということもあります。実際これまで出てくる報告をみると、ガイドラインの趣旨の反映の仕方だとか、あるいはその表現の仕方というのはかなりばらつきがあるのではない

かと。それをそろそろちゃんとまとめて整理していく必要があるだろうと。その一つの材料として、今回の第二メコン架橋の計画も活用できるのではないかという趣旨での提案でございます。

作本委員長 どうもありがとうございます。ちょっと私の方に不手際ありまして、1つずつ概要を説明してから意見を求めていますと、きょう終わりませんので、全体のコメントの欄は各自がみていきながら1つずつ進めていくことにしたいと思っておりますので、今の川村さんは例外ということにさせていただきます。

まず、今、川村さんの全体の意見を出されましたけれども、この全体についてご意見があれば出してください。

濱崎委員 私も川村委員と同じようなことを下にちょっと書いているんですけども、いろいろと問題点がこの後たくさんの委員から指摘されるかとは思いますが、例えば同時並行でやったインドネシアのダム案件と比較すると、すばらしくよくまとまっているなど、ポイントも押さえてあるということが非常にありました。これをベースに、今後、環境社会配慮に係るさまざまなプロジェクトの参考にしていく必要があるかなと。

もう一点いわせてもらおうと、このところでは田中専門員が関与されていたということで、インハンスコンサルタントの必要性というのを非常に感じました。やはり内部でこの環境社会配慮を十分に専門的に理解して、全体的に計画が進められることがわかっていらっしゃる方がいるということでこれだけの差が出るのかなと思いますので、JICAさんに要望としては、田中専門員のような方をもうちょっと増やしていただいたらどうかと思います。

作本委員長 ありがとうございます。今回、今お話あったとおり、田中さんがこの件では頑張られたということもありますし、これが何かしら今後のプロジェクトを進めていく上で大きな参考というか、経験というか、そういう意味合いをもっているものだということで聞いておりますので、1番について、こちらでよろしいですね、趣旨は。

では2つ目の濱崎さんの方にいきますけれども、目で読んでいただいてご意見があればお願いいたします。

それでは、こちらの方も意見ないということで、次に進みます。3番目の代替案の比較検討をお願いいたします。

渡辺(泰) これは答申の中に盛り込んだ方がよろしいでしょうか。実は案件の名称そのものは……。

原嶋委員 いいサンプルにするのであれば、やはりタイトルから、全体としては、これをみた限りは、橋というのは非常に前提にクローズアップされてますので、グッドプラクティスとして紹介されていく上ではこういうことも配慮された方がいいのではないかという印象をもちました。

松本委員 担当の委員ではないんですが、この原嶋委員の4つ目のものの答えが「フェリー」オプションと「フェリー+橋」オプションの相違を追記いたしますと書いてあるんですが、私のこれまでのプロセスの理解では、フェリーの回数というのは、例えばフェリーを増便するとか、もう少し実態として橋の供用を延ばすようなものだったと理解しているんですが、今回のレポートを読む限りには、その可能性は書いてありますが、それについては触れずに、改善度。その改善も増便という対策ではないタイプの改善策が書かれていたんですが、この追記しようとしている内容が何なのかというのを教えてほしいんです。私の理解では、「フェリー+橋」のときはフェリーを増便したり、何かそういうのが入ると理解していたのですが、実際にはどうなのか教えてください。

本図 先月の説明会のときにお話しした点だと思っているんですけども、2004年度の終わりの段階で、フェリーの増便であるとか、それからオペレーションの改善、それから橋梁が完成した後の、増便したフェリーも含めてどこに配置することが正しいのか、よい計画なのかということを含めて、「フェリー+橋」オプションという形で選択されました。

その後なんですが、これも先月お話ししたんですが、2005年度に入りまして、カンボジアの公共事業省の方が一隻のフェリーをネアクルンにもってきまして、3隻体制、これを確立したということになりましたので、誤解が少しあるかもしれませんが、フェリー改善についての一部が所与の条件として今年度の調査が始まった。しかしながら、オペレーションであるとか維持管理、それから橋梁が完成した後の配置、こちらにつきましては依然整理されてないところですので、今年度調査におきまして、フェリーに関しての団員を追加いたしましてレポートをまとめてありますので、所与というのは、一部の条件が所与となりまして、全体が改善されたわけじゃないというところをご理解いただきたいと思います。

渡辺(泰) 後からになってすみません。接続確認で、カンボジア事務所、聞こえてますでしょうか。

カンボジア事務所 カンボジアです。聞こえてます。

作本委員長 それでは、次の項目に移ります。「自然環境：定義と標記の変更について」という5.7のところ、こちらについて意見があればお願いします。これは特に意見ないかと思っております。

で、採用するというのですから。

それでは、次の方に移ります。1枚目の裏の方に入ります。濱崎さんの、これは今のよりいいですか。

濱崎委員 はい、結構です。人の健康と安全ということがこの自然環境でないということがわかっていただければ、それで結構です。

作本委員長 わかりました。それでは、次の自然環境の6のところへ移ります。

それでは、次にまた移ります。7番目、カメの話から、右の方へいきますといろいろビオトープの話なんかも出てきますが。

和田委員 この説明・対応欄のところ読みましたけれども、まだ2点ほど疑問ありまして、もともとドラフトファイナルの7-18ページには、「ザ・ビルディング・オブ・ザ・ブリッジ・プレゼンツ・ア・ポテンシャル・オポチュニティ・トゥ・プロモート・ザ・コンサベーション・ステイタス of these turtles」と書いているわけですね。このように書くと、まるで橋の建設自体がカメのコンサベーション・ステイタスを促進するというふうに読めるんだけれども、片やこの説明をみますと、橋の建設自体ではなくて、ミティゲーション・メジャーズによって教育的効果なりそういったものが発揮されるという意味ですから、ザ・ビルディング・オブ・ザ・ブリッジを主語にしまうと、少なくともすごく誤解を与えてしまうのではないかという点が1点あります。

それからもう一点は、プロモートという言葉なんですけど、こう書くと、橋も何もつからないのに比べて、プロモートする、促進するというふうな意味にとれるんですけども、そうじゃなくて、ミティゲーション・メジャーズによって影響をミティゲートするということにしかならないのではないのでしょうか。この説明を読むと、7 - 18ページは、説明・対応欄の表現にあわせた形で変更してほしいなと思うわけです。

郡司 調査団長の郡司です。

この件に関しましては、先ほどの英文の表現で、プロモートであるとかオポチュニティの意味する所は、もともとこのカメのコンサベーションを推進していく必要があるという背景があるという事です。これは単に橋があるなしだけの問題ではなくて、周辺の住民によってこのカメが食用に供されているというような状況があるわけですね。ですから、そのような状況の中で、橋の建設ということも契機にして、それで、このレポートの中では道の駅の中にそういったプロモーションを、つまり、みんなに理解してもらえるような施設や普及活動もしましょうと。そういう意味で、オポチュニティと

という言葉がここで使われています。

完全に橋だけのためではなくて、今まで周辺住民によって行われていた生活習慣のそれを変えていくためのきっかけとしてこの案件を利用してとありますが、そういうふうを活用していくのだというのが大きな趣旨です。

今、自然環境を担当しておる者が来ておりますので、彼の方からもちょっと意見を聞きます。

林田 自然環境を担当しております林田と申します。

ビオトープの話なんですが、それは先ほど団長の方からの説明で十分その目的が説明されたと思います。それで、英文の文章上のニュアンスにつきましては、当方の方で検討させていただきたいと考えております。

和田委員 わかりました。

作本委員長 じゃ英文の標記についてはご検討いただくということで。

柳委員 こういうふうにビオトープを創生すると環境保全になるという考え方が最近日本では余りにも大き過ぎて、ビオトープつくったら本当に自然復元できるのかというと、大いに疑問があると思うんですね。あたかも、こういった絶滅の種が、カメがいると。そうすると、ビオトープつくれば、そこに放せば自然復元されてカメも安泰だというふうに通常考えるんですね。本当にそうなのかということはやっぱりもうちょっと注意深く考えなければいけないのではないかと。逆に囲い込んでしまうと、それが周辺住民の食用に供されているという話もありましたけれども、もっととりやすくなって、いなくなってしまうということだって考えられる。だから、ビオトープをつくるということがその周辺の生態系に一体どういう影響があるのかということもやっぱりちゃんと精査して、それで提案しないと、ビオトープつくればいいというのは非常に安易な発想なのではないかなと、個人的にはそういうふうに思っています。

作本委員長 ありがとうございます。特にご意見ありますか。

林田 ビオトープの件につきましては、これは現地の環境NGO、WCS（注：Wildlife Conservation Society）といろいろディスカッションした結果、生まれてきたアイデアです。WCSの他にカンボジア環境省野生動物局の人も参加されているいろいろディスカッションしましたが、ビオトープのような保護池をつくれれば、恐らくカメの生息数も数年で急激に増える事が見込めるのでは、というのがおおかたの一致した意見でした。また御指摘のように単に作りっ放しにするだけでなく、例えばWCSの方から人員も出していただいて、数年ぐらいはフォローアップの感じで同保護池の定

期的・長期的な監視もやっていく。あわせて、地域住民や近隣の小・中学生を対象にカメ保護に関する啓蒙活動のような事も出来たらいいんじゃないかというのも一応アイデアとして出まして、これからの事も含め、モニタリングを含めた最終的な環境監理計画の費用の一部として見積もっております。

平山委員 今、柳委員がいわれたことですが、日本でも、例の藤前干潟について代償措置をどうするかということで同じような問題がありまして、日本のNGOが調べたところ、そのような代償措置を講じて成功している例は余りないと。ですから、柳委員のいわれることを支持するわけですが、そういう結果が出たために、藤前干潟の件もあのような落ちつきになっているということで、この点は、今ちょっといわれたモニタリングというレベルの問題ではひょっとするとないかもしれないということを申し上げておきたいと思います。

作本委員長 コメントありますか。

本図 いただいたコメントというのは、今後の我々JICAのというか、日本政府、ほかのドナーかもしれませんが、事業実施において一つの課題として受けとめられる点だと思っております。

作本委員長 ありがとうございます。

それでは、次はナマズなんですが、詳細調査やっていないと。あと薬品管理その他のことが9番とその次の番号ですか、一番下にかかっておりますが、あわせてご意見ください。

和田委員 今のは.....

作本委員長 番号でいきますと9と8です。

和田委員 9と8が番号が逆になっているんですね。下の方、つまり8番の方ですが、ご回答を読みまして1点指摘しておきたいのは、橋梁建設中における影響というのはもちろんあり得るのでしょうけれども、建設後がどうなのかなというのはどこにも触れられてなくて、例えば橋梁建設することによって流れが変わるといことは、例えばの話あり得るわけで、そういったときに、魚類に対する影響がどうなのかというのは全くわからないんですね。片や魚類に関しては、調査は完全になされているといえるわけではなくて、逆に余り知られていないとどこかに書いてありましたけれども、そうすると、予防原則の観点からいうと、ここのドラフトファイナルの扱いは軽過ぎるのではないかなと思いました。

例えば私のコメントに書きましたように、今後さらに調査を継続する、それからモニタリングなんかもしっかり行うといったことも含めて、もっと強調している部分ではないかなと。特に対象が絶滅

危惧種であるわけですから、もっと強調してほしいという意見です。

作本委員長 ありがとうございます。何かありますか。

林田 ネアクルン周辺の魚類調査について、若干、調査団の方から補足したいと思います。

詳細な調査は御指摘のとおり行っておりませんが、まずネアクルン周辺の漁師の人とのヒアリングを通してインベントリー調査を行いました。それをもとに調査対象区域周辺で、過去 10 年ぐらいにどういう魚がとれたかとか、生息地等に関する情報の聞き込みを中心にインベントリーを整理しています。また地元の水産局や近くの水産試験場を訪問し、それらの機関からも、周辺で獲れた魚のインベントリー記録も入手しております。ちなみに水産局はプレイ・ヴェーンとカンダル州の夫々に水産局があり、双方において聞き込みを行っております。ご存じのように、調査対象領域が広がったもので、魚類に関する詳細調査は、今回、時期的にも予算的な面を考慮して実施しませんでした。

郡司 追加で申し上げます。先ほどご指摘の内容について、特に建設後への対応についても強調すべきというご指摘については、レポートの中で反映するようにしたいと思います。

作本委員長 よろしいでしょうか、次へ行って。和田さん、よろしいですか。今ので先へ進んで。

和田委員 はい、結構です。

作本委員長 原嶋さん、よろしいですか。

原嶋委員 はい。

作本委員長 それでは 10 番の方に移ります。環境緩和策の責任主体の明記。

和田委員 答えをみると、N . A . ノットアベイラブルと書いてあった部分というのは間違いだったという意味ですか。

郡司 そうです。間違いでした。

和田委員 了解しました。

比嘉 環境社会配慮審査チームの比嘉です。

ちょっと確認ですが、これは答申という形でまとめていく際に、この 10 番につきましてはいかがいたしましょう。

作本委員長 どういたしましょう。この場合に答申に入れるかどうかということになりますが、残すかどうかということですが。

和田委員 私の方は削除していただいて結構です。

作本委員長 和田さんの方でそのようなご了解をいただければ、この質問なかったということで

よろしいですか。

和田委員 はい。

作本委員長 ありがとうございます。

じゃ次に進みます。次の11番、公害のところです。すみません。12番も一緒に行います。

満田委員 橋梁建設とか道路の案件で、こういった大気汚染物質の供用後の影響評価をしていないというのはちょっと奇異な感じがするのですね。供用後の影響評価をしていないというのはちょっと奇異な感じがするのですね。I E Eの段階でCだったという理由なんです、たしかインテリムのときもそういったようなご説明で、それは変だと申し上げたような記憶があるんですが、そこら辺はいかがなんでしょうか。私は余りこういうのは詳しくないので、ぜひ大気の専門家の方のご意見も聞きたいと思います。

作本委員長 原嶋さんと満田さん、趣旨は同じですか。

原嶋委員 同じように、こういう案件で主要な大気汚染物質の予測について全く言及がないというのは、私もややおかしいと思っています。I E Eの段階でそれなりの評価の理由があるわけですので、少なくともそれについては明確にご記載いただくということは大前提になろうかと思っておりますので、その点は最低限の要求としてはしておきたいと思っています。それがどういう評価を一般的に受けるかということとはまた一般的な、それをみた方の評価になろうかと思っております。

平山委員 前の案件でもちょっと申し上げたんですが、ここで鉛の状況がどうなっているかということを書いてありませんよね。それはどういうことなのかということのをわかっている限り説明していただけないでしょうか。日本でも大気汚染で例の柳町の交差点でというのが非常に有名ですが、こちらの燃料規制、ガソリン規制で鉛が規制されているのかとか、現在どのレベルにあるのかとか、将来どのようになるのかといったことは、自動車による、要するに交通による大気汚染というものの中で非常に大きな論点になっているはずですが、このカンボジアではそういうことはないといってよろしいのかどうかということです。

作本委員長 いかがでしょう。

林田 鉛につきましては、詳しい調査はしておりません。といいますのは、現地におきまして非常に新車が多く、日本でみかけるようなカムリとかそういったタイプの新車が多く走行しております。それらを目の当たりに見て、恐らくそういった車が無鉛ガソリンで走っているタイプが多いので鉛の影響は小さいのでは、という思い込みがありました。

自動車排ガスに関する大気汚染予測を実施しなかった理由についてですが、まずネアクルン周辺の一日当たりの交通量が非常に少ない事が挙げられます。現状でも数千台/日程度のオーダーで、かつ大きい建築物群がなく空気がよどむということもないので、よくいわれるような、Building Valley 効果（注：ビル街のような連続する建築物群の空間的配置により、局所的な空気のよどみ場所が生じ、そこに排気ガスが長期間滞留する現象）の影響も全然見当たりません。そういったことも勘案しまして、一応I E Eの評価では沿道大気に関する影響Cとしました。ここにありますように、E I Aを実施する場合、ほかにもいろんな重要な環境因子、例えば動植物等も考慮する必要がありますので、そういったものを含めたI E E検討結果を勘案しまして、ここでは、先ほど委員の方から要求ありましたCOとかNO₂、SO₂の将来予測を含めた沿道大気に関する詳細検討のE I A内における優先順位を下げ、ほかの環境因子、例えば動植物とか水質等のファクターに関する優先順位を上げました。それらをもとに、予め決められたE I Aの予算・時間をにらみながら、E I Aに関するT o Rを作成し、関連する各詳細検討を行っております。

平山委員 新車が多いから鉛は大丈夫と思ひ込みましたとおっしゃったのですけれども、私、以前タイにいたことがあるのですけれども、タイもかなり新車が多くて、日本車も多いしドイツ車も多かったのですけれども、実際にどうなっているかということ、鉛でも走れる古いタイプの、要するに規制のされていない、そのようなエンジンに積みかえて日本は輸出している、それからドイツも輸出しているということで、要するに、鉛に対応できるようなエンジンに載せかえて輸出することがたしか行われていたと思うんですね。それで、私がいるときだったか、そのぐらいですよ。鉛の規制にかなり以前にタイは入ったのですけれども、そこがどういうふうになっているのかということ。特にバンコクなどは非常に車の量が多いものですから、その鉛汚染というのはかなり深刻なことになるのではないかという気がちょっとしたものですから。

林田 ネアクルンは、先ほどいいましたように、1日当たりの交通量も数千台程度ということと、あと古い乗用車の車両についてもどうなっているのか聞いてみたところ、スクラップにして全部ベトナムに売ったという返事を陸運局の人から得ています。だから、これも具体的な調査はしていないんですが、古いエンジンの積みかえというのは、乗用車に関しては恐らくないような気がするんです。個人的にはそのように感じます。

平山委員 古いエンジンに積みかえるというのは、わざわざ積みかえるのではなくて、鉛も使えるようなエンジンのタイプというのがありまして、新しいエンジンをわざわざ、要するに日本の規制

に合っているエンジンを、鉛も使えるような、ガソリンが使えるようなエンジンに、ですから、古いタイプのエンジンにつくりかえて、それは新しいものですよ、それを乗せて輸出しているというのが現状だったということです。

郡司 正確なデータでお話しできないんですけども、乗用車なんかをみますと、ほとんど中古が多いんですね。日本とかインドネシアとかほかの国で考えると、カローラあたりかと思うところ、カマリの1つ上のクラスが多く利用されています。あそこで現在、そういった修理工場であるとか、あるいは部品等に関しましては、ほとんど中古で来たものを、ベトナムとか、それからタイあたりのスペアパーツを使ってやっているんだと思いますけれども、まだまだそういった修理工場は余りございません。そういう点からしますと、日本から、あるいは一度どこか他国、第三国を通じて来ている可能性はあると思うんですけども、その間にエンジン等の改善、積みかえですとか、そういうことをしている形跡は、印象といたしましては余りないとみられます。

作本委員長 いいですか。

それでは、時間の関係がありますので、次に進みたいと思います。次のページになりますが、13番の社会環境、これはアンケート結果についてちょっと出ておりますけれども、いかがでしょうか。

川村委員 一言だけよろしいですか。これはどちらかといえば今回の調査報告でやってくれという趣旨ではなくて、コメントのところにも、JICA一般へと書いてますけれども、今後調査を行う、協議を行うときにこういう方法を少し頭に置いた方がいいのではないかという趣旨での提案です。

作本委員長 いかがでしょうか。こういうアンケートについて入れるかどうかということなんです。

渡辺(泰) ガイドラインの運用という面からいいますと、恐らくステークホルダー協議一般にこういうやり方をとるとするのは業務負担が大きくなってしまいますので、特にステークホルダー協議の環境について確認をとるべき必要があったような場合にやっていくという理解でよろしいでしょうか。

川村委員 基本的な趣旨としては、これまでの報告書をみていて、ステークホルダー協議の目的と実際やられていることがうまく本当にマッチしているかよくわからないことが多かったわけです。そういう意味で、ちゃんとその目的の達成度をはかるようなアンケートをとるなど何らかの措置をとって、その確認をしていった方がいいのではないかという趣旨です。具体的な方法についていろんな考え方があるとは思いますけれども、その趣旨をぜひ反映していただければと思います。

作本委員長 どうもありがとうございました。そういう趣旨というか、将来的な望ましい報告ということで考えていくということにさせていただきます。

それでは次にいきますが、14番、前と同じですが、ランダムとニュートラル、これを削除するというところで出てますが、これもよろしいですか。川村さんからのご質問で、この2つ、副詞を削除すると。これも答申のとき、どうしたらいいんでしょうか。川村さんの方のご意見はいかがですか。削除するというご了解いただけるのだったら、答申から除いてしまうということでもよろしいんですか。

川村委員 考え方についてちょっとお伺いしたいんですが、先ほどの和田委員の指摘というのは単なるミスだったと思うんですけど、これはどちらかといえば、単なるミスということでもいいんでしょうか。もしそういう理解であるならば削除していただいても構いません。

作本委員長 私も読んだところでは、randomlyという言葉よりもむしろ neutrally というところに何かしらの問題意識をもっておられたのではないかと思ったんですが、いかがですか。

川村委員 特に中立に選んだというのは、どう考えても、本来そうではないものをよくみせようというような意図を少し感じましたので、すごくこだわるわけではありませんけれども、一応こういうふうな指摘もみているんだということ、環境社会配慮審査会がこういう機能も果たしているんだということを示す上で残しておいてもいいのかなという気が私はしております。

作本委員長 わかりました。よろしいですか、その方向で。

それでは15番の方に移ります。地域経済への影響、こちらの項目ですが、いかがでしょうか。よろしいですか。地域経済へも配慮するということです。

じゃ16番の方に移ります。Social Capital への影響評価ということで、開発の必要性、文献化の重要性、これを提言に入れるべきだという主張が入っております。いかがでしょうか。加筆修正をいたしますと書いてありますから、これでよろしいですか。

じゃ次に進ませていただきます。17番、Mitigation のところです。

田中委員 17、18まとめてちょっと。17と18に関しましては、対応に書いていただきましたように、ファイナルレポートの方で中身について少し書き込んでいただけるということで、これで結構だと思います。できれば、希望ですけれども、なるべくカンボジアで特有の問題とか考えられる障害、そういったことについて詳しく書いていただければ、より先につながるのではないかと印象でおります。

19 番ですが、これは誤解をされたのかと思います。ここで「ドライバー調査はサンプルが少ないので、車種等でグループ化し」と書いておられますのは、たしか 11 ぐらいのサンプルで少なく、その中でもトラックとか、そうでないものとかいうのはすべて出ていたと思うんです。ですから、この対応の方で、車種を明示するということをお願いしているのではなくて、まとめた結果をレポートの中に書いていただいた方がいいのではないかということですので、そのように対応いただけるとありがたいと思います。

作本委員長 いかがでしょうか、今の点。

郡司 確認させていただきます。サンプル数が少ないもので、確かに今ご説明いただいたように車種別にするとちょっとおかしいことになるかと思いますが、これはまとめた形で検討結果を示すと。そういうことでよろしいでしょうか。

田中委員 そうです。余りにも少ないものを個別に論じても意味がないと思いましたが、逆に、確かに 11 ぐらいの中にトラックとかそうでないものとかが混ざっていたと思いますので、それをトラックならトラックドライバーの意向として、まとめてこうであるという形の書き方がいいのではないかという意見です。

郡司 サンプル数が少ないものですから、トラックドライバーの回答イコール一般化された意見かどうかというあたりが、担当とも少し話したんですけれども、本当に代表選手としての意見になるかなというところはちょっと懸念しておったんです。先ほどのご指摘によりますと、それでもトラックドライバーというグループにした方がいいのではないかというご指摘でしょうか。

田中委員 一般的な社会調査という観点からすれば、余りにも出てきているサンプルが少ないと思うんですね。ただ、それでもせっかくやられた調査なので、その結果をあくまでも最大限に生かすというか、ばらばらの形で個別の個人の意見が出ているという印象を与える今の状態よりは、せめて、まだ少ない中でもトラックドライバーはこういう結果を示したとか、そういうまとめ方の方がつながるのではないかなと、そういう意味での提案です。

郡司 わかりました。了解しました。

作本委員長 それでは次の 20 番に移りますが、道の駅にかかるところで、小規模商人の失業、減収、これへの対応ということを書いてあります。こちらも十分検討するということで書かれておりますが、これでよろしいですか。

和田委員 私の意見は私のコメントに書いたとおりで、特に付け加えることはありません。

作本委員長 ありがとうございます。

次からは全部満田さんの名前がずらっと並ぶことになりますので、これを全部一くりにして、いろんな論点が入ってますけれども、お願いします。

満田委員 すみません。大量のコメントを出してしまったんですが、まず 21 番から 24 番までは同じ種類のコメントです。被影響者の数に関するコメントです。260 というのが世帯か人数かよくわからなかったんですが、ご回答によると世帯ということでした。とすると、I E E 段階の代替案検討で、ルート A、ルート B、ルート C というふうには 3 案検討しまして、ルート A は 51 世帯ということだったんですね。それが 260 世帯になったというのは、いかにも増え過ぎではなからうかと思ひましてコメントさせていただいております。

お答えで、数が変わった経緯を書きいただいているんですが、これはコメントの 22 になります。ただ、そういう理由で世帯数がふえてしまったということはわかるんですが、代替案件当時に、ルート A が 51 家屋、ルート B が 69 家屋、ルート C が 65 家屋ということで、代替案の検討時に世帯数というのは評価項目の一つだったのではなからうかと思っております、このルート A の影響世帯数が変わったとか、もうちょっと詳細な調査をしてみたら変わったか、そういうようなことだろうと思うんですが、少なくともこの経緯については記述されるべきではなからうかと。かつ、線形が変わったということ、変わり方がかなり激しいような気がするんですが、一体どういう理由で変えられたのかということも、最低限、ジャスティフィケーションとしては必要だろうと思います。数については以上です。

引き続き、それ以外のコメント 25 以降のものですが、皆さんのお手元に、後からコピーして配っていただいた、3 月 10 日付、本当は日付を間違えて 13 日付なんですが、「住民移転に関するコメント 審査会議論用ペーパー」というものを配らせていただいております。これはかなり時間も限られているので、いいたいことが言い尽くせないかなあと思ひまして、配付させていただいたものです。

コメント 25 がそのほかのコメントを代表するようなコメントになるんじゃないかと思っております、J I C A さん、国道 1 号線を支援されておまして、それから A D B も国道 1 号線の、最近、住民移転に関するレビューが行われたということで、第二メコン橋と関連の深いこうした関連案件について、十分教訓を引き出すべきではなからうかということ考えたコメントです。

なお、再コメントのところに書かせていただいておりますように、例えばリプレースメントコストの定義、I R C の構造的な問題。過去、移転住民への圧力ですとか未払い、補償費、減価償却の問題

などが指摘されています。苦情処理委員会が機能しない。あるいは外部モニタリングをせっかくやっても、その外部モニターによって提案されたことが生かないといいますが、実質に反映されない等々ですね。あるいは影響住民が自分の資産の評価状況を知り得ない立場にあるですか、あるいは移転住民に情報が十分に行き渡っていないというようなことがいろいろ指摘されています。

この以降のコメント、お答えの中に、今カンボジアが国家としての移転方針を策定中であり、それはドナーが足並みをそろえて改善するべく提言しているところであるから、将来的に改善されたカンボジアの国家移転方針にあわせたような形で進めるから大丈夫というような趣旨の回答がかなり見受けられるんですが、それはそうなのかもしれないんですが、そうであったとしても、現在ないNRPですか、国家移転政策（NRP）なるものには、現在まだ策定中であるわけですし、それに例えば一番争点となっています市場価格の問題ですね。補償のリプレースメントコストをどういうふうに判断するかというところで、リプレースメント価格を採用するのか採用しないのか、それについては、まだされるかどうか分からないという状況にあると理解しています。そういった中で、将来的に策定されるであろう、国家移転政策を、それほど当てにすることも危険であろうと。

JICAさんとして開発調査として支援を行う以上は、もちろん、NRPの策定支援として全体的なカンボジアの移転政策の底上げを図るということも重要なんですが、少なくともこの案件では、たとえNRPが望ましい方向に行かなかったとしても、JICAさんのガイドラインに書かれているような、被影響住民が貧困化しないという原則を確実に達成できるように、ちょっとしつこいぐらいに補償ですか、これはあくまで移転の枠組みにすぎないわけですから、移転計画にどうやって反映すべきかということは書いておくべきではなからうかと感じております。

いろいろと指摘したいことはあるんですが、非常に時間が限られていますし、具体的にカンボジアで経験を積んでおられる松本委員の方でペーパーを用意されているので、とりあえず私からはこの辺で終わらせていただきたいと思います。

作本委員長 ありがとうございます。

じゃ松本さんのが一応終わったところでまたコメントいただくということで、次の方に進ませていただきます。それで、満田さんの、41番までということによろしいですか。

郡司 調査団の方からちょっと訂正させていただきたいんですが、項目の36番です。家屋に対する補償価格に関してなんですけれども、満田委員の方からご指摘するように、我々、対応案の方に、「カンボジアでは、他ドナーも含めて、最近は全てこの『4タイプの政府カテゴリ』により物件評価

をしており」という表現になっておりますけれども、現在は市場価格による資材コスト、資産ごとの評価をして、それで個別に補償価格を決めていこうという方向性にあるということで、ここに記しました事実に関する誤認がありますので、それは訂正させていただきたいと思います。

満田委員 ごめんなさい。ちょっとわからなかったんですが、訂正されたというのは、4タイプの政府カテゴリによって常にその物件を評価しているという部分を訂正されたんでしょうか。

郡司 そのとおりです。

満田委員 わかりました。

次のコメントにいく前にちょっとJICAさんに確認したいんですが、これはどちらかというと、JICAさんの考え方に対するコメントだと私は考えております。補償レートをどういうふうにかかるとかというのは非常に大きな議論が今までもあったし今もあるということは理解しているんですが、こうしたリプレースメントコストは、私としては、当然市場価格調査を踏まえるべきものではなからうかと。それを現実問題でできるかどうか、すべての案件でできるかどうかというのはおいておいても、当然それはそうあるべきものだと考えております。JICAさんとしては、これについてはどうお考えなんでしょうか。

渡辺(泰) 基本的な考え方は、マーケット価格によるということはあると思います。ただ、それを具体的にどうしていくかということところは、JICAでもこれまで、田中さんに必要であれば補足していただきたいと思うんですけれども、余り整理していないところかと思えます。

あと、基本的には、いろんな補償をするときに、その国の政府がある程度設定する補償価格を考へるというのがまず第一のステップになると思うんですけれども、その際に、その国の補償単価のつくり方がその市場価格をどういうふうに使っているかということところをみていくというアプローチにはなるかと思えます。

田中 専門員の田中です。

その点について1点補足させていただきますけれども、満田さんもさっきおっしゃられたように、現在、カンボジアでは移転に関する国家レベルの政策をつくっているところです。私たちはカンボジアのNRP、これがどういうふうに関心かというのが最大の関心事であり大事なところだと思っています。それについては、ADB、アジア開発銀行なども非常にサポートしていると聞いておりますし、今よりはずっと市場価格に近いような形を多分組み込んだ形の政策がつくられていくのではないかと考えています。

このメコン第二架橋で私たちが大事だと考えておりますのは、この橋は、今この調査が終わったからすぐ橋が必要だというふうにはまだいえないわけですね。交通需要をもう一遍きちんとみながら、本当に橋が必要になるのを政策的にカンボジア政府が決めていくというやり方、今までなかったわけですけれども、それをしている中でこのNRPもできてくるでしょうし、ディテールドデザイン、詳細設計は、実際橋が必要になってつくろうとした場合には、恐らく今議論しているところが本当に必要になってくると思います。それまでには多分しばらく時間がかかると思っておりますので、一言で申しますと、NRPの動きをみた上で、実際に橋がつくられることになった場合には、JICAの対応というのも恐らく間違いではないと思っておりますし、NRPが基本になって動いていくものだと思っております。

満田委員 NRPが現在策定中で、恐らく望ましい方向にいくということはよく理解できます。とはいうものの、繰り返しになって恐縮なんですけど、たとえNRPが望ましい方向にいかなかったとしても、JICAさんとして本案件で提言できる余地があるわけですよ。個別の具体的な案件として提言できる余地があるわけですから、NRPをより推進させるためにも、ここはADBと歩調をそろえて、市場価格をベースにした補償政策であるべきくらいの提言はしてもいいのではなからうかと思えます。

それはNRPを推進させるという意味だけではなく、たとえNRPができなくても、あるいはADBではいきなり気を変えて、もういいよということになって、極端な言い方をしていますが、だとしても、この案件ではリプレースメントコストのための市場価格調査が実際必要なわけですよ。市場価格調査。被影響住民が同じ価値をもった土地や家屋を買うためには、現実問題、必要とされる補償だと私は理解しておりますが、そうしたリプレースメントコストとして市場価格調査はきちりやらなきゃいけませんよくらいの提言はしておくべきではないかと思いますが、いかがなものでしょうか。

田中 その点につきましては、まずADBとの歩調という意味なんですけれども、もしやるのであれば、ADBとか世銀とか、実際援助するマルチラテラル、バイラテラルの機関できちんと話し合った上で、例えばそれでいこうというのならJICAは書いてもいいんですけど、まだその辺の話し合いがきちんと歩調がそろってない段階で、JICAだけが市場価格でというのはちょっと難しいかなという感じはしております。

ただ、NRPが今満田さんがいったような方向にいくように、これからも恐らくいろんなプロジェクトをJICAも今後カンボジアでかかわると思っておりますので、そのたびにそういうお話し合いにはな

るのではないかと考えております。

松本委員 今の点ですが、手短に。

今のお話を聞いていると、カンボジア政府、あるいはそれを支援しているADBの出方をみるというように聞こえますけれども、一方で、現地で、あるいはADBから話を聞く分には、むしろJICAはADBのやり方に対して疑問すらもっているという声を聞きます。これはこういう場ですからはっきりとっておいた方がいいと思いますけれども、つまり、JICAは心の中ではADBと違うことを考えていて、ADBが今カンボジア政府と進めている方向が好ましいと実は思っていない中でもしこういうことを書いているとするならば、それは誠実でないと思うんですね。

つまり、本当はJICAはもっている。心の中に。補償はこうあるべきではないか。でも、それはマルチのことだから、マルチがやるべきだ。それを私たちは見守ってます。でも、余りADBに協力的ではない。もしそうだとするならば、今おっしゃったようなことは実は余りプラスの方向に話をもっていかないのではないかと私は思うんです。

ですから、建前としては田中専門員のいうことはそのとおりだと思いますが、実際に現場レベル、あるいはADBに対してのJICAのスタンスというのが本当にそういう整合性をもっているのかどうか、そこには私は若干疑問をもってます。

田中 恐らく私自身もこの調査に加わった皆さんも、一言でいうと、ADBのそういうやり方に対して、そうじゃないんだと思って書いているつもりはないと思ってます。つまり、そういう方向に将来いくべきだという気持ちは心の中にみんなもった上でやっていると信じてますけれども、中にはそうじゃない方もいるかもしれませんが、それは組織というのはそういうものですから。でも、恐らく私自身は個人的にはそう思っております。

満田委員 例えば将来的に策定されるRAP、あるいはDMSの中では、市場価格調査を行い、それに応じた補償方針を立てるべきであるということぐらいだったら書けるのではないかとと思うんですが、そういうことも書けないんでしょうか。

田中 文言をどう書くかというのは、実は今議論しているところは、言葉をどう書くかというのは非常に大事なことだと思っているんですね。それはさっきいったように、歩調をあわせるという意味は、心の中でそう思っていて歩調をあわせるという意味で申し上げているので。繰り返しますけれども。

ただ、そのときに、この案件が将来、実際に橋梁が必要になったときに、例えば円借款を借りよう

と、あるいはADBのお金をローンで借りようとした場合に、その時点でもしNRPがそういう形になってなかったとしたら、恐らくローンを貸すのが難しくなるかもしれませんね。つまり、JBICの方々がもっておられるガイドラインもそういう形に今なっているわけですから。JICAはオールジャパンとしてJBICの環境社会配慮に関するガイドライン、これに準ずるように、このガイドラインが改定委員会からずうっとつくりだされてきたわけですね。そういう意味では、言葉をどうしても書け書けという気持ちもわかるんですけども、今の時点で、JICAがマルチとかほかのバイラテラルのドナーときちんと話し合った上で書くというのが一番よろしいのではないかと考えております。

満田委員 もう一言だけいいですか。これで終わりにします。申しわけありません。

おっしゃることはよくわかるんですが、ただ、JICAもガイドラインをもっているわけですよ。私がいっているのは理想論に過ぎるのかもしれないんですが、JICAがガイドラインをもっていて、移転住民が貧困化しないようにすると。それには補償というのは非常に大きな問題だと思います。その補償がリプレースメントコストであるか否か、市場価格に基づくか否かというのは非常に大きな問題であって、そのJICAがここまですばらしい開発調査をやって、すばらしいレポートを書いて、そのリコメンデーションにそれに関する言及がない。将来的に策定される国家移転政策に基づいた補償が算定され支払われるでとまってしまっていていいんでしょうか。

将来的に策定されるそれがうまくいけばいいんですが、仮にうまくいかないことだってありますよね。あるいは、ドナーがこの案件につけるかもしれないし、つけないかもしれないんですが、カンボジアが、ちょっとよくわかりませんが、自前でやろうということも考えられます。レポートですので、書いたところでどうなるものでもありませんが、でも、やっぱり書くべきなんじゃないかと私は何となく思います。

長くなりますので、後でまた議論させていただきます。

渡辺(泰) 満田さんの答申のコメントについて、数が多いので、まとめ方、それからきょうの議論を受けての表現ぶりについては個別に調整させていただくということでよろしいでしょうか。

満田委員 はい。

作本委員長 それでは、残すところ少なくなりましたけれども、42番の方にいきます。フェリー関連労働者の失業対策というところですが。

和田委員 1点だけ指摘しておきます。対応策のところ「フェリーの契約労働者の雇用を義務づけることは、現在の公務員雇用の制度上、困難であると思います」と書かれておりますが、私が指

摘していることは実質的には雇用の継続であります。だから、これがなぜ困難であるのかがよくわからないんですけども、その点、ご説明いただけますでしょうか。

郡司 調査団ですが、大変申しわけないんですけど、ここの部分に関しまして、社会配慮担当の者がきょう出席しておりませんので、それに関しましてきちっとした回答を今できません。担当の者に問い合わせて、後日にも回答するというところでよろしければ、そのようにさせていただきたいと思えます。

和田委員 それで結構ですけども、ここで強調するとすれば、フェリー関連の労働者の失業、これもかなり大きな問題だと私は思っておりますので、この点も重要視していただきたいと思えます。

作本委員長 今のご意見、賜ります。

それでは、次の43番の方に移ります。Scoping of E I Aというところですけども、建設段階と運用段階に分けたらどうかということですが、これについても右の方に分けて明示するということが、これでよろしいでしょうか。

それでは、44番にいきます。これはどういうことですか、満田さん。

満田委員 ご回答の説明を報告書にも一言書いておいていただいた方がいいと思います。

作本委員長 わかりました。

本図 今の44番なんですけれども、E I Aの制度に関しましては、昨年度お配りしましたインテリムレポート等でもまとめてあるところですので、レポート自体、ことしの3月という形で一たんくりかえしけれども、手続をとることになっておりますということをおえて書いておく必要はないというか、これがこの先進まなければ当然事業化はできないわけですから、余り書く必要は我々はないと思えているんですけども、いかがなものでしょうか。

松本委員 質問した人でない人がこだわるんですが、ガイドラインの議論の中で、我々、かなり時間を割いたのは、J I C Aの役割は向こうのプロセスを支援しているということなんだけれども、ついつい忘れてしまうのは、向こうのプロセスがどう進んでいて、それにこちら側がどういうインプット、どのタイミングで与えているのかということをお忘れがちになってしまう。それは何度もガイドラインで議論になったんですね。

ですから、私は、別にこのネアクルンの橋に限らず、J I C Aのレポートの中には、このF Sなりこの支援のレポートは一体当該国政府のこのプロジェクトの案件形成のどの部分に存在していて、こ

れからどういうプロセスをもって案件が事業として成り立っていくということは、この案件にかかわらず、私は書いておいた方がいいと思うんですね。ですから、インテリムに書いてあったとかいうこともあるかもしれませんが、最終報告書に、この報告書が全体の当該国のプロジェクト実施の上でどういう位置づけにあるレポートで、その後何が必要になってくるのかを書くというのは、私は意味があることだと思います。

郡司 以前、田中委員の方からもご指摘がございまして、カンボジアの環境に関する手続、それに対してJICAのスタンスというのは支援であると。その部分については、7章が環境なんですけれども、その冒頭に、これはあくまでもカンボジア政府が実施すべきものに対して、JICAの調査ではそれを支援いたしますという文言を入れております。

松本委員 ガイドラインの議論でお話したのはそういう一般論ではなくて、一体その支援というものを本当にエフェクティブな形でちゃんとこの調査はやってきているかどうかということを説明する必要があるのではないかという意味です。つまり、支援であるという大前提はもちろんわかっていますけれども、本当に支援となっているかどうかは、相手国政府の事業をつくっていくプロセスとこのやっているプロセスがどういうふうにリンクしているかを示すことによって初めて支援というふうにいえるんだと思うんですね。ですから、これが本当にEIAに影響を与えられる段階にある調査なのかどうかということを書くことは1つ意味があるわけです。いっている意味がわかるでしょうか。

つまり、相手国政府のEIAのプロセスがあり、こちら側のJICAのプロセスがあって、しっかりと相手国政府のEIAのプロセスに影響を与えられるタイムスパンの中でこの調査がやられ、このタイミングでこのレポートを出すことで次はカンボジアはこのレポートをこういうふうに使えますよと示すことには、私は、単に支援だと書くこと以上の意味があると思うんです。

田中 環境社会配慮について、カリ団員が担当なさって、その部分だけで相当分厚いレポートになっておると思うんですけれども、今おっしゃられた点につきましては、私も、相手側のEIAの制度上で、今この調査がどういう位置づけでどういう支援になっているかというのをきちんとそこは述べるというのは、それはそのとおりだと思います。

この案件というのがもうすぐ次の段階で事業実施に移るようなものであれば、もうEIAが、先方が相当動かしてないと動かないんですけれども、これは、先ほどから繰り返し述べてますように、将来橋が必要になるというスタンスでやった事例ですので、ここで余りカンボジア側がEIAを先にやっちゃってしまっていると、やっているこの内容とずれが起きてきます。ですから、そういう意味での

支援を今回したということで、また一部環境社会配慮の部分を今おっしゃられたような点でわかりやすくすることは可能だと思いますので、またカガリさんとも相談してみたいと思っております。

松本委員 おっしゃることはわかりましたので、例えば橋の供用自体は先のことであるので、ここに書いてあるE I A部分をそのままE I Aとしてカット&ペーストのような形で使うのは多分適切ではない。必ずカンボジア側がE I Aのプロセスを通じて、このレポートを参照しつつも新たにE I Aをつくる必要がある。それは一つの手続上重要なステップだと思いますし、むしろ私はそういうことをこの満田さんの質問に対して返答として本文の報告書の中に盛り込んでおく必要があるのではないかなと思います。

いずれにしても、相手国政府のプロセスとこの調査の位置づけについて、そして相手国政府のE I Aのプロセスに対しての提言というものが手続上含まれる、手続の面から含まれることは意味があると思います。

田中 その点につきまして、前回もちょっとご説明したんですけども、カンボジアの環境省の方も、昨年このT I Cで、ODAのための環境社会配慮の研修コースを1カ月ほどやっております、参加されて、その方にも勉強していただいたわけなんですけど、実際にはそういう方々が今度はカンボジアの審査部門で、この案件のE I Aが出てきた段階で、いろいろとODAのための環境社会配慮という視点から審査をしていただけるのではないかと考えています。

作本委員長 よろしいでしょうか。

じゃ次に進ませていただきます。45番から46番まで、Flood Free Zoonですけども、まず45について。

原嶋委員 45、46、47が私ですので。基本的に、コメントいただいたとおりで結構です。

1つだけ確認で、Flood Free Zoonを開発することによるメリットはかなり強調されているんですけども、これを維持していくコストというのは、内容によっては、これは持続的にもかなり負担が大きくなって、調査団のご印象としては、現地で自分のファイナンスで維持していくということは十分可能な範囲だという印象をおもちなんでしょうか。その点だけちょっとご感想をお聞きしたいんですけども。

郡司 調査団の、これまで本件に関してカウンターパートと話してきた中で感じておるのは、まず計画能力自体もまだ十分とは思えません。ファイナンスのことにしましてはなおさら問題だとは思いますが、ただ、開発の方向といいますか、そういったミティゲーションの対策としての位置づけで

あるとかいう認識は彼らも十分にもっているのです、今後やはりフォローアップをそこにやっていかないと、彼らが独自にすべてを進めていくというのは難しいのではないかという印象をもっております。

作本委員長 それでは、最後に残された部分ですが、47番はもうよろしいですか。

48番から先を一くくりでやりたいと思いますが、右の方に代替、追記します、あるいは記載しますという形で書かれておりますが、特にご意見があれば、よろしいですか。関西の方もよろしいでしょうか。

それでは、今回のこのコメントに関する意見というのはこれで終わりにしたいと思います。

今お手元に松本さんから出された資料があるかと思しますので、こちらの方のご説明をお願いいたします。

松本委員 時間が過ぎていきますけれども、今回の審査、私は担当ではありませんが、担当されている委員の方々への情報提供という意味で、資料を2部お送りしました。これはきょうここへ来てきますメコン・ウォッチのスタッフの後藤の方で、いろんな文章からまとめて最後にすり合わせたものですが、まずメコンシャークの絵があるメコン・ウォッチというレターヘッドがついているのですが、ADB資金によるカンボジアの、これは実際にはトランスミッションラインも入っていますが、インフラ事業に伴う住民移転問題とJICA事業への教訓と書いてあります。少なくとも今回の第二架橋の話は、ADBがこれまでどういう問題に直面し、それを乗り越えるために何をしているのかということに対して理解することが1つ重要なことになってくると思います。

この表にあらわしているのは、現在ADBが対応にさまざま苦慮している、道路が結構ありますが、インフラ案件であります。1番目に書いてありますように、この表にある5事業、さらにもう一つ、全部で6事業ありますが、このすべてにおいて補償の問題、あるいは住民の貧困化というものをADB自体が認識しています。そして、ADBはカンボジア政府とMOUを結んで、監査を行ったり、あるいは市場価格を調査して、改めて補償が適切であったかどうかを確認し、適切でない場合は追加的な措置をとるということを行っています。これはADBの理事会に対してもしっかりと報告をされ、組織としてADBが取り組んでいることであります。

その裏に、2ページ目にいきますと、ADBとしては、この問題の深刻さを非常に強く認識していて、技術協力、TAを出して、現在、National Resettlement Policyの策定、レビューを支援しているという段階にあります。しかしながら、ADBの見通しでは、このSub-decreeができるのは早くても2008年、橋の供用2012年というのをここでは提案してあったし、本当に2012年が必要かどうか

かという議論もまた出てくると思いますが、ですから、それよりは早いわけですが、それまでの間は、現在、「移転ハンドブック」というものをつくってありますので、それを暫定的に使うということ、これもまたADBとカンボジア政府が協議しています。この「移転ハンドブック」というのはまだそういう意味では協議段階にあります。5番に移転の計画の方法、実施の方法、モニタリングの方法が書かれています。

また1つ飛んで7番目に、その「移転ハンドブック」の内容についても書いてありますが、再取得価格を導入する。そのための市場価格調査を行う。土地についても、市場価格調査に基づいて単価を出す。建築物については、先ほどお話にあったように、4分類スキームは予算算出のために概算で計算するには有効だけれども、実際の補償はやはり使っている資材等々の市場価格を調べると。省庁間のリセトルメント・コミッティですが、これについては、「移転ハンドブック」の中でも非常に問題となっていて、役割をやはり変えていくべきであろうというようなこともそこには書かれています。

そのようなことがここには書かれていまして、最後に囲みのちょっと上に書いてありますが、現時点では、カンボジア政府にすべてを任せるというのは、各ドナーがもっているみずからのガイドラインを遵守することが困難な状況であることは一致した意見ではないかと思います。このADBの事例からも、アフェクテッドピープルの貧困化のおそれというのは非常に強いと。そういう意味では、見守るだけでは十分ではないことは明らかであるといえると思います。

四角で困っていますけれども、第二架橋の審査に当たっては、ADBの教訓、監査の結果、これを十分に踏まえる必要があると思います。かつ、先ほどから川村委員の方も指摘していますが、住民移転は社会配慮の中で一番重要であるにもかかわらず、世銀、ADBにはある住民移転に関する政策、これがJICAにはない、あるいはJBICにもないわけですが、さらに過去の移転事業のレビューすらない。世界銀行は1996年、アジア開発銀行は2000年にコンプリヘンシブなレビューをしていますが、こうしたこともしていない。こういった制度的な側面も含めて、カンボジアの第二メコン架橋だけでなく、ほかの案件のことも考えると、そうした制度の構築というのが必要になってくると考えられます。

もう一つお配りしたエクセルの表がありますので、そちらをちょっとみていただきたいのですが、まず大きい表の方です。これは何をあらわしているかといいますと、先ほど申し上げたADBの事業とJICA関連の事業の補償価格、補償の単価を比較したものです。特に引用マークでくくっているStructuresのところ、アイテムの中の2番目ですが、ここをみていただきたいんですが、ADBが貧

困化を呼んだといって失敗したということで監査が行われているAの案件です。一番左側の案件ですが、タイプというのは、より簡素な作りがタイプ1の方にいき、より豪華な作りになるとタイプ4の方にいきますけれども、これが補償の単価なんです、JICAの最後の第二架橋のレート、Hのところを書いてありますが、これと比べていただければわかると思いますが、特にタイプ1、タイプ2といった比較的簡素な家に住んでいる人たち、言い方を変えれば、より貧困層に近い人たちの補償レートが非常に低いわけです。ADBの国道1号線のC2区間と呼ばれるAの値をみてもですね。しかも、このレートでやったADBが、住民たちは貧困化したということで異例の監査を行っていることを考えれば、このHのレートのまま最終報告書に載せていいのだろうかという疑問は当然出てくるわけでありまして。このあたりも本当にマルチと協調してやっているということが、少なくともこの表をみる限り、マルチの教訓を生かすのではなくて、マルチが失敗したものをそのまま使っているのではないかという疑問が起きてくるわけです。

裏をみていただきたいんですが、土地への補償です。通常、例えば世界銀行、ランド・フォー・ランドの原則をもっていますけれども、今回の場合、私有地もかなりあるわけですから、土地はお金で補償するというような方針も出されていますが、それは単に農地とそれ以外という2分類のようなところが出てきています。しかし、これはADBの区間のものですが、これをごらんいただければわかりますけれども、マーケットレートが、2004年をみていただくとわかるんですが、違うわけですね。したがって、農地だから幾らとか住宅地だから幾らという単純な分類ではなくて、やはりマーケットレートを調べていくとこれくらい細かに違ってきているということを考えると、こうしたものは確かに今現在進行中の議論ですけれども、しかしながら、こういう状況をみながら、JICAとして一体どうするのがよいのかということ避けて通れない状況にあると考えるわけです。

こういったものをベースに、今回の第二メコン架橋の審査の方もしていただきたいと思っておりますし、そういう意味では、ステークホルダー協議とか、非常にすぐれたプロセスをとっている部分も多いわけですが、一方で補償というカンボジアがひきずっている大きな問題については、この審査会でもしっかりとした提案をしていった方がいいと私は思っております。

以上です。

作本委員長 ありがとうございます。ご質問があれば。

小泉 東南アジア第三チームの小泉と申します。

松本委員の出していただいたレポートに関しまして、カンボジア事務所の方で、最新の状況といい

ますか、つかんでいる状況を把握しておりますので、今情報がつながっているようでしたら、カンボジア事務所にちょっとお願いしたいと思います。もしなければ、こちらでかわりに回答します。

小野 カンボジアの小野です。

今、小泉の方から話があったように、環境社会配慮担当の山下から、松本さんが編集いただいたペーパーについて、こちらの調査で明らかになってきた点をお話しさせていただきます。

山下 カンボジア事務所の山下と申します。

A D Bの使用する単価等も含めまして二転三転しておりまして、どれが一体最終的に使われるものかというのもよくわからないんですが、1点説明させていただきたいのが、松本さんが出していた別添1という単価比較表の中で、国道1号線C2区間にA D Bが使ったもの、タイプ1という価格のところに25.75 U Sドルが示されているところですけども、この額をもっても貧困化が起きたと。逆にJ I C Aが問題にした、あるいは国道1号線のJ I C A区間で使おうとしている、例えばタイプ1で5.04 U Sドル。これはさらに5分の1ほど低いわけですが、これで果たして貧困化を防げるのかという意味合いで話をされたかと思うんですけども、誤解がないように1点確認したいんですが、25.75ドルという国道1号線C2区間の単価は実際に支払われた額ではございません。実はこの後にI R C側で単価の差し替えということが行われておりまして、さらに減価償却ということが実施されていると。減価償却をしたという話が非常に悪い意味で伝わってきますが、そもそもこの25.75 U Sドルの単価につきましては、I R C側が減価償却を前提にして決めている単価ということになります。ですので、100%新築の家に対する価格ということで設定したという説明をJ I C A側は受けています。ですので、他のものと比べまして、タイプ1の家屋で5倍ぐらいの非常に高い単価になっているという点、その辺はちょっと確認をお願いしたいと思います。

それから最新の情報として1点ですが、A D Bのここにも示していただいていますG M Sの道路の方のA D Bの単価の情報が入ってきています。これは家屋で話をしますと、4タイプではなくて、全部で14タイプに分けています。もともとは4タイプなんですけど、例えばタイプ1が4つに細分化され、タイプ2が6つに細分化され、タイプ3、タイプ4が2つに細分化されるという形で単価設定がなされています。平米当たりの単価プラス、レーバークストを加算してトータルのユニットコストというものが決められる方式になっています。

例えばタイプ1に相当する家屋の中で一番高いもののユニットプライスが1平米当たり13 U Sドル。これも暫定か最終かちょっと確認できませんが、現時点では13ドルとなっています。というこ

とで、単純に比較しますと、例えば 25.75 ドルという、国道 1 号線 C2 区間は非常に高い単価であるという指摘は当たっています。

現在このような状況で、非常に複雑になっていて、ADB の方でも、過去のものとの比較等で話ができるような状態にはなっておりません。

以上です。

作本委員長 どうもありがとうございました。ちょうど時間が 5 時 25 分で、25 分オーバーしてしまいましたので、これを終わりにしたいと思います。皆様どうもありがとうございました。

最後に、次回以降の審査会の開催ということで、事務局の方から予定を伝えてもらえますか。

渡辺(泰) 資料の AC12.4 は先ほど言及させていただきましたのでスキップしまして、次回、3 月 27 日、14 時から JICA 本部の 11 I 会議室と JICA 兵庫で、環境社会審査会の年次報告についてご議論いただきたいと思いますので、事前に皆さんにコメントいただくようお願いする予定です。

それから来年度の第 1 回は 4 月 10 日の 2 ~ 5 時、11 I 会議室と JICA 兵庫で行いますけれども、終了後、懇談会を行いたいと思いますので、ぜひ東京の方にご参加いただければと思います。

以上です。

作本委員長 それでは、これで終わりにいたします。どうもお疲れさまでした。

了