

第13回環境社会配慮審査会

日時 平成18年3月27日(月)14:00~17:00

場所 JICA本部11階テレビ会議室、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	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(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
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

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
副委員長	平野 宏子	東京都水道局 練馬東営業所長
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	田中 章	武蔵工業大学 環境情報学部環境情報学科 助教授
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
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
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
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
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

山村 直史 独立行政法人国際協力機構 社会開発部
第三グループ 運輸交通第一チーム
土井 弘行 個人コンサルタント（環境社会配慮）

○作本委員長 それでは、これから第13回環境社会配慮審査会を行いたいと思います。

お手元に資料が配られているかと思いますが、まず、事務局から資料の確認をお願いいたします。

渡辺（泰） それでは、本日の資料ですけれども、インド国幹線貨物鉄道についての調査がA C . 13 2、17年度環境社会配慮審査会・年次報告の案が13 3、17年度採択案件の報告が13 4ということで、ホッチキスどめになっている資料がございます。年次報告について、川村委員からコメントをいただいております、それは別のペーパーになっております。

○作本委員長 それでは、第1番目の議題に入ります。

「インド国幹線貨物鉄道輸送力強化計画調査」ということで、事前評価に関する報告を行っていただくことになります。

渡辺（泰） 本案件は、要請時にカテゴリーAとしておりまして、要請の概要については審査会でご説明させていただきましたけれども、今回、事前評価調査ということで、実際に行う調査の枠組みをどのようにするかという協議をインド国側と行いましたので、その中での環境社会

配慮面を中心に、担当の社会開発部からご報告させていただいて、コメントをいただきたいと思っております。

○山村 社会開発部運輸交通第一チームの山村と申します。よろしくお願いたします。

本日、資料もご用意させていただいておりますが、パワーポイントに基づきまして、ご説明させていただきたいと思っております。基本的な構成は、お配りした資料と同じような形にしております。

「要請の背景」と「プロジェクト概要と立地概況」は私・山村がご説明させていただきまして、3の「環境社会調査の流れ」から9の「環境社会配慮調査のTerms of Reference」までは、事前調査に参加いただきました土井コンサルタントさんをお願いしたいと思います。

まず、「要請の背景」ですけれども、先般の環境社会配慮審査会でもご説明が多少あったかと思っております。案件の目的としては、こちらにございますデリーとムンバイ、デリーとコルカタ、もうちょっと手前にハウラーという都市がございますけれども、そのところを結ぶ貨物鉄道新線の建設を行うに当たって、技術面、経済面、資金面等からの妥当性、また、事業の実施可能性を検証するというところでございます。

先方の要望としては、これの事業化を2008年度ぐらいからしたいということで、規模が非常に大きい割には大変急いでいる案件でございますけれども、確認すべきことがまだ多々あるということで、JICAでF/S調査を行うという形になっております。

北側の方に赤と青で示してありますけれども、インドの「黄金の四辺形」と申しまして、先ほどの3都市と、南側にありますチェンナイ、昔のマドラスですが、ここの四辺形の北側2辺が今回の対象の回廊ということになります。赤い方を西部輸送回廊、青い方を東部輸送回廊と称しております。

この貨物鉄道は、今現在、年率15～18%ということで、物すごい勢いで輸送量が伸びているという状況でして、先方で既存線の改良・効率化をやって、3線化や複々線化などをやってはいるのですが、近々、逼迫するだろうということで、この輸送力を強化したいという案件でございます。

全体の延長距離としては2,800キロということで、北海道から鹿児島までの距離に相当するというので、非常に大規模な鉄道のインフラF/Sという形になっております。

もう一つ、資料の方に具体的に書かせていただいておりますけれども、2005年4月の日印首脳会談の中で、グローバル・パートナーシップの戦略的方向性に関する協議が行われまして、S T

E Pということで、本邦技術活用条件のついた円借款を活用しつつ、日本の技術と専門知識の支援により、高容量の貨物専用鉄道建設計画の実行可能性を検討することが共同宣言でうたわれまして、この宣言を受けて今回の要請が上がって、JICAで実施するという形になっておりまして、政策的に両政府の関心が非常に高い案件になっております。

もう一つは、昨年8月ぐらいからインド側が予備的なF/S調査をかけておりまして、これが、ことしの10月もしくは12月といわれていますけれども、年内いっぱいぐらいまで実施されるということで、一方で、先ほどご説明しましたように、実施を急ぐようにインド側が要望しておりまして、インド側の調査と並行的にJICAのF/Sが始まるという形のものになります。インド側の調査結果を最大限活用するような形で実施していくということで、今までに余りないタイプの調査を行う形になります。

日本側としては、インド側の調査結果を検証することと、その後、資金協力の要請を上げていくわけですが、そこに関して、足りないところを補足するといったことを予定しております。特に、事前調査の段階で、足りないところの一つの大きなポーションは環境社会配慮の部分であることがわかったという状況でございます。

「プロジェクト概要と立地概況」ですけれども、「目標」は、先ほど申しましたとおり、この貨物鉄道新線整備資金調達の審査に資する資料を作成することを目指しております。

「調査内容」ですけれども、期間は約18ヵ月ということで、2007年の10月までを目途に終了させるという形になります。

中で行う作業ですけれども、タスク0から2まで大きく分かれておりまして、1つ目は、輸送力強化のための基礎的検討ということです。

次はタスク1ということで、貨物新線建設の妥当性の検証。

ここまではインド側の要望に入っていなかったところなのでございますけれども、調査が終わった後に資金調達、事業の実施を考えるのであれば、評価等は不可欠であるということで、JICA調査としては、タスク1と0を入れて検討するのだということで、今回、事前調査の中で先方と合意を図ったところでございます。

タスク2は、いわゆるフィージビリティスタディーということになるかと思っておりますけれども、この貨物専用鉄道事業の実現可能性を検討するというので、調査全体としては、大まかにはこのような流れになります。

相手側の機関は、インドの鉄道省という形になります。

「調査対象地域」ですが、先ほど申し上げた西部輸送回廊と東部輸送回廊ということになっております。

「立地概況」ですけれども、「自然環境」ということで、西部、東部、それぞれご説明させていただきます。

西部輸送回廊の自然環境ですが、タール砂漠とデカン高原の間を南下して、その後、ムンバイまでは、アラビア海に沿った形で南下するといった環境にあります。周辺には、国立公園や野生生物の生息保護区等の指定地域はないということでございます。

両方の回廊ともそうなのですが、今、既存線はありまして、そのわきに新線をつくっていく。住民がいるところは基本的に迂回する。都市周辺は迂回するといったことを想定しておりますが、既存路線があるところは、こういう自然環境面の保護区域にはかかっていないということでございます。

東部輸送回廊ですけれども、ガンジス川があります。これによって形成されたヒンドスタン平野、はらん原に位置しているといった状況です。こちらも国立公園や自然保護区等の指定地域はございません。

「社会環境」ですが、13 2の別添資料 に地図がありますので、こちらをご参照ください。

西部輸送回廊ですが、ムンバイから北側500キロぐらいのところにAhmadabadがありまして、こちらを通過してデリーまで行くルートは3,281ヘクタールという形ですが、Kotaルートは、Ahmadabad側のルートよりも東側にあるルートでございまして、こちらを通る場合は2,542ヘクタールの用地取得が必要であろうといった結果になっております。新線の一部分は森林を通過するわけですが、大部分は農地を通過するような形になるかと思えます。住民移転の対象ですけれども、今回の事前調査では、正確な数は把握し切れておりません。今後の調査の中で調べていく必要があると考えております。

東部輸送回廊ですけれども、1,758ヘクタールの用地取得が必要であろうということです。ここも大部分は農地を通過するということです。また、住民移転の対象となる世帯数、住民の数等、今後の調査が必要であるということで、東も西も余り変わっていないという状況だと思えます。

これらを受けまして、「カテゴリー分類」ですが、前回お話ししたときと同様で、カテゴリーAということで実施させていただきたいと思えます。特に非自発的住民移転の可能性、騒音・振動

の発生、生態系や土地利用、地域分断による地域社会経済等への影響があるであろうという理由から、カテゴリ-Aとして慎重な検討を行いつつ、調査を実施していきたいと考えております。

続きまして、事前調査に参加された土井さんからご説明を差し上げたいと思います。

○土井 土井と申します。今回の事前調査に役務提供団員として参加させていただきまして、環境社会配慮を担当させていただきましたので、私から簡単にご説明させていただきます。

まず、「環境社会調査の流れ」ということで、先ほど山村さんからご説明されたのですが、タスク1とタスク2に分かれておりまして、タスク1では「環境社会影響の検討」ということで、西部回廊、東部回廊の自然環境、あるいは社会環境の現況を大まかに把握しまして、それに対する影響を特定いたします。検討は、初期環境調査と初期社会調査です。

この検討の際には、まず、貨物新線を整備した場合、2つ目として、既存線を改良・効率化した場合、3つ目として、旅客新線を整備した場合、4つ目として、現状、何もしない場合、この4つに分けて行います。

タスク2は「環境社会配慮」ということで、タスク1を踏まえて、環境影響を予測・評価して、モニタリング計画をつくらうというものです。タスク1で特定されました自然環境、社会環境に対する影響要因につきまして、実際に現地に入って調査・測定し、環境の影響の程度を予測・評価いたしまして、マイナス面の影響を軽減するための方策、住民移転にかかわる計画、環境管理・モニタリング計画等を策定する。このような流れになっております。

次に、「貨物新線計画時の環境社会に対する配慮」ということで、インドの鉄道省側はどのように考えているかということを示しました。都市部の住宅密集地はなるべく回避しよう。そのための迂回ルートを検討しよう。用地取得を最小限に抑えるために、在来本線の鉄道用地を最大限に活用しよう。密集地、急勾配な丘陵地は避けよう。どうしても在来本線の各駅の近辺を通過する場合は、駅の家屋を避けて迂回ルートとしよう。モスク等々の立地部分は避けよう。どうしてもこれらがある場合は、迂回ルートとしようといったことをインド側は表明しております。

次に、「プロジェクト概要一覧」ということで、詳細につきましては、お手元の資料の11枚目の裏に、「プロジェクトの概要」ということで英文の一覧表を載せてありますけれども、ここでは主なものだけを説明させていただきます。

まず、「計画の種類」ですけれども、新線建設、あるいは線を複線、3線化する。機関車本体は、電気機関車、あるいはディーゼル機関車。

次に、「回廊の概要」ですけれども、西部輸送回廊、東部輸送回廊とありまして、この区間の「最長の橋梁」は、西部輸送回廊のうち、Ahmadabadを通過する北側ルートにつきましては1,409メートル、Kotaを通過する南側ルートの場合も1,409メートル。一方、東部輸送回廊につきましては、「最長の橋梁」は2,834.64メートルということでございます。

西部と東部を比べた場合、西部は河川を横断する線形となっておりますので、現在のところ想定されている橋の延長は、Ahmadabad側で20キロ程度、Kota側で8キロ程度あります。一方、東部輸送回廊は、どちらかという、ガンジス川と並行して走る形にしておりますので、橋の長さを合計しても6キロ、7キロ程度となっております。

その下の道路との「交差部分」は、西部輸送回廊の北側ルートは297カ所、南側ルートは310カ所、一方、東部の場合は348カ所となっております。

「トンネル」ですけれども、西部のAhmadabad側はなしとなっております。一方、Kotaは、どちらかという、丘陵地に沿った形での線形ですので、トンネルは2カ所になる予定です。一方、東部は、トンネルは3カ所。ただ、総延長としては500メートル強ということになっております。

「用地取得面積」ですけれども、先ほど山村さんから説明があったとおりです。

続いて、「環境社会影響のスコーピングマトリックス」です。非常にみづらくて済みません。お手元の資料の5枚目の裏に同じ表がございます。縦方向に「社会環境」、「自然環境」、「環境汚染・公害」、その右側に「想定されるマイナス面の影響」ということで、1番の「住民移転」から始まりまして、30番の「交通事故等」までにつきまして、横軸ですけれども、「計画段階」、「工事段階」、「供用段階」で各影響がどの程度あるかということを一覧表にしてみたものです。

Aは、重大なマイナス面の影響が見込まれるもの、Bは、Aまではいかないまでも、マイナス面の影響が見込まれるもの、Cは、現段階ではわからない。今後調査をするにつれ明らかになるであろうというものです。空欄は、マイナス面の影響はほとんど考えられないということで、そのように整理しました。

この表の左から3分の1ぐらいに「総合判定」があるのですけれども、「計画段階」、「工事段階」、「供用段階」で総合したものが「総合判定」になっております。

その結果、1番の「住民移転」、18番の「動植物、保護区」、26番の「騒音・振動」は、現段階ではAと判定することができます。一方、17番の「海岸・海域」、24番の「土壌汚染」は、本路線

は海岸地域を走らないこと、土壌汚染のおそれもないことということで空欄にしてあります。そのほかはBということで、マイナス面のインパクトが多少見込まれる、あるいは今後の調査が必要であるという判定にしております。

続きまして、8番ですけれども、「予測される主要な環境社会影響の要約」ということで、まず、「社会環境」に対する影響を示したものです。この中で、「想定される影響項目」ということで、「住民移転」から「災害(リスク)」まで整理してあります。また、その右ですが、「評価」、「マイナス面の影響の程度」、「予測方法」、「想定される対応策」について整理いたしました。

まず、「住民移転」につきましては、西部は3,000ヘクタール以上、東部は2,000ヘクタール以下なのでありますが、用地取得が必要であるとされておりまして、用地取得に際しまして住民移転が必要であります。

では、これらのマイナス面の影響を緩和するためにはどうしたらいいかということで、一番右に対応策を掲げております。

今回、実際、どの程度の資産をもった人たちが移転するのか、その辺の正確な数値が全く出ていないので、まず、その実態の把握から始めることが必要です。その後、移転対象住民へ正確な情報を提供する。また、移転対象住民の意向の確認。住民移転をせざるを得ない場合は、住民移転計画及び生活再建策を検討する。また、計画が実施に移されたことを確認するためのモニタリングを行う。このような対応策が考えられます。

以下、同様に整理いたしました。

この中でもう一つ、着目しなければまずいこととして、下から2つ目の「保健衛生」があります。この地域、特に東部輸送回廊につきましては、洪水が起こる地域であります。水が引いた後も、ある地域は水たまりができるということで、マラリア蚊の発生源になっているという情報も得られましたので、この辺の影響を抑えるために、適正な作業員宿舍の整備、あるいは排水を考慮した盛り土部分の設計といった対応が必要であると考えております。

同様に、今度は「自然環境」の面からみてみました。上から5つ目に「動植物、保護区」がありまして、これはAという評価をしたのですが、インド側の環境調査はほとんどされていないということで、今後、詳細な調査が必要だと思っておりますが、新線建設、拡幅の場合は、動植物の生息・生育環境の確認が必要であります。

インドでは、線路内を含めて、牛が自由に歩き回っているのが現状でありまして、列車との衝

突事故も多いとの聞き取り結果が得られております。

森林や樹木の伐採には特段の配慮が必要ということで、「想定される対応策」といたしましては、牛の移動を阻害せず、かつ列車との衝突を防止する方策の検討を行うとか、森林や樹木の伐採を伴う場合は、州政府等からのクリアランスを得た上で、伐採面積の5倍から10倍相当の植林計画の策定、あるいは、この回廊に沿って、グリーンベルト化を提案してしまおうではないかといった対応策が考えられます。

続いて、「環境汚染・公害」ですけれども、この中に「騒音・振動」がございます。先ほど山村さんから説明されたように、工事中は、工事用車両や重機の稼働による騒音・振動の発生が考えられます。ところが、既存の線を含めまして、騒音・振動に対する調査は全くなされていなくてということで、まず、現況をしっかりと把握した上で、工事前、工事中、供用後のモニタリングが必要であると考えております。

続いて、では、本格調査で、環境社会配慮に対して、どのような調査を行うかということで、まず、(1)に本格調査の実施体制を示しました。

この調査ですけれども、もちろんインド国側が主体となりまして、JICAとの協働作業によって作業を進めることが基本であります。これは、今回、先方との協議で決まったことなのですが、鉄道省側は、ステークホルダーミーティングやワーキンググループを運営いたします。日本側、JICAの調査団員には、最低「自然環境」、「社会環境」それぞれ1名及び「ステークホルダー・マネジメント」、合意形成等々の仕事も行える人2名を配置する予定であります。また、この調査を行う上では、現地再委託、現地のコンサルタントを活用いたしまして、調査を行ってもらうこととなります。

(2)として「環境社会配慮調査の留意事項」ということで、1)番から7)番まで整理いたしました。この詳細につきましては、お手元の資料の7枚目以降に整理してあります。

ご参考までに、現地で得られました情報につきまして、写真を何枚か紹介させていただきます。

これは、駅周辺の様子を示した写真です。駅は、周辺で暮らす人たちに生活の場も提供していることがわかりました。すなわち、駅は、スラムの人たち、路上生活者にとりまして、駅構内の水道から水が得られる場である。駅構内にはトイレがある。駅にいれば、仕事のために移動しやすい。屋根があるため、雨露をしのげる。ですから、駅周辺、線路周辺には人が集まっているということがわかりました。

一番左側にあるのがトイレです。真ん中にあるのが水です。周辺のスラムの方々は、駅に来て、このように水を得ております。駅員の方は、彼らを排除するわけでもなく、ほどほどにうまく共生している感じでした。ですから、今後の調査のいろいろな設計などでも、こういう人たちを排除しない方向、ほどほどにうまくやれるような設計をすることが必要だと思えます。

線路のわきも鉄道用地なのですけれども、皆さん、このように生活しております。

これは、牛が駅構内を悠然と歩いている状況です。牛と列車の衝突事故がかなり多いという情報が得られております。

これは、鉄道に対して何か不満があるかということに住民の方々から聞いたときの話で、鉄道騒音や鉄道振動に対して、どんな思いをしているかということを知りたかったのですけれども、駅員からの話によりますと、騒音や振動に対する不満はないという情報が得られております。

一方で、列車内のトイレは垂れ流しですので、線路上に人糞やごみなどが散乱している状況で、こういうものに対する苦情はあるけれども、今のところ、騒音・振動に対する苦情はないということは駅員サイドから聞いております。今回、住民サイドからの話は聞けなかったのですが、今後の本格調査では、住民等からの意見も聞く必要があるかなと考えております。

これは、スラムの様子を示したものです。これは既存線のわきにあるものではないのですけれども、デリー近辺には、数は減りつつあるそうですが、まだこのようなスラムがございます。

これは、ご参考までに、インドの国立公園の位置を示しているものなのですけれども、既存路線、新線の予定地は、こういうところにはぶつからないということを示しております。

今、貨物を牽引する機関車は電化にするのがいいのか、ディーゼルにするのがいいのかという議論がありまして、本格調査団はその辺の検討もする必要があると思うのですけれども、インド鉄道省側は、電化がいいことはわかっております。CO₂の排出量の観点から、やはり電化がいいと思っております。しかしながら、今、電力供給事情は非常に逼迫した状況にあります。一方で、天然ガスを使ったディーゼル機関車の開発、燃費等の効率をよくした機関車の開発が進められております。また、樹木からディーゼル用の油を抽出しようという取り組みも進められております。

以上です。ありがとうございました。

○作本委員長　それでは、ただいまの報告に関して、ご意見やコメント等あればお願いいたします。

○渡辺委員 1つ伺いたいのですが、こういう大規模なプロジェクトですと、鉄道だけというよりは、全体の地域開発等すべて絡んできているのではないかという感じがするわけです。したがって、非自発的住民が出て、どこかの産業で受け入れられるとか、非常に大きなことを考えないといけないのですが、今回のものは、鉄道工事だけに絞ってしまった評価のような気がするのです。それでよろしいのでしょうか。あるいは、わざとそのようにされたのか、どういう感じでしょうか。もちろん、全部含めてしまうと物すごく大きくなってしまって、收拾がつかないということはあるかと思うのですが、こういう大きなものについて、どのような切り口で評価をやられているのか、教えていただければと思うのです。

○土井 おっしゃられるとおりでして、今回、線路だけでも約3,000キロという非常に大きなプロジェクトで、貨物路線として、例えば港からのものも運ばれます。港の整備に当たって、住民移転が発生する可能性もあります。そうすると、本当に鉄道に限ってやってしまうのがいいのか、その辺、私も今のところわからないのですけれども、この路線検討に当たって、移転を余儀なくされる人たちに対して、少なくとも生活再建策まで含めた計画をつくる必要があるのではないかと考えております。

○渡辺委員 将来的に必要ながあれば、もうちょっと大きな工場立地とかいろいろなことを含めてやるということですね。

ここの初めの貨物輸送量が15%上がっているという書き方だと、いかにも港で荷揚げされる荷物が15%ふえているように思ってしまうのですが、実際には途中で貨物が入ってくるわけですね。港で荷揚げされた荷物がデリーに運ばれるわけですか。それが15%ふえているのですか。この15%ふえているというのは、どのレベルで15%なのでしょう。

○山村 これは全体を平均しての数値です。品目と発着地について、まだ余り詳しいわけではないですけれども、一応マップに落として、線路容量は大体こういう形になっているというのは別途整理しているのですけれども、ここに示された数字は平均とご理解いただければと思います。

大まかに申し上げますと、西側は、港から拳がったコンテナをデリーに運ぶのが主要な役割になっておりまして、東側は、港ではなくて、途中のところで産出される鉄鉱や石炭などをデリーに運ぶ役割を担っている路線。大きくはこのように分けられるかと思えます。これは、そういうのを全部合わせた中での平均として出していまして、そういう数値とご理解いただければと思います。

○渡辺委員 ありがとうございます。また何かあったら後ほど聞かせていただきます。

○濱崎委員 4点ほどあるのですけれども、まず、2枚目の「調査内容」のところからタスク0からタスク2があります。これは段階を踏んで進んでいくところの内容かなと思うのですけれども、2006年11月から2007年3月、期間が重複しているところがあるわけですね。これは、環境社会影響ということを考えて、実際は、検討段階で検討しながら、環境影響の調査を始めていくことになってしまうということで、実際にそういうことが可能なかどうかということが1点です。

7の「環境社会影響のスコーピングマトリックス」の一番最後のところに「交通事故等」があります。鉄道は、利便性が非常に向上するというのもあるのですが、一方、人と鉄道、車両と車両といった鉄道事故もあるかと思えます。これがBという評価で本当にいいのかという疑問が1つあります。

8の「予測される主要な環境社会影響の要約」の「評価」の右側に3つ列があって、そこに「予測方法」と「想定される対応策」と書かれていて、例えば、その裏にある「大気汚染」の「予測方法」として、「工事前、工事中、供用後のモニタリングの実施。」と書いていますが、それはあり得ないですね。予測するのに供用後のモニタリングはできませんし、表現がちょっとおかしいのではないかなと思うのです。

これは、よくみてみますと、おかしいところが幾つかあるのですね。例えば「地盤沈下」の「予想される対応策」で「モニタリング計画の検討。」とありますが、モニタリングをして何らかの対応策をとるのであって、モニタリングはその対応策ではないのではないかなと思いますし、「交通事故」も、工事中の話だけを書いています、供用後のことも考えないとまずいわけですね。

「動植物、保護区」のところでも牛の話が出ていますが、これは自然環境ではなくて、畜産業の話だということを考えれば、社会配慮の「土地利用」あたりの区分と同じ区分の話ではないかなと思います。「レッドデータブック等」とは書いていますけれども、自然生態系で存在する自然の動植物の話と、人間が生きていくために必要な牛を飼っているという話とは別だということで、これは分類すべきかなと思います。

9のTORのところですが、これは、どちらかというと、JICAの方にお聞きしたいと思います。この実施体制ですが、現地再委託するというので、この段階では、どれぐらいの人員が

必要で、どういう専門分野の人が必要といったことは必要ないのか。タスク0はいつからかわかりませんが、タスク1は5月から始まることになっていますので、あと1ヵ月もないわけです。現地再委託の内容などもこの環境社会配慮審査会でわかると、こういう人材が必要だとか、こういう人は必要ないといった話もできるのではないかなと思いますので、事前調査の報告の段階で、この人員体制、実施体制がわかるといいかなと思います。

ちょっと長くなりましたが、以上です。

○土井 ありがとうございます。

まず、1つ目のご質問ですけれども、おっしゃるとおり、重複しておりますが、この中におさめようということで、これは必ずしも正確な期間ではないと私は理解しておりますこの詳しいフローについては、本格調査が始まった段階で、本格調査団内で、先方と協議しながら詰めるべきものであると考えております。

2つ目のスコーピングマトリックスの中の「交通事故」の取り上げ方、3つ目のこの表の整理の仕方等につきましては、ありがとうございました。おっしゃられるとおり、確かに書き方が統一していないと思います。

牛の件もごもつともで、「自然環境」の方から「土地利用」の方に動かすべきだと私も今思いました。ありがとうございます。

○山村 続きまして、現地再委託の内容ですけれども、現時点で、今回の事前調査の中で土井さん等ともご相談しながらの想定はあります。ただ、どちらかという、調査の予算を確保するための資料に基づいたものをつくってございまして、あくまでも今回の事前調査の中での想定ということでございまして、これからコンサルタントさんから本格調査のプロポーザルが上がってくる状況でして、最終的には、それと照らし合わせて確定していくといった段階でございます。済みません。説明になっているかどうかわかりませんが、そのような状況です。

○濱崎委員 わかりました。事前にわかると、この場でもいろいろ話ができるかなと思いましたが、ちょっとお聞きしたところです。距離も非常に長いですし、果たして1年ぐらいで環境社会配慮の調査が終了するのか、非常に不安な部分もあるのですが、ぜひよろしく願いいたします。

○夏原委員 手順を余りよく理解していないのですけれども、これは調査の方法書に当たるわけですか。日本環境影響評価の場合、まず、事業者が方法書を提出して、それを審査会で議論して、通った方法に従って環境影響評価を行うわけですけれども、どういう方法を使うかというの

が一番大切なところなわけですね。このスケジュールをみると、先ほども濱崎さんがおっしゃったように、第1段階と重なってタスク2が始まるわけですね。そうすると、環境社会配慮の影響の調査の方法を十分議論しないまま調査結果が出てくることになるのではないかという心配をしているのです。

○土井 今回の事前調査で得られたヒアリング結果は、限られた情報の中で、あくまでも予備的な方法書として理解していただければいいと思うのです。今後、本格調査団が現地に行きまして、先方のいろいろなステークホルダーミーティング、あるいは環境のワーキンググループが鉄道省主体で組織されますので、その中で、環境森林省の方々やN G Oの方々も含めて、この調査手法を決めることになっております。それは、本格調査のタスク1の中で行なわれるスコーピングに当たります。今回は、あくまでも現時点で想定される予備的なスコーピングということでご理解いただければと思っております。

渡辺(泰) つけ加えますと、この調査ですけれども、対象事業は、インド国のE I A法制度の対象事業にはなっておりません。したがって、J I C Aのガイドラインだけが適用されるという形になります。ガイドラインから来る審査会からの関係でいいますと、スコーピングの段階で1回諮問することになりますが、それはタスク1の期間中で、タスク2が始まる前の適当な段階ということになると思います。特にどこを通すかというのが確定していないのが現状でして、そういう意味で、どの時点で影響がもう少しはっきりしてくるかが……。代替案はもう既に設定していますけれども、環境社会調査のT O Rについてお諮りすることになります。

○柳委員 今回の質問との関連でいえば、日本の制度を考えると、やはり方法書だと考えてもいいと思います。それ以外の何物でもない。

○作本委員長 1つお伺いしたいのですけれども、インドでの住民参加や公衆参加ということでは、ステークホルダー会議といったものは法制度上ないわけで、今、法案改正の中で議論されているところなのですが、こういう中で、ステークホルダー会議みたいなものをうまく展開できるものなのでしょうか。インド側はまだ義務づけまでしていない。今、法改正を議論しているところだと思うのです。

○土井 おっしゃられるとおり、今、インド側は法改正の段階で、いろいろな主体にこの法案の内容を配布していると聞いております。

その中で、別のいい事例と申しましょうか、今、デリー首都圏鉄道公社というところがデリー

首都圏の鉄道を整備している状況にあるのですけれども、いろいろなステークホルダー、NGOや住民、スラム地域のまとめ役の人も含めた会議を何回もやりまして、その結果、周辺スラムの方々の理解が得られて、事業がうまくいったという情報を今回の調査の中で得ております。

○**作本委員長** わかりました。ありがとうございました。

○**満田委員** 私は、4点ほど質問またはコメントさせていただきたいと思います。何人かの委員がおっしゃったように、タスク1とタスク2が重なっているということは、IEEをやって、その結果が出ないうちに、本格的な環境影響評価になし崩し的に入ってってしまうおそれがあります。本格的な環境社会調査のスコーピングというところは、初期影響評価を踏まえたものであるべきだということを考えると、スケジュールはもう少し何とかならないのかなということを感じています。

また、インドのEIA制度は鉄道案件をその対象としていません。であるのだったら、インド側は、JICAのやった環境影響調査の評価や緩和策を実施していく法的な義務はないのですよね。いつもの議論になってしまうのですが、インド側は、いかにしてそれを事業の計画に取り込んで、環境社会配慮を進めていくつもりでいるのか、それを確保するような仕組みがあるのかなのか、インド側のやる気はどういうものなのかというのが懸念されるところです。

また、ADBの移転方針とインド側の移転方針の比較表が載っているのですが、これをみて、大きな違いがあると感じています。JICAのガイドラインは、ADBの移転方針と基本的な考え方は同じです。

この案件は、非常に確度の高い案件かもしれないと考えておりまして、ある意味、政治的な案件で、やらざるを得ないような案件であるとしたら、実施部分で慎重に考える必要があると思います。それにもかかわらず、インド側は、例えば不法住民は移転計画の対象とはしないとか、「補償の範囲」についても非常に限定的ですよね。「資産の評価額算定基準」も「過去の価格で算定」移転に対する配慮は恐らく限定的です。インド側にとっては、自分の国家の移転政策を曲げることは非常に難しいのでしょうか。ただし、ここは、JICAなりのガイドラインを何らかの形で満たすような形でなければ支援できませんよ、といってしまうてもいいぐらいの大きな問題になり得るところだと思っておりますが、これについて実際にどういう議論が行われたのかという部分について、ぜひ教えていただきたいと思います。ADBは、インド側と自分たちの政策のギャップをどうやって埋めていくのか、ADBや世銀などの移転への対応の仕方はどうなっているのかと

いうことについて教えていただきたいと思います。

もう一つ、細かい話で、スコーピングマトリックスについてなのですが、「社会環境」、「貧困層・先住民族・少数民族」がBになっていますよね。住民移転で大きな数の貧困層が影響を受けると予想されますので、安全面を考えて、これはAの方がいいのではないかと考えています。

○土井 ありがとうございます。

まず、1つ目のご質問ですけれども、今回の調査期間は全体で18ヵ月で、タスク1とタスク2と重複があるということで、ご指摘のとおりであると思います。私も、本格調査団で、本当に18ヵ月でできるのかということ考えた場合、インド側とかなり協働して仕事をしなければ無理なのかなと思っております。

ただし、当初、インド側からは、12ヵ月でやってほしいという要請があって、私たちJICA側は、こんな大規模な事業で、いろいろな環境影響が想定される中で、12ヵ月ではできないということで、両者でかなり密な話し合いをもった結果、18ヵ月に落ちついたという現状があります。

2番目のEIAの件で、インドの国内法においては、鉄道は対象事業でないにもかかわらず、なぜEIAかということですが、インド側としては、事業資金をいろいろな国際機関から得る必要がございます。EIAレベルの調査をして、審査に耐えるレポートをつくっていかねばまずいので、その辺はインド側も理解しております。

3つ目は、ADBの住民移転に対する考え方とインドの考え方ということで、ADBは世銀の方針をもとにしておりまして、JBICもそうですが、かなり厳しい考え方をもっております。インド側としましても、2003年にResettlement and Rehabilitation Policyをつくりまして、住民移転に対しては、これまで以上に配慮する姿勢はみせております。ただし、ADB等の方針はちょっと厳し過ぎるのではないかとということで、ADB等の資金提供機関とは常に議論があるそうです。この辺、本格調査団もインド側との話し合いがかなり必要だと思うのですが、この辺をクリアしていかなければ、次の資金提供の申請につながらないことはインド側も理解しております。

4番目のスコーピングマトリックスの件は、ご指摘どおりだと思います。ありがとうございます。

○山村 補足的にご説明を差し上げたいと思いますけれども、事業にいくかどうかというところで、確度が高いとはまだ考えない方がいいかなと思っております。共同宣言では、事業の可能

性を検討するというところまでが明言されているところです。インド側は、当然、早く事業化したいという要望があって、資金要請のタイミングなども考えて、今、18ヵ月というところで落ちついているわけですが、本格調査をやっていく中で、例えば住民移転などの問題を解決するには、その期間だけでは無理だということが明らかになってきたら、それは改めてインド側に話して、調査の中で事業の計画を立てていくわけですが、その工程を立てるときに、そこを加味してつくるということが必要でしょうし、場合によっては、これはまだフィジビリティースタディーですので、その後、資金調達にいくまでに、資金を出す機関が、ここは補足的にやらなければいけないということで補足調査もかけるでしょうし、審査も行なうわけですから、この調査の中では、そういったところも込みで考えていきたいと思っております。

A D B、世銀ですけれども、事前調査の中で、彼らの現地事務所に行って、打ち合わせをしております。鉄道省から世銀、A D Bに、この件に関する資金面の話はまだ行っていませんので、話が来たらという想定のもとで、こういうことをやったらいいのではないかというあたりはいろいろ聞いておまして、その辺の要望も踏まえながら、本格調査が始まってからも彼らと随時コンタクトをとりながらやっていきたい。社会配慮面の基準についても、レポートを出した後、資金調達に向けて動きがなければ終わってしまう話ですので、彼らと話をしながら、その整合をとりつつ進めていきたいと考えております。

○濱崎委員 私の最初の質問と関連しているのですが、9の一番最後のところに「工程のイメージ」が表になって出ています。これをみる限り、本格調査の工程と環境社会配慮の調査にちょっとずれが生じているのかなと思うのです。どのようにその整合をとっていくかというのはなかなか難しいかなと思うのですが、表の一番最後のところに「環境社会配慮審査会」とあって、審査の日が19年の3月と19年の9月に入っているわけで、これを、例えば「環境社会影響の検討」が終わった直後に入れていただくことは……。「本格調査の工程」に合わせていくのが当然で、インテリムレポートが出てきたときに審査するというルールになっていたかと思いますが、環境社会配慮の調査がこのようにずれているのであれば、このずれに合わせた審査会の開催をお願いしたいなと思います。

もう一点ですが、上の「プロジェクト研究」と「研究報告書」もインドのこの案件と関連しているということなのでしょうか。ここの情報も新たに、本格調査の情報以外に入ってくるということなのでしょうか。

済みませんが、その2点をお願いします。

○山村　今回ご提案させていただいたのはあくまで想定でして、必要な段階でやるということで、今後、調整させていただければ、それでよろしいかと思えます。

「プロジェクト研究」ですけれども、本来であれば、今回、ここにお出ししなくてもよかったことかもしれません。先ほどチラッと説明がありましたけれども、インド側の要請は、鉄道の観点からのものにしかありませんでした。そうではなくて、事前調査が終わって、今、産業面、物流全体という見方で考えておまして、特に港湾や道路などの兼ね合いも踏まえたネットワーク計画を考えていく必要があるだろうということで、そこに関しては、需要予測の手法等の研究というか、新しくつくらなければいけないだろうということと、これだけ大きなプロジェクトをどうやって評価するかといったところの評価手法……。今までJICAでも余りやったことがないぐらい、ほかのところでも例がないぐらいの大きなプロジェクトですので、予測手法と、「インターモーダルな物流」と称しておりますけれども、そういった物流の戦略、それにまつわるプロジェクトの評価の手法といったところをこの研究会の中でやる。本来であれば、ここも調査が始まる前にやらなければいけないところではあるのですが、調査等、並行的に動かさざるを得ないところをごさしまして、ここに入っている次第です。そのような状況です。

最初の質問に戻りますけれども、この10月ぐらい、インテリムレポート前後あたりまでに、今現在、情報が足りない部分が多々ありますので、インド側のいっている計画が果たして妥当なものかどうかということを一通り検証することにしております。ですので、今ご提案があったように、インテリムレポートの前後ぐらいに一度審査会をやらせていただいてもいいのかなと思っております。

○濱崎委員　ありがとうございました。

○和田委員　私から2点ほどあります。

1点目は、質問というより、コメントに近い形なのですが、本計画は、極力、在来線のRight of Wayを利用する形で行うと出ていました。そうすると、今ある鉄道用地の幅をさらに広げていくというイメージかなと思っております。その場合、自然環境への影響は極力抑えられるのかなと思うのですが、線路の周りは、自然よりも、人工的なもの、町や人などが多いとイメージしますので、むしろ社会影響が大きくなるのかなと思っております。

先ほどのスライドの説明で、Right of Wayに住んでいる人たちはかなりたくさんいるように想

像するわけで、その人たちは、不法に占拠している人たちととらえられていると思うのです。先ほどの満田委員の指摘とも関連するのですが、不法に住みついている住民については、インド政府はこれまで、住民移転の対象外とすると考えてきているわけですね。私は、不法な住民であっても補償の対象とすべきだという考えであります。この点に関して、どのようにお考えか、お聞きしたいというのが1点目です。

2点目は、もうちょっと根本的な問題なのですが、一番最初に渡辺委員がおっしゃった需要のことに、私も多少疑問に思っております。コメント案の協議のときに、このような大規模な事業をするだけの需要が本当にあるのかどうかという意見が出されたとは私は記憶しております。非常に大規模なわけですから、環境面、社会面に関して、負の影響が非常に大きいわけですし、負の影響が生じることを正当化するだけの必要性がないといけません。そうすると、それだけの需要がないといけませんし、需要を満たすために、鉄道強化という本件計画の方法が妥当でないといけませんというところが検証されないといけませんと思うのですが、そのあたり、説明が不足していたように思われますので、今、把握されていることをもうちょっと説明していただければと思います。

以上、2点です。

○土井 ありがとうございます。

最初のコメントについてですが、おっしゃるとおり、インド側は、不法住民は関係ないという考えをもっているのですが、デリーメトロの建設計画においては、不法の人たちも、新たな場所に移転地をみつけて、そこで生活が再建されるまで面倒をみましょうという計画をつくって、今、モニタリングをしている状況です。ですから、JICAの本格調査も、デリーメトロをグッドプラクティスとして、いいところは吸収していくべきなのかなと考えております。

○山村 需要予測ですけれども、インド側が行なっている予備調査で、ある程度のところを出ているのですが、これは、線路の容量から、キャパシティがどれくらいいっぱいになっているかといったところで割り出しております。本格調査の段階で、線路容量の計算の仕方が果たして正しいのかどうかということからやり直しをしないとイケないなと思っております。と申しますのは、需要量は出ているのですが、人数単位なのに小数点以下がある数字が出ていたり、予測手法自体、疑問があるところがあるわけですね。ほとんどの区間において100%超えているといった状況で結論づけられているわけですが、果たしてそれが妥当かどうかということ

ろからレビューして、やり直しをしないといけないなと思っております。具体的な非常に細かい数字はなくはないのですが、そういったところが全体的なところ。

これは今後の協議の中で詰めていくところで、特に代替案の設定をするときに、具体的にお話をしていく部分だと思っておりますが、最終的には、全部が全部新線建設、向こうがいているような形ではなくて、既存線の改良にとどまるべきところがあるはずなのですね。そこら辺のみきわめもしながらやっていかなければいけないと思っております。

彼ら自身の今の計画では、この図でいくと東側の路線なのですけれども、デリーからハウラーの途中にソナガルというところがありまして、ここから東に関しては、彼ら自身も、容量はまだしばらくもつだろうといておりまして、新線建設の対象にはなっていないのですね。彼ら自身も、この間600キロぐらいは新線の対象外だといっておりますし、今後、そういったところを詰めながらやっていくような形。今、そういう方針ぐらいしかお話しできなくて申しわけないのですけれども、そのような状況でございます。

○平山委員　今出た質問ともちょっと関係があるのですけれども、現在、例えば1時間に1本とか、1時間に何本とか、どのぐらいの頻度で運行しているかというのを教えていただけないでしょうか。

○山村　旅客線が主体で、これは1日50本、60本ぐらいですね。インドの場合、貨物線に関しては、実は時刻表はございません。そういう状況でして、荷物が集まったら、それを一気に積み込んで運ぶ。旅客線の間を縫いながら走らせているというのが現状で、恐らく日に10本未満ぐらいだと思います。インド側の計画では、それを1日70本ぐらいに引き上げたいと考えているところです。

○平山委員　今おっしゃった70本は、貨物線のみで70本ぐらい？

○山村　はい。それは目標値だと思っておりますので、先ほど申し上げたように、実際にどこまで需要があるのかというのは再度精査しないといけないなと思っております。

○平山委員　そうすると、人を運ぶ列車と貨物線と別にして、貨物線の方を大々的にふやすというイメージなのでしょうか。

○山村　現状の計画ではそうですね。

これはインドの鉄道の特徴であるかと思うのですが、旅客線に関しては、料金水準を非常に下げております。社会的な福祉政策の意味合いもあると聞いていますが、貧困層の方々にも使って

もらえるように料金水準を非常に下げております。全くもうかっていなくて赤字路線なのですが、それでも、貨物はそれなりに需要があるということで、料金をある程度引き上げても使ってもらっているという状況。

今、インド側で検討しているのは、コンテナの部分の民営化ということで、今は、一つの企業が独占したような形になっているのですが、その使用料をとるとということと、その担保みたいなものもある程度必要なようではございますけれども、競争にさらして、コンテナ会社同士の競争の中でコンテナ化を図るといった政策があって、ここに民間の活力を入れたいという方向で検討されている状況で、貨物は、いわゆる上下分離という形でやっていきたいと考えているようです。

○平山委員　もう一つ質問ですけれども、現在の列車のエンジンは何でしょうか。電気でしょうか、ディーゼルでしょうか、重油でしょうか、CNGでしょうか。

○山村　これは混在しております。ディーゼルもたくさんあるし、電気機関車もあるという状況です。ただ、大まかに申し上げますと、今、西側はディーゼルが多くて、東側の路線はほとんど電化されているので、電気機関車が運んでいるという状況だと考えてよろしいかと思います。

○平山委員　ディーゼルの場合、燃料は何でしょうか。重油ですか。

○山村　重油だと思います。

○平山委員　コメントですけれども、「環境社会影響の要約」の報告のリストで、「大気汚染」、「騒音・振動」についての評価ですが、一番右の欄のところで、「現況調査の実施。」だけでとめてある。この審査会にかかったこれまでの案件は、皆そういうやり方なのですね。現況調査をやるだけ。将来どういうことになるか全然判断しない。それで環境影響あり・なし、もしくは小さい・大きい判断をする。これは環境影響評価でも何でもありません。これは水のところにもあります。水は関係ないのかもしれませんが、大気にしる、騒音・振動にしる、そういう書き方はやめていただきたいということが1点であります。

ここに上がっているのは、人を運ぶ列車の既存路線はそのまま、それに貨物路線が加わると私は理解しているのですが、その場合、ディーゼル車を運行することになる。先ほどCNGの話もちょっと出たのですが、これはCNGではなくて、重油を使うことになって、その本数が重なって運行されることになると大気汚染の問題も出てきかねないということなのですね。ですから、そこらの見通しをどのように判断するかという余地は一応残しておかれるべきではないか。要するに、エンジンは何を使うか、電気になるか、CNGになるか、重油になるかと

ということで、このところは論点として明確に残しておいていただきたいということであります。つまり、「大気汚染」、「騒音・振動」のこの論点として、そこが重要になるということでもあります。

もう一つは、さっき満田委員から出た割と大きな問題ということになるのですが、きょうのお話を伺った限りでは、インド側の環境省の動きは非常に鈍い。また、インドの方針が幾つかまとめて書いてあったところについても、環境配慮的な話はほとんど入っていないということなのですけれども、そのように想像していいのであれば、実際に「ICA」チームが中心になってアセスメントを行った場合、その結果が将来的にきちんと実施され得るものかどうか。現況調査をする、もしくは工事中だけということではなくて、将来もそれが実施される体制になっているのかどうかということを確認しておく必要があるのではないかという気がします。ワーキンググループをつくるということをおっしゃっていたのですけれども、その構成に十分気をつけていただきたいということと、現地委託で測定をやったときに、測定の精度と必要とされているデータの精度を比べると、測定の精度が100倍くらい甘くなっていることがあって、測定の意味をなしていない場合も結構あり得ると思うのです。そのようなことのないように、コンサルと契約を結ばれるとき等、きちんと目を光らせていていただきたいということであります。

もう一つは、「現況調査の実施。」だけでやめてほしくないということに絡む話で、先ほど、物流の量がどのように変化するかということも調査するとおっしゃっていたのですが、そこら辺のデータも使いながら、金をかけて、環境の状況がどういうことになるかというシミュレーションを現地で実際にやる必要があるのかどうか、私はちょっとわからないのですが、せめてそのくらいはやっていただきたいと思っております。台数などから割と簡単に出ると思うので、そのような調査もぜひ入れておいていただきたいということであります。

○土井　ご指摘、どうもありがとうございました。

○山村　全体の予測が環境面からどれくらいあるかはちょっと別だと思っているのですけれども、輸送システムをどうするかというのは非常に重要な問題だと考えております。どこまで計算できるかわからないのですけれども、輸送システムを決めるに当たって、ディーゼルなのか電化なのか、どの車両を使ったときに、どれくらい環境面に影響の違いが出るのかといったところは車両の選定の中で提示して、そこは決めていかなければいけないなと思っております。ただ、最終的に、大気汚染の予測結果として、どこまで提示できるか、ちょっとわからないところがある

ので、そこは勉強させていただきたいと思いますけれども、少なくとも、先ほどご指摘があった影響が大きい車両はなるべく避ける方がいいのではないかということは訴えていこうと考えております。

もう一つ、シミュレーションも、必要であればやっていかなければいけないなどは思っています。ただ、現段階でどこまでできるか、確たるお返事はできないような状況ですけれども、一般的にやられているような手法で、比較的簡便な形でできるのであればやりたいと思います。例えばそういったものはございますでしょうか。

○平山委員 それは非常にたくさんあると思います。面から出てくる大気汚染や騒音、線源としての大気汚染や騒音、点源としての大気汚染や騒音をどのように計算するかという式はかなり有名なものがあると思います。

○山村 それはどこか地点、地点でやっていけば済むような話なのでしょうか。

○平山委員 点でやるか、線でやるか、面でやるかによって、それぞれの算式は違ってくる。

○山村 わかりました。どうもありがとうございます。ちょっと検討させていただきたいと思えます。

○満田委員 先ほどのご説明の中で、デリーメトロをグッドプラクティスとして、というお話があったと思うのですが、今回、実際、デリーメトロに行かれたのでしょうか。

○土井 はい。デリーメトロで環境社会配慮をつくり上げた担当者にお会いしてきました。

○満田委員 結果的に、移転サイトが町の中心部から非常に遠い場所になってしまうこともありえます。今までは町の中心部に住んでいらっしゃった方々が、不法占拠ということで外に出されたという典型的なケースもあります。デリーメトロの事例を研究なさるのは非常にいいと思いますが、ぜひ批判的な目でみていただきまして、そこからの教訓をこの事業に生かすことが必要です。例えば、移転サイトの設定、その後の生計回復というところまで踏み込んだ形で活用されたいのではないかと考えています。

○土井 アドバイス、ありがとうございました。

○遠藤委員 私は、このプロジェクトに対し非常に興味をもって見ていました。まず、先ほど話題になりました貨物輸送量は、通常、トン・キロで表示されます。ところで、先ほど、貨物本数はせいぜい10本という話がありましたが、年率15%といたら、翌年には必要列車数はせいぜい11本とか12本なのです。需要面から輸送力の増強計画で新線計画がありうるか、ちょっと疑問

に思いました。

一方、STEP（本俸技術活用円借款）を使って事業を行おうとしているかということ、日本の鉄道技術は、信号や通信面で非常にすぐれたものをもっていて、例えば、貨物列車を駅にとめておいて、旅客列車を優先的に通過させるといった効率かつ安全なシステムがあります。そのためには、信号システムや通信システムをきちっと整備されている必要があります。そうでなかったら事故が多発してしまう。このようなノウハウと技術をインドに移転すれば、需要増加をカバーできる第一歩になるのではないかなという感じを受けました。したがって、需要から始まって、本当に輸送力増強計画がすぐ貨物専用新線計画に結びつくか充分調査が必要と考えます。政治的な判断の前にまず技術的な評価が必要と思っています。

説明を聞いていて住民移転とか、占有者はどの程度いるのか。この調査だけでも大変な労力が必要だと思います。どうやって2,800キロのF/Sをやるのか。例えばRight Of Wayを調査するだけでも数ヵ月かかる。ですから、10ぐらいの区間に分けて、同時に調査をするといった工夫が必要です。しかしながらこの2,800キロのほとんどは森林と畑の中を通っていると思いますので、新たな、Right Of Wayはどのくらい必要か試算すると、せいぜい20メートル幅ぐらいなのですね。膨大な土地が要るとは思えないし、どのくらいが住民移転の対象になるのか、ちょっとイメージがわからないので、その点を教えていただきたい。

○土井 ありがとうございます。住民移転については、RITESというところがプレF/S調査をしたのですが、それをみる限り、西部であれば約3,000ヘクタール、東部であれば2,000ヘクタール弱ということで、東部の場合、線路から約25メートル取得ということが書かれていましたが、西部については、そういう情報もまだ得られていない状況です。まして、そこにどの程度の人が住んでいるのか、その中で不法の方はどのくらいなのかということはまだ調べられていないので、これから調べる必要があると思うのですが、おっしゃるとおり、約3,000キロという膨大なところをどうやって調査するのかということで、これから本格調査を行う団員が、インド側と協議しながらやっていくべきものだと思うのです。今回、インドの「黄金の四角形」の南側の2線はADBの資金で調査したのですが、鉄道省の下にあるコンサルタントが頑張っていて、予想をはるかに超える期間で調べることができたということも聞いておりますので、今回、18ヵ月という本当に限られた期間なのですが、何とかやってしまうしかない。今、それしかいえない状況にあります。

○遠藤委員　ただいまの3,000ヘクタールとか2,000ヘクタールは土地収用の面積であって、住民移転の対象エリアではないはずですね。

○土井　済みません。おっしゃるとおりです。土地収用の面積です。今回の用地取得のほとんどは農地ということは報告書に書かれております。

○山村　本件の一番の悩みは、最初から申し上げていますが、鉄道省側が、特に環境面に関しては、情報をほとんど用意してくれていないところにあると思うのです。ですから、4月になってから事務所の方でも補足的に情報を収集してもらおうと思っています。こちらとしても、事前調査は終わったのですが、必要な情報がまだそろっていないと思っております。また、向こう側が調査をやって、計画を立てているわけですが、インド側の計画がいいとは思っていないというのが実態です。ですから、冒頭申し上げたように、インド側がやっているところの検証がまず第1点で、ここに関しても、最初、インド側は全くやる気がなかったわけですね。それを、半年間かけて何回か話をしてきまして、ようやくここまで来て、では、代替案を比較検討しましょうと。また、JICAの環境ガイドラインも何回か説明して、それに沿った形でないと資金は出ないし、やりましょうということで、インド側から、できる限り頑張りますというコメントを引き出したところまでが今の状況でして、ようやくスタート地点に立ったところだと思っているのです。今後、インド側と話をしながら、それを実際にやっていかなければいけないと思っております。ですから、タスク2が始まる前あたりが非常に重要なところだと思っております。この環境審査会もそうですが、日本の関係機関、各省さんに、この段階で集めた情報をこちらからお出しして、いろいろ検討していただいて、ご判断いただくといったことが必要だなと考えております。

○遠藤委員　今、ローカルコンサルタント、RITESに頼んでいるとか、RITESがやろうとしているという話ですけども、私が知る限り、この会社は非常に優秀な会社で、インド政府は、そういう調査に対してはかなり前向きに資金を投入するはずなので、ローカルに調べさせるものはJICAの方で早めに要請して、そのデータが出た時点で調査団が乗り込むぐらいのスケジュールの方がよろしいのではないかと思います。

○山村　本来的には、それがベストであることは重々わかっているのですけれども、その他もろもろの事情がございまして、今回、こういう状況になっている。インドの鉄道省も、環境以外の部分に関してはかなりのデータをもっていますし、資料も用意しています。ただ、事前調査中

にすべての情報入手できたわけではなくて、サンプル的に幾つかのものをみせてくれたりはしているのですけれども、これが膨大な量で、事前調査団内でそれを全部確認して、分析するところまでにはまだ至っていないのが実情です。データ自身はほとんどインド側がとってくれることにはなっていますけれども、これから本格調査前までの時間と、始まってから2ヵ月ぐらいですが、インド側に相当って、やってもらうといったことが必要なと思っています。

きょう、ここにはお出ししていないのですが、通常の開発調査の事前調査に比べると、相当細かいデータというか、資料の指定をして、こういうものを出すようにということで、全部向こう側に置いて帰ってきていまして、あと2ヵ月ぐらいですか、本格調査が始まるまでの間に、そういうものがそろっているのかどうか何度も何度も督促しながら始めるという形になるかと思いません。

○柳委員 コンピューター制御による高容量貨物専用鉄道建設計画ということで、安全性の精度がかなり高まるとかいろいろなことを考えると、将来的に旅客に転用も視野に入れているのかどうかというのが……。鉄道のあれをみると、現状と変わらないものを考えておられるみたいなので、貨物線もあるのかどうか。そこら辺、事前調査でそのような雰囲気があったのかどうか。また、旅客、通常の貨物でマトリックスを考えると、どれだけ差があるのか、そこら辺についてお気づきの点があれば教えていただきたいのです。

○山村 差というのは、何をして差なのか……。

○柳委員 差というのは、アセスの影響調査をやるとき、例えば項目としてこういうものを挙げておいた方がいいとか、これは要らないとか……。

○山村 わかりました。インド側の意向として一番大きなものは貨物新線建設で、先ほどチラッとご説明したように、彼らはほかのオプションは全く考えていないというのが現状です。それをいかに普通というか、日本だけではないと思いますけれども、ドナーが考える通常のやり方・考え方のところにつけてくるかというのがまず1点あるかと思っています。彼らは、旅客との共用も考えていないですし、旅客の方を強化して、貨物は既存線でやるというオプションについても全く検討していませんし、本当に貨物新線ありきでしか物事を考えていない状況です。こちらとしては、いや、それではだれも振り向いてくれませんよということで、ほかの代替案等も検討してやりましょうということをもちかけている状況です。代替案の比較検討の中で、環境面についての評価も評価軸の中に設けて、代替案を選ぶといったことは想定しておりますので、その

中に出てくることになるかと思えます。ただ、F / Sの前段階になりますので、詳細な情報まで出して、というところまではいかないと思えますけれども、評価の軸として環境の項目を設けていきたいと考えております。

○作本委員長　この議題、これでよろしいでしょうか。この議題について、さらにご意見・ご質問等ございませんか。

○満田委員　これはスコーピング段階で諮問されるということなのですが、よろしければ、その事前報告書をいただきまして、なるべく前倒しに諮問していただいた方が実際のTORに反映しやすいかと思えますので、スケジュールをご配慮ください。私どもの検討結果が本格調査のTORに反映できるようなスケジュールをぜひお願いいたします。

○山村　事前調査報告書は作成中で、まだできていない段階でお諮りしています。環境というか、調査全体の枠組みというか、案件の公示は済んでおりますけれども、環境部分のTORというか、実際にやるべきことは、インセプションレポートの段階ぐらいにコンサルタントさんたちの案が出てくる状況で、その後、現地へ行って、TORが固まるといった段階ですので、実際に環境のTORが固まるのは7月ぐらいになるかなと考えております。ですから、きょういただいた意見は、これからの本格調査に十分反映可能だと考えておりますので、よろしく願いいたします。

○作本委員長　では、この案件についてはよろしいですか。

それでは、この案件についての議論はこれで一応終わりにして、小休止ということにさせていただきます。約5分間小休止ということで、あちらの時計で55分から後半を開始したいと思います。

(暫時休憩)

○作本委員長　それでは、後半を始めたいと思えますので、よろしく願いいたします。

次の議題は、表紙に書いてありますように、「平成17年度環境社会配慮審査会年次報告検討」ということで、年次報告をつくるという提案が出ておりますけれども、これについて、事務局から説明されますか。

資料がついていますので、皆さん、ちょっとみてください。A C . 13　3になります。あと、

お手元に、川村さんからの「年次報告の作成方法等についての提案」があるかと思えます。その2つを参照の上、ご検討ください。

渡辺(泰) では、紹介だけでしょうか。

では、A C . 13 3の趣旨だけ説明させていただきたいと思えます。審査会の設置要項の中で、年次報告をつくることになっておりまして、事務局で、実績というのでしょうか、実際にこういう諮問等行ったという具体的な案件名などにつきましては、資料として用意させていただきましたが、それをどう考えるかというところは、委員の皆さんのご意見でつくっていただくということです。13 3の2ページ目に「まとめ」というところがありますけれども、とりあえず1項目だけ、サンプル的に何か文章を入れておこうと思って入れてあるという程度で、7番の「まとめ」のところは、委員の皆さんの意見でつくっていくといった想定で考えています。基本的には、年次報告ということですので、17年度の報告と考えています。

ちなみに、16年度については、特段、審査会の報告という格好で紙はつくっていないのですが、今年度の第1回目の審査会の資料で、16年度環境社会配慮の報告という格好で、審査会で議論されたことと、JICAでいろいろな検証をやったことをあわせてやっていますので、16年度の報告は何だったかと聞かれれば、その審査会の資料だといえればいいのかとも思っています。

○作本委員長 今、渡辺さんから説明がありましたとおり、今回、初めて年次報告をつくることになりますが、お手元のA C . 13 3が一つのひな形ということでご紹介がありました。

まず、内容をちょっとみさせていただきますでしょうか。事務局がつくってくれた年次報告であります。1番目が「運営」ということで、2番目が「個別案件の審査」ということで、取り上げた案件がここに書いてあります。3番目が「事前評価調査結果の報告」ということで、報告が行われたインドの事例が入っています。4番目が「要請確認段階のコメント案協議・報告」ということで、Aカテゴリーに分類された案件についてのコメント・意見等が書かれております。5番目が「現地審査」ということで、3名の委員により審査を行ったと。6番目が「ガイドラインの理解」ということで、これについては、以前、原科教授から話をしてもらいましたので、それを入れるということで、活動の一部ですね。7番目が「まとめ」ということで、今、渡辺さんからありましたように、意見等があれば膨らませるということで、一つのひな形になっておりますが、いかがでしょうか。

川村さんが書かれているメモですが、何を行なったかという内容を記載するだけでなく、今後の運用改善のための分析・評価を含めるべきだといった一言があります。

そのようなことで、年次報告について、どのように作成したらいいかということでご意見を賜りたいと思います。お願いします。

○平山委員　ガイドラインをつくって、審査会をつくって、このような運営をしてきたことの意義はかなり大きなものであるのではないかということは書き加えていただきたいと思います。先ほど、タスク0、タスク1は、もともとのフィージビリティスタディーの中にはなかったという報告があったのですけれども、それが加えられたことも、ガイドラインと審査会の議論の大きな成果ではないかということで、JICAさんを必要以上に持ち上げるのはあれですけれども、このように方向転換されたことに対しては非常に評価したいと思います。

○作本委員長　今、平山委員から、審査会の成果が上がった、あるいは評価という視点がここに持ち込まれたということで、我々が手前みそで評価するのは問題があるかもしれませんが、ただ、この審査会がやっている仕事は、ある意味では、よくできたガイドラインを適用するというので、我々だけではなくて、JICAの事務局の方を含めて、ご苦労があった上でやっていることだと思いますので、そのあたりを文書にすることは、ある程度意味があることだと私も思います。

ほかの方、いかがでしょうか。

○和田委員　まず、形式のことですけれども、2通りあり得ると思います。1つは、年次報告書の形で1年間分をまとめる。もう一つの方法は、私たち委員の任期は2年でして、9月から始まって、ことしの8月までの2年間の活動をまとめる。まず、この2つのどちらかを選択した方がいいと思います。

私は、後者の方がいいのかなと考えています。年次報告は年次報告で、形式的なものでもいいのかなと思っているのですけれども、2年間の委員の期間が終わって、継続される方もやめられる方もいらっしゃると思いますが、いずれにしても、やめられる方がいらっしゃる以上、その段階で皆で議論して、これまでやってきたこと、得たもの、足りないものという観点から議論していくのがいいだろう。そして、一つの報告書、何らかの書面の形でまとめるのがいいだろうと思っています。

○作本委員長　ありがとうございます。ガイドラインには年次報告ということで書かれている

わけですが、今、任期が2年であることを踏まえての報告づくりという考え方が示されました。

ガイドラインで、「年次報告」という用語は使われているのですか。

渡辺(泰) ガイドラインには、審査会の設置については書いてあるのですが、審査会の報告の形式については記載しておりません。審査会設置のときにご説明しているかと思うのですが、審査会の設置要綱の中で、委員長が年次報告を作成するとしております。そういう意味で、形式はともかくとして、委員会の年次報告はあった方がよいかと思っております。

○和田委員 ガイドラインの絡みでいいますと、川村委員も指摘していますけれども、必要な事項として、5年以内にガイドラインを見直す、必要に応じて改定を行うと書いているわけです。あと3年ほどあるのですが、その見直しに向けて、そろそろこれまでの活動を一応総括して、いい点、悪い点を評価すべき時期に来ているのではないかと思います。5年以内ですから、何も3年間待たなくてもいいわけですから、そういう意味で、年次報告書とは別の形で、何か総括的なものを作ったらどうかと思います。

○作本委員長 いかがでしょうか。

○遠藤委員 16年度の報告書を見て、それと同じレベルで今回まとめられたのかなという認識があって、それはそれで、年度を終わるという意味で結構だと思います。松本委員の意見もメールで入っていたのですが、我々、2年たったら、そこで総括すべきと思います。その中で、ガイドラインの見直しの中間報告的なことに言及するののも一つの手ではないかなと思うので、それは我々の手でやった方が良く思っております。したがって、私は、今回のまとめはこれで良いと思います。

○作本委員長 いかがでしょうか。今、和田さんのご意見に対して、遠藤さんから、年次報告はある程度形式的なものでまとめて、これを発表するという事で、それ以外にあれば別途議論いたします。

○遠藤委員 これは情報公開するわけでしょう。

○作本委員長 情報公開されますね。

そのあたりの考え方について、いかがですか。

米田 事務方といたしましては、委員の方の話も非常によくわかります。年度報告はできるだけ形式的にやった方がいいのではないかと思います。また、それにかえてというこ

とかもしれませんが、2年たった委員会の報告もこれまた意義のあることかと思えます。

ただ、今、事務方は、人数的に相当厳しい状況になってきております。1人減ることも予定されています。もちろん、できるだけ補充したいと思っているのですけれども、通常の運営の中でも相当厳しい運営をやらせていただいております、そういう中でどこまでできるのかというのが疑問としてありまして、もしそうだとすれば、先生方に相当ご協力いただかないといけないのかなと思っております。そんな感想でございます。

○作本委員長　　今、米田次長からのお話もありましたけれども、いかがですか。

○和田委員　　今のは、2年間終わるに当たっての報告書という意味ですね。

米田　　はい、そうですね。

○和田委員　　川村委員と満田委員でしたか、メールで議論されていたと思うのですけれども、小委員会のようなものをつくって、それで委員の意見をまとめて、委員が主体になって報告書をつくるのはどうかと。ただし、それをやるに当たっては、無償ではなくて、何らかの報酬を出していただいた上で担当者を決めていくという手法が妥当ではないかという議論だったと思うのですけれども、そういうことは可能なのでしょうか。

渡辺(泰)　　それは余り想定していなかったことなのですけれども、審査会の時間の中でご議論して、つくっていただくのが一番単純かなと思っています。運営上、審査会の合間に別途会議を設けるのは、効率は余りよくないかなとも思っています。

○満田委員　　訂正なのですが、メールでの議論は、現在、答申をつくるに当たって、今、JICAの事務局の方が全部ドラフトを書かれていることに関してです。そうすると、JICAの立場として、淡々とすべてを張り合わせることはできないであろう。委員のだれか適当な人が答申のドラフトアップを起案して、もうちょっとインパクトのある、JICAが踏み込めないようなところにも踏み込めるような答申をつくれぬのかというものです。年次報告については議論していなかったと思います。

○和田委員　　済みません。私の勘違いでした。

ただ、年次報告というより、2年間の総括をやるに当たっては、小委員会のようなものをつくるのか、それがなければ、この審査会でやるのかということになるのですけれども、この審査会は、ほかに審査案件もあるでしょうし、時間的にはそれほど十分ではないのかなと思っております。ですから、小委員会をつくるのでなくとも、メーリングリストで意見を交換し合って、その

意見をまとめる、もしくは報告書の原案をつくるような人が必要なのかなとは思っております。

米田 非常に意欲的なご意見をいただきましたが、いずれにいたしましても、今回は、年次報告について相談させていただくということで出させていただいております。2年というはまだ少しありますので、そういうことも踏まえまして、また相談させていただければ一番いいのかなと。もちろん、そういうことをやる方がいいわけですが、クリアしないといけないこともいろいろございますし、先ほど申し上げましたように、通常のオペレーションもありますので、もう少し時間をかけて、皆さんと相談させていただきながら進めていければいいなと思っております。私ども、まだそこまで細かく用意していないものですから、時間をいただいて、もちろん、皆さんとご相談しながらやっていきたいと思っております。

○作本委員長 いかがでしょうか。

私も、今、年度末で、年報の締め切りとかが入ってきているのですが、年次報告は、色のない文章で形式的に報告するのが一つのならわしみみたいなものですね。ただ、それと、我々の自主的に何かを残したい、改善したいという意欲を分けて、JICAの方ともう一度話して、こういう資料、あるいはこういう方法で議論を進めるとか、そういうことで議論しながらやった方がいいかと思えます。年次報告は、ある意味でさめた形で、形式的にそろえて出してしまうというのでよろしいのではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

○柳委員 基本的に、今、作本委員長がいわれた考え方でよろしいと思えますが、恐らく委員の大方は、委員による特徴的な活動記録みたいなものを別添資料としてつけたいという意向だと思うのですね。ですから、その意を酌んでいただいて、時期はずれるにしても、後で年次報告に別添資料をつけるといったことをお考えになった方がいいと個人的には思っています。

○和田委員 先ほど米田さんから、検討させてくださいということでお返事をいただきましたけれども、あと5ヵ月もないのですね。4ヵ月くらいですか。時間はそんなにないと思います。今いった報告書的なものをつくるならば、時間はある程度必要だと思いますので、やるとしたら、来月くらいには動き出した方がいいだろうと思います。そのあたりのスケジュールに配慮していただくようお願いいたします。

米田 そうしなければならぬなと思っております。

1つ、私が思っておりますのは、議事録はすべて公開されることになっていきますので、場合によっては、そういうところを使って残しておくという形もできるかとは思っています。いずれに

いたしましても、決めていきたいと思っております。

○作本委員長 柳先生のおっしゃられた「別添」という言葉にまだひっかかっているのですけれども、どういたしますか。別のものとして扱うのか、あるいは本体の年次報告書の一部分として、第2弾が出ると考えるのか、どのように整理すべきでしょうか。

○柳委員 年次報告は、基本的に単年度ごとに出ていきますよね。ですから、それはそれでいいと思うのですが、委員は2年ということですから、2年が終了したときの年次報告書に別添資料としてついていけば、それで構わないのではないかなと。あるときとないときがあるという理解でいいと思います。ここで、そういうものをつけるということで合意があれば、あとは、委員の中で自主的にそういうグループをつくって、つくったものをみんなでオーソライズするという形で動けばいいのではないかなと思います。この審査会の中で議論するのは、案件との関連でなかなか難しいと思うのですね。ですから、それは全く自主ベースでやるべきだと考えています。

○作本委員長 ちょっと確認させていただきますが、年次報告とはまた別に、2年間の任期が終わるといえるのか、来るのに備えて、もう一つ、まとめみたいなものをつくると理解してよろしいでしょうか。年次報告は年次ですから、それとは別に、我々が2年間やったことの総括を行うと理解してよろしいですか。

○柳委員 私は、それでいいです。

○作本委員長 わかりました。では、そのような方向で、ということで、ここに年次報告の原案が出ておりますが、ほとんど事実の列記ですから、これも固めてしまった方がいいですか。

渡辺(泰) そうですね。A C . 13 3は事実の列記だけですので、もし何か抜けていることがあればご指摘いただいて、あと、事実の列記だけにすることであれば、7番の「まとめ」は削除してしまうということかなと理解しております。

○作本委員長 「委員名簿」のところ、ご自分のところをどうぞご確認ください。

○田中(奈)副委員長 年度の頭に、所属名を変えていただくようお願いしたのですが、所属名が変わっておりまして、今いってもよろしいでしょうか。それともメールでお送りした方がよろしいでしょうか。

○作本委員長 今の方がいいそうです。皆さんの前で申しわけないです。

○田中(奈)副委員長 大学まではこのままで結構なのですが、その後は「デザイン学部環境・建築デザイン学科」と、今年度の頭から学科名、学部名が変わっておりますので、よろしくお

願いたします。

○**作本委員長** 年次報告は時間がせいっているかと思しますので、訂正があれば、この場で全部いってください。

○**夏原委員** 大学名は同じで、研究科名は、「農学生命科学」ではなくて、「生命環境科学研究科」。そこでとめてください。研究室名は削除してください。

○**作本委員長** 私も、スラッシュ以降の「法制度研究グループ長」をカットしてください。

名簿で訂正するところはまだありませんか。ご自分のところをぜひご確認ください。

きょう欠席の方もおられるでしょうから、メールで最終確認していただいて。

その次の各会議の内容はよろしいですね。

では、今いただいた訂正をもとに、年次報告として、これで固めるという方向でよろしいですか。

○**満田委員** 「現地審査」という今度行かれるものなのですが、これは審査なのですか。

○**作本委員長** それは審査の一部なのですか。

渡辺(泰) 余り意味がないというか、審査会なので、「現地審査」にしたというだけで、視察や関係機関との意見交換といった中身になっております。

○**満田委員** では、「現地調査」か.....。

渡辺(泰) 「現地調査」の方がよろしいですね。

○**作本委員長** 「現地調査」でいいですね。それでは、5番のところは「現地調査」に改めます。「現地審査」ではなくて、「現地調査」にいたします。

ほかにお気づきの点がありますでしょうか。

では、原案として、これでこの年次報告を一応固めたいと思います。

事務局から、きょう欠席の方の役職等のご確認をお願いするという事で、付託いただけるようお願いいたします。

それでは、次の3番に移ります。3番の「平成17年度採択案件の報告」について、事務局からお願いいたします。

渡辺(泰) 資料の一番最後になりますけれども、無償資金協力案件の今年度採択案件で、カテゴリーBとカテゴリーCのものリストでございます。リストですので、説明は省略させていただきます。

○作本委員長　　ありがとうございました。

次に、4番目の「次回以降の審査会の開催」について、事務局からお願いします。

渡辺（泰）　　次回、4月10日、来年度の第1回目になります。17年度の環境社会配慮につきまして、審査会でご検討いただいたこと以外に、JICAの方で行いましたカテゴリー分類の件数、あるいは研修の実績などをご報告させていただきたいと考えております。

もう一件、「ネパール国カトマンズ盆地都市廃棄物管理計画調査」がございます。この案件は、通常のパターンとちょっと違う調査でございます。開発調査で、カトマンズ盆地の5都市の廃棄物管理のアクションプランをつくるという調査を行いました。これはカテゴリーBで調査を行いまして、昨年、報告書ができていますけれども、その調査を継続するような形で、とりあえず急ぎ必要な事業として、今、廃棄物がオープンダンプの状態で処分されているということで、適正な埋立地を早急に確保する必要があるということで、ネパール側でEIA調査を行うことになりまして、その調査が進められようとしているのですが、そのEIA調査の一部をJICAが支援することにしております。

その埋立地ですけれども、ネパール側のEIA制度で、詳細な環境影響評価が必要になるということでカテゴリーAと考えまして、ネパール側が実施しますEIA調査のTORができ上がったということで、とりあえずご報告させていただくという件でございます。

やり方としましては、ネパール側が全体的なEIA調査を行いまして、そのうちの一部、例えば地質調査や水文調査などをJICAがするという形になっております。通常の調査であれば、JICAが埋立地の調査全体を行うので、話は簡単なのですが、今回の場合には、JICAでの調査ではカバーしていなくて、ネパール側でやる部分が出てきます。ですから、コメントをいただいた部分でも、JICAの調査に反映するのではなくて、ネパール側に、このようにやってくれと話をしていきますといった部分が出てくるかなと想定しております。

4月10日の終了後、懇談会を開かせていただき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っております。

4月24日は、まだ議題が確定していない状況です。

○作本委員長　　それでは、きょうの議事はこれで終わりにいたしたいと思っております。ありがとうございました。

了