

第4回環境社会配慮審査会

日時 平成18年 5月 22日(月) 15:00 ~ 17:30

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)

臨時委員	原嶋 洋平	拓殖大学 国際開発学部 助教授
副委員長	平野 宏子	東京都水道局 練馬東営業所長
委員	平山 義康	大東文化大学 環境創造学部 教授
委員	川村 暁雄	神戸女学院大学 文学部総合文化学科 助教授
委員(幹事)	松本 悟	特定非営利活動法人メコン・ウォッチ 代表理事
委員(幹事)	満田 夏花	財団法人地球・人間環境フォーラム企画調査部 研究主任
委員	中谷 誠治	財団法人亜熱帯総合研究所研究部 主任研究員
委員長	村山 武彦	早稲田大学 理工学部複合領域 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
委員	和田 重太	和田・永嶋法律事務所 弁護士

欠席委員

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
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	柳 憲一郎	明治大学法科大学院 法務研究科 教授
委員	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

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

委員・事務局以外の発言者

本図 繁生 独立行政法人国際協力機構 社会開発部

坂田 章吉 独立行政法人国際協力機構 地球環境部

永田 謙二 独立行政法人国際協力機構 国際協力専門員

村山委員長 それでは、時間になりましたので、第4回の審査会を始めさせていただきます。
まず最初に、インドの橋梁建設計画の事前調査報告がありますので、これのご説明をお願いしたい
と思います。よろしくお願いいたします。

本図 私、社会開発部運輸交通第一チームの本図と申します。本件の担当をしております。よ
ろしくお願いいたします。

私の方からは、今回の開発調査の概要について簡単にご説明申し上げたいと思います。事前に
環境社会配慮審査室の方から、簡単な二枚紙と案件の地図をお配りしていると思いますが、皆さ
ん、おもちでしょうか。

今回の調査ですが、調査対象事業の目的としましては、インドの東部に当たります西ベンガル
州の南部におけるフーグリー川の下流、ライチャック・ククラハティという渡河地点におきまし
て最適渡河方法を検討するフィージビリティ調査（含む環境社会配慮調査支援調査）という形で
要請を受けた案件です。

本件の経緯につきましては、もともと2002年度にジェットロの方で簡易的なFS調査を実施して
おります。それを受けまして、2004年4月にインド政府が我が国に対しまして橋梁事業に対して
有償資金協力の要請をしております。しかしながら、ジェットロ、FSでやった際は、これはセカ
ンダリデータといえますが、既存のデータ等を使ってやったものですから、いわゆる実測した資
料に基づいた結果ではありませんので、インド側の方としましては、JICAの開発調査スキーム
を使ったより精度の高い調査を実施してほしいということで、2004年11月に開発調査の要請を受

けております。

昨年の10月に日本政府、外務省の方で案件の採択をいたしまして、インド政府と現地の在インド日本大使館におきまして、案件実施に係る、開発実施調査に係る口上書の交換が行われております。その口上書交換をもちまして、ことしの2月下旬、3月初めに至りまして、JICAの方でいわゆる事前調査、スコープ・オブ・ワーク協議を実施しております。この際に、私と、隣におります比嘉が参画しております。

ちょうど年度が変わりましてから5月の中旬まで、本格調査団といいますが、今回のFS調査の調査団の選定作業に入っておりまして、もうすぐ契約という予定になっております。現在までの経緯はこのようになっております。

今回の開発調査の調査カウンターパートはまさに西ベンガル州政府という形になっております。時間もあれですので、調査の概要、工程としましては、5月の下旬に国内での準備作業を始めまして、お配りしました資料に、パーチャートといいますが、工定表がありますけれども、来年の6月下旬にドラフトファイナルレポートをまとめるという目標で、ほぼ1年強の間で調査の結果を出すという形を考えておりますが、やはりフェージングを2つに分けておりまして、第1次調査としましては、まさに6月、来月から、ことしの12月を目標に、現状の把握・分析、それから現況を実測するための、括弧書きにあるような交通量、物流、自然条件、環境社会配慮、ここはIEEレベルになるのですが、これらの調査を実施いたした上で、社会経済フレームワーク、それから物流ネットワークの将来像を整理・検討していきます。その中で代替案を複数設定しまして、最適渡河オプションというものを選定した上で、第2フェーズといいますが、来年の1月からになりますが、第2次調査という形で、選定された渡河オプションについてのフィージビリティ分析調査というものをやっていきまして、6月の下旬に総合評価、提言のドラフトを出す。相手側の縦覧期間を設けまして、2007年の9月にファイナルレポートにまとめるという予定となっております。ですから、この調査、IEEレベルと、それからフィージビリティ分析のところではEIAレベルになると思いますが、この段階でステークホルダー協議。これをどのタイミングで何回開催するかというのは、現状行った相手側の受け入れ体制等も含めまして一番よい方法をとりたいと思っておりますが、約15カ月間でこのような工程で調査業務を進めていきたいと思っております。

次のページになりますけれども、団員の構成。現状としましては、一応札コンサルタントさんの方と契約交渉しておりまして、想定で、22名の団員、すべての方がずうっと同じ期間ではない

ですが、タイミングをみながら入っていただくような形で、今、契約の交渉をしているところです。基本的に計画をする方と設計をする方と環境社会配慮の方とカテゴリズはできるのですが、ただ、人数多く、分野を分けて投入していきます。

それから、この後、比嘉の方から環境等説明ありますけれども、6番と7番合わせますと、最近まで第二メコン架橋というF S調査をやっておりましたので、もちろん相手国の状況、これは社会経済状況、それから政府としての財政状況、資金協力の可能性等もかなり案件によって違いはありますが、調査の進め方としましては、前回の第二メコン架橋の調査、これの教訓として生かせるところを十分に生かした上で調査を進めていく必要があるだろうと、我々、社会開発部、事業部としては考えております。その上におきまして、また調査が進んだ段階で環境社会配慮審査会の方に諮問をかけさせていただきまして、調査の結果をよりよいものにするように皆様にはご相談させていただきたいと思っておりますので、引き続き今後ともよろしく願いいたします。

簡単ですが、案件の概要説明、以上にさせていただきます。どうもありがとうございます。

比嘉 それでは、次に環境社会配慮審査チームの、比嘉の方から、今回の事前調査につきまして、環境社会面への影響という観点からご報告させていただきます。

(パワーポイント)

今、本図の方からも紹介ありましたが、本プロジェクトの要請内容は、全長3キロを超える橋の建設とアプローチ道路の整備です。よって、大規模な建設工事が含まれる見込みでありまして、さまざまな環境社会影響が発生する可能性があります。その中でも、今回の調査の結果、特にこれらの点については今後慎重な配慮が必要と考えられます。まずは住民への影響、住民移転、地域産業経済への影響などです。先ほど本図の方からも紹介ありましたように、ジェットロがこの案件につきましてはF S調査を以前に実施しております。その際に現場を調査したコンサルタントの方に確認したところ、100世帯は移転する可能性があるだろう、ということでした。

また、2番目にありますが、生態系への影響としましては、希少動物や水産資源への影響が考えられます。3番目といたしまして、大規模な建設工事ですので、建設に伴う汚染や騒音・振動など、さらに、供用に伴い交通量の増加が見込まれますから、それによる公害なども想定されます。

今回、限られた期間ではありますが、実際に現場も見てまいりましたので、写真なども交えながら現場の様子を紹介していきたいと思えます。

(パワーポイント)

まず現場の様子と申しますか、特徴ですが、これが西ベンガル州のサイト近くの地図で、もう少し詳しい地図が資料として皆様のお手元にもお配りしてあります。こちらがククラハティとライチャックで、この渡河地点に橋を建設してほしいという要請が挙がっております。その一つの理由としましては、ハルディア港がありますが、その近くに工業地帯がありまして、こちらと上の方、ピンクで示されていますが、コルカタをつなぐルートを新たにつくりたいという要請内容になっております。

現在、コルカタからライチャックまでは、車ですと、これは混みぐあいにもよりますが、大体2時間程度で行けますが、そこからククラハティに行ってハルディアまで向かうにはフェリーを使うことになります。ただし、これは後で紹介しますが、フェリーは人間を運ぶだけであって、車は運べるようになっておりません。ですので、車両は北の方から大回りすることになりまして、これは4時間ぐらいはかかることになってしまいます。

西ベンガル州ですが、人口が約8,000万人。これは2001年の統計調査のデータです。年間収入は約2万ルピーということで、日本円にしますと、平均の年間の収入は約5万円ということになります。電化されている世帯、23%というデータがありまして、これは2002年の国連の報告書からです。ただし、このデータ自体は97年に行われた調査の結果ですので、現在はもう少し進んでいるものと思われまます。

ライチャックの方はサウス24パルガナスという、これは英語ではディストリクトと申しますが、現場のJICA事務所や大使館などに聞いたところ、日本語では「郡」という言葉がよいのではないかという助言を受けましたので、サウス24パルガナス郡と記載しております。

人口が700万近くありまして、ちょっと参考までにですが、識字率の方をみてみますと、男性が77%、女性は56%となっております。この反対側のククラハティがあるところは別の郡に含まれてまして、こちらはメディニプール郡となっております。ただし、実は最近、メディニプール郡自体が二分されてまして、今はプルバ・メディニプールという郡に含まれます。人口は約860万人。ちなみに、識字率は男性が84%で、女性は63%という結果を得ております。

(パワーポイント)

これから簡単に現場を紹介させていただきますが、ライチャックの方は、主な施設としては、フェリー乗り場、そしてレンガ工場が川沿いに多数建っております。さらにフェリー乗り場を中心に市場が広がっておりまして、主に魚や野菜、雑貨などが売られております。このライチャックもククラハティもそれぞれ属している郡が違うということもありまして、それぞれの地点で、近

くに学校やクリニックなどの社会インフラは整っております。

(パワーポイント)

ちなみに、これが現場の写真でありまして、この赤い旗をもっているのが西ベンガル政府の実施機関の方々に、この赤い旗のあるところが橋の建設地点ということでありました。

(パワーポイント)

ちょっと周りをみていただきますと、このように河原はシルトと粘土になっておりまして、今水面に青い小さな網がかかっておりまして、そこから人が上ってきているところですが、これは稚エビを採集している人たちです。

(パワーポイント)

これは周りの景色でして、ここに煙突が立っておりますが、これがレンガ工場です。この川の土手の方から粘土を採取しまして、その粘土でレンガを焼いております。今写真に写っているあたりは特に耕作などもされていない荒地になっておりますが、もう少し先の方へ行きますとバナナやヤシなどが植えられておりまして、その後ろ側は田んぼが連なっております。

(パワーポイント)

これは最初の地点ですが、赤い旗をもっている人のちょっと右上、ほこりのせいでもやがかかったようになって見づらいなのですが、栈橋があって、フェリー乗り場になっております。

(パワーポイント)

これがライチャック川のフェリー乗り場で、ミランマリンというフェリー会社の施設です。この写真に写ってますが、フェリーは250人が乗船可能です。車を運ぶことはできません。年中無休で、始発が6時、最終のフェリーは夜の8時半に到着ということになっておりまして、30分おきに運航しております。料金は1人8.5ルピー。当時のレートで約20円です。1日平均4,500人程度が利用しているとのことでした。

(パワーポイント)

これはちょっと拡大したのですが、船はこのように、余り大きなものではありません。ライチャックからククラハティまで渡るのに15分程度かかるそうです。

(パワーポイント)

これはライチャックのフェリー乗り場の近くの様子で、フェリー乗り場の周りに市場が広がっております。ごらんのとおり、ほとんど木造の平屋となっております。

(パワーポイント)

これもその市場の光景です。ちょっと離れたところには、このようにヒンズー教の小さな寺院もありました。

(パワーポイント)

次に、その反対側のククラハティの方ですが、こちらも主な施設としては、フェリー乗り場、レンガ工場、そして市場があります。

(パワーポイント)

これが渡河地点の様子となりますが、こちらはフェリー乗り場になっております。栈橋がありまして、こちらにも煙突が何本か写っておりますが、これらもすべてレンガ工場で、川の方から粘土をとってきてレンガを焼いています。

(パワーポイント)

さらにククラハティ側には漁船がたくさんとまっておりまして、比較的大きな漁船もあります。

(パワーポイント)

他にはこのような小型の漁船もありまして、今は主に下流の方に出ていって、数十キロ下流まで行って漁をしてくるということでした。

(パワーポイント)

これが河原の様子ですが、このようなシルト及び粘土の上に漁船がとめてありまして、ヤギが草をはんでいるといった感じです。ごらんのように、ヤギの足跡や人の足跡がいっぱいありまして、常に人が出入りしているような状況です。

(パワーポイント)

これはククラハティ側のフェリー乗り場の周りの町でして、自転車修理工場などがあります。あと薬局などもありまして、ごらんとおり、ライチャックの方はほとんど木造の平屋なんですけど、ククラハティ側の方はコンクリート建ての2階建て、3階建ての家もたくさんあります。さらにライチャック側ですと、ほとんど道路沿いだけに家があって、その後ろは田んぼが広がっているような状況なんですけど、ククラハティの方はさらにその後ろにも家があるという状態です。このように自動車修理工場などもあります。

(パワーポイント)

これはククラハティ側ですが、西ベンガル州自体、共産党が政府の第一党となっておりまして、あちこちでマルクス主義の活動や運動が行われております。

(パワーポイント)

次に、ちょっと先ほども申し上げました生態系、自然環境についてであります。まず、先ほど写真でもご紹介したとおり、プロジェクトサイトには森林やマングローブはありません。また保護区なども、プロジェクトサイト及びその近隣にはありません。

(パワーポイント)

ただし、川の方はいろいろ希少動物なども報告されておりまして、その中の幾つか、今回確認できた点をご紹介しますが、ガンジスカワイルカが生息しております。こちらはインドの野生動物保護法でも保護種に指定されておりまして、またIUCNのレッドデータリストでも絶滅危惧種となっております。さらにWWFでも最重要種(Flagship Species)と指定されておりまして、

ちなみに、全長は、大きいもので2.5メートル前後で、完全に淡水性のイルカでありまして、目は退化しております。水晶体もないため、ほとんど視覚はなく、聴覚による反響定位で移動・摂食を行っております。これは、研究者とかNGOに聞いたところ、以前はコルカタ市内でもみられたそうですが、最近是非常に個体数は減っていて、下流域でしかみられなくなったということでした。プロジェクトサイトの方で、漁師の方、あるいはフェリー乗り場の従業員の方、またハルディア港の関係者などに聞いたところ、少なくともプロジェクトサイト付近では日常的に目撃されているということです。

(パワーポイント)

さらにもう一つ例としましてバタゲールガメというカメがあります。ただし、こちらの分布の中心は河口域になりますので、プロジェクトサイトよりはやや下流の方に主に生息しております。ただし、非常に数が減っているということで、IUCNでも絶滅危惧種に指定されておりまして、ちなみに、繁殖期には上流側に移動して産卵するというものですので、1月から3月ごろですが、上流側に移動するというので、その辺も今後注意すべきかと思われまして、

(パワーポイント)

他にニシキセタカガメというのも分布しておりまして、この写真は繁殖期の雄で、繁殖期になりますと鮮やかな色になります。

(パワーポイント)

希少動物以外にも、水産資源としまして幾つかの魚類や甲殻類がありますので、それも紹介させていただきます。

(パワーポイント)

これは渡河地点ライチャックのフェリー乗り場のすぐそばにある市場の様子ですが、まず1つは

イリッシュと呼ばれる魚で、これは全長60センチになるニシン科の魚です。西ベンガル地方やバングラデシュではイリッシュ、あるいはイルサと呼ばれておりますが、インドのほかの地域ではヒルサとも呼ばれています。これは海で育って遡上して川で産卵するという、サケのように川を上ってくる魚です。特にベンガル地域では非常に重要な食用魚となっております、コルコタの市場などでも大量に販売されております。

(パワーポイント)

これも同じく渡河地点の近くでとられ、また販売されている魚ですが、ボラと呼ばれるヒメジ科の魚です。写真でいうと、右側の黄色いひれの魚になります。これも非常にポピュラーな食用魚でありまして、コルコタの市場などでも売られております。それ以外に、ナマズなどもありまして、こちらはパンガスと呼ばれているナマズです。最大2メートル近くにまで成長するというのですが、市場で売られているものはほとんどが40センチから30センチ程度の個体でした。

(パワーポイント)

他には、ミーンと地元の方は呼んでいるのですが、クルマエビがありまして、先ほどちょっとエビの採集をしているという写真を紹介しましたが、我々が現場に行ったときは地元の女性の方々がこの車エビの稚エビを採集しておりました。左側の写真で、洗面器に入れて貝殻ですくい集めているところがありますが、これは長さが3～4ミリほどしかなくて、ほとんど肉眼で見えないようなものです。これを集めておりまして、これは養殖業者に1匹大体1.5ルピーから、高い場合は2ルピー、ですから5円前後で販売できるということで、非常に地元の人にとっては貴重な収入源となっております。ただし、この採集には非常に目の細かい網を使うものですから、ほかの甲殻類や魚の稚魚などの減少につながるという理由で、公には禁止されております。

(パワーポイント)

簡単に急ぎ足で紹介させていただきましたが、まとめとしまして、詳しくはお渡しした資料にも載っておりますけれども、まず環境影響としては、大気汚染、これは建設工事に伴うものもありますし、供用時の交通量増加に伴うものも予想されると思います。水質汚濁、これは3キロ近い橋梁を川につくる場合には排水や土砂、塗料などによる汚濁も起こり得る可能性があると思います。さらに、大がかりな工事となりますので、川の底質への影響。さらに土壌内の有害物質と書いておりますが、西ベンガル州の特にこのライチャックのあるサウス24パルガナスはヒ素汚染のケースが何件か報告されている地域でありまして、お配りした資料では、沖積土で、水にさらされていることから、高濃度である可能性は少ないのではないかと書いてしまったのですが、後で

専門に勉強した方に聞いたところでは、西ベンガル州においては逆に沖積土の中で黄鉄鉱が形成されて、その中に含まれるということもありますので、やはりこれは慎重に対応すべきかと思えます。特に河川の工事になりますし、大がかりな橋の建設ですから、何十メートルも地面を掘り起こすようなこともあるかと思えますので、その際には、ヒ素など、あるいはセレン、またはフッ素についても報告がありますから、そういった物質についても注意すべきだと思います。さらに、沖積土ということで土壌がやわらかい可能性もありますので、地盤沈下や地形の変化にも注意すべきかと思われます。

(パワーポイント)

もちろん、大規模な工事ですので、廃棄物の処理、管理にも注意が必要です。廃棄物に関しましては、コルカタでも余り大きな廃棄物処理設備とかはなく、ほとんどのごみはまち外れの湿地の近くに捨てているという現状でありますので、今回の工事に際しても、どのように廃棄物を処理するのかといったことは計画すべきだと思います。

騒音・振動、これはもちろん、工事、そして供用期間とも発生する可能性はあると思えます。そして生物・生態系ですが、先ほどご報告したように、希少動物、さらに地元の漁民にとっては生活の糧となっているような水産資源もありますので、これらが減ったりしないように注意すべきと思えます。また水資源ですが、先ほど紹介した魚などもほとんど汽水性の魚でありまして、この渡河地点の水はほとんど汽水です。ですので、工事の際に淡水を使うような場合は地元の水資源ということも考える必要があるかと思えますし、また水資源を使うことによってヒ素汚染などについても慎重な配慮が必要になってくるかと思えます。

そして事故の増加ということで、交通事故、これは交通量がふえることが予想されますし、橋をつくるということで船舶についても注意すべきであろうと思えます。

社会影響の方ですが、非自発的住民移転、これは先ほども申し上げましたとおり、ジェット口のプレF Sの段階でも100程度は移転があるだろうという話になっておりました。もちろん、これは今後どのように路線をつくっていくかということで大分変わると思いますが、我々がみた印象からしましても、アプローチ道路をつくる際には住民移転、特にククラハティ側におきましては、それなりの数の住民移転が発生すると思えます。

雇用や生計につきましては、例えば橋ができた場合に民間のフェリー会社がどうするのか、また市場などには影響がないのかといったことも配慮すべきだと思います。

また土地、地域資源の利用、土手で粘土を採取してレンガをつくったりとかということもあります

し、もちろん近くの田畑の土地の収用などということも入ってきますので、配慮が必要かなと。

その下に社会組織とあります。これは今説明すると非常に時間がかかるので、お配りした資料にあります。パンチャーヤティ・ラジといういわゆる村議会の制度がありまして、特に西ベンガル州では、先ほどもちょっと触れましたが、共産党が第一党ということもあって、地方分権を非常に進めております。そして、このパンチャーヤティ・ラジという村議会制度への権限の移譲というのは積極的に進めておりますので、このパンチャーヤティ・ラジを活用する、あるいは尊重した形で進めていくべきかと思われまます。また、このパンチャーヤティ・ラジは、その前の項目にもかかわってきますが、地域開発や土地利用などについての計画を立てる役割も担っておりますので、そういった組織とも情報を共有しつつ、またいろいろ相談しつつやっていく必要があるかと思われまます。

社会的弱者についてですが、プロジェクトサイトは両方とも貧困層、そして指定カーストが住んでいる地域ですので、十分な配慮が必要となります。

また、ライチャックの方はバングラデシュの方から非合法的な移民が来て住んでいるという情報もありましたので、そういった人たちにつきましても配慮が必要になる可能性はあると思います。

(パワーポイント)

次に被害と便益の偏差ですが、この橋ができるとしますと、最初の方でちょっと紹介しましたが、ハルディアの工業施設、あるいは工場などはコルカタへの新しいルートができるということで非常に利益が得られると思われまます。一方、橋ができることによって移転を余儀なくされるような人々にとってどの程度の便益があるのかといったことも今後考えていくべきかと思われまます。また、それに基づく地域内の対立が起きないようにしていくことも大事だと思われまます。さらにジェンダー・子供の権利ですが、女性の識字率が男性に比べて顕著に低いということからも、恐らく女性、例えば子供の教育を受けるような権利が十分に保障されていない可能性もあるかと思われまますので、パブリックコンサルテーションの際、あるいはステークホルダー協議の際などには、例えば女性の意向が反映されるような特別な配慮が必要になるかと思われまます。

ちなみに、これにつきまます、先ほどのパンチャーヤティ・ラジという村議会制度では、一応法律によりまして3分の1以上女性が議席を占めないといけないという規則はあります。ただし、これも実際の報告書などを読んでみまますと、一応数としては参加していてもなかなか意見がいろいろというような報告もありましたので、その辺の配慮は必要になるかと思われまます。

最後にHIV/AIDSなどの感染症とありますが、大規模な工事をする事になりますと、ほ

かの地域からたくさんの人がこのライチャックやククラハティに入ってくることになりまますので、感染症などについても十分な対策が必要かと思ひます。ちなみに、西ベンガル州におきましては、H I V / A I D S 以外に大きな問題となっている感染症としましては、結核、マラリア、そしてハンセン氏病がありました。

(パワーポイント)

以上ですが、本格調査に向けては、こういった影響を緩和するためにも、住民移転を回避・最小化する渡河地点や路線の選択というのがまず必要かと思ひれます。さらに初期段階からの住民参加、これはステークホルダー協議や先ほどのパンチャーヤト、あるいはN G O との連携などが重要だと思ひます。さらに地域開発の視点に立った住民移転計画の策定、フェリー業者、市場への配慮や適切な代替地、安定した雇用収入の提供なども考えていく必要があると思ひます。

あと「関係機関の連携」とありますが、こういったことをやっていく上で、インドの西、特に今回実施を行う方の西ベンガル州政府の中では、これらがすべて違う部局に分かれておりまして、パンチャーヤトの担当部局、保健の担当部局、そしてもちろん環境の部局が分かれております。ただし、今回事前調査でいろいろ聞き取りを行った印象でも役所の中での横の連携とかは余りスムーズに行われていないということは感じましたので、恐らく、本格調査の場合には調査団の方で積極的に連絡をとって連携をつくっていくような姿勢も必要かと思ひます。

環境影響につきましては、野生動物の活動や移動を妨げないような配慮、建設地の選定、あるいは建設手段の工程における配慮などで、例えばですが、橋をつくる際にも、動物の移動を完全に妨げてしまうような工法や工程を避けるような配慮は必要かと思ひれます。また繁殖期や移動時期など、生態学的な重要な時期への配慮も行うというのも一つの案かと思ひれます。

ガンジスカワイルカにつきましては、モンスーンの時期に下流に移動するというような報告もありますし、あとは、先ほどのカメなどですと、大体1月から3月が繁殖時期となっておりますから、こういう時期も配慮するようなことが必要かと思ひれます。さらに生態系の保護・修復、これはWWFの西ベンガル事務所の方から提案があったのですが、もともと、このライチャック・ククラハティの地域というのは数十年前までは非常に森林の多い地域で、ハゲワシの多い場所として知られていたらしいのですが、その木が全部切られて住宅及び田畑となったために、今はハゲワシなどもいなくなっているということでした。

N G O からの提案としては、このような工事をするのであれば、例えば街路樹や、道路沿いなどに在来種の、しかも有用な樹種を植えることによってある程度環境に対してよい影響ももたらせ

るのではないかというアドバイスもいただきました。

(パワーポイント)

公害の防止としましては、周辺住民への影響の回避・緩和を重視した建設計画、適切な路線、工法の選択などがあるかと思われます。さらにインド政府の法律基準の遵守ということで、西ベンガル州の場合は、West Bengal Pollution Control Boardというのが向こうの環境局の下にある組織ですが、環境影響評価や基準の設定などを行っておりますので、こちらとの連携が大事かと思われます。さらに、そのモニタリングのシステムの検討なども今後はやっていく必要があるかと思われます。

以上で、簡単ですが、報告は終わらせていただきたいと思います。今後、本格調査におきまして、また報告、調査、あるいは確認すべきこと、あるいは対応策についての助言などありましたらぜひ聞かせていただきたいと思います。今後、本格調査が始まった際に、実際に諮問、答申というような形でまたご助言をいただくことになるかと思っておりますので、よろしく願いいたします。
村山委員長 どうもありがとうございました。

それでは、この計画に関するご質問、ご意見、コメント等ありましたらお願いいたします。最初にプロジェクトの背景的なことなんですが、ジェットロが2002年に調査をしているわけですね。これに関連してJICAがさらに開発調査をやるというそこら辺の経緯について、もう少し詳しくお話しいただくことはできませんでしょうか。

本図 ご説明させていただきます。ジェットロでやった際の調査というのは、期間こそ8月から1月となっておりますけれども、実際に現地に8名ぐらいの団員がいるんですが、滞在しているそれぞれの方は1カ月弱ぐらいでして、現地で既存の関連し得るデータを集めてきて作り上げたというところがありますので、JICA調査と比べますと、じっくり現地に張りついて分析してというところまで至ってないという印象をインド側は受けてます。その関係もありまして、円借款の要請をインド政府としては日本政府にしているんですけれども、大きなインフラ事業でありますので、自然条件調査等も既存のデータというのではなくて、実際にはかったデータをもとに分析・検討してほしいということで開発調査の要請に至ったと理解しております。

村山委員長 一番最後に文献のリストがあるんですが、ここにある一番最後の報告書というのは公開されているものでしょうか。

比嘉 すみません。これは私も実はコピーを、それも紙のハードコピーを読んだことがあるだけですので、ジェットロさんに確認してみないとわかりません。

村山委員長 わかりました。それからあと14ページから表が入っているんですが、これはそのジェットロが調査したときに示されたものという理解でよろしいですか。

比嘉 14ページは今回の自然調査に基づいてつくったものではありません。ただし、若干また今後変える予定もありまして、特に土壌の汚染に関する部分につきましてはもう少し影響が大きくなるかと思っております。また、これはあくまでも今回の事前の段階でみたものですので、ちょっと注意書きとして書いておりますが、実際にはまた今後本格調査の際に確認していただいて、今後のスクリーニングを行っていただく予定です。ですから、これで例えば一応今の段階では確認できなかったのも、シートをつけてあるものもありますが、これで今後調査しないというわけではありません。

村山委員長 わかりました。

松本委員 非常に具体的で、イメージもつきやすい報告をいただいたと思います。こういう環境社会配慮審査チーム自体が現地に行って、この審査会での議論なども踏まえたような事前の調査に参加されるというのは非常に意味があるのではないかなというのを今日の報告を伺って感じました。なので、そういう意味ではぜひ続けていただきたいなと思いました。中身についてなんですけれども、幾つかあります。

1つは、実際に諮問が出た段階で議論になるかと思っておりますけれども、先ほど、カンボジアのメコン第2架橋の教訓も生かしてとおっしゃっていたことを踏まえますと、橋梁をつくるという選択肢が出てきた背景ですね。いわば本当の橋が必要かどうかという議論はとりあえずここではしないで、橋をどこにつくるべきかという代替案が今後なされていくわけなんですけれども、本当に橋が必要かどうかという議論がどうであったのかということについても、ぜひ諮問の段階では具体的に教えていただきたいと思った次第です。

といいますのも、いただいた地図のイメージからですと、ハルディアをつなぐというふうにいわれているんですが、しかしながら、川の左岸にも幾つかハーバーがあったりまちがあったり、そこ鉄道と結ばれているというようなことが、漠然としてますけれども、わかると。それから6号、14号とつないで、今までこのハルディアには交通網が引かれ、かつ鉄道もそういうルートで来ていたということがわかるわけですが、要するにこういったさまざまなオプションがありそうな、つまり、港とコルコタをつなぐというのはさまざまなオプションがありそうだと。あるいは、このつなぐ途中に、例えばパンスクラとか、幾つかのまちもでき上がっていて、そういった総合的にみれば、真っすぐつなぐのがいいのか、どこかを經由した方が実は幾つかのまちとの発展も

あり得るのかとか、地図からはいろんな発展のモデルが考えられるかと思うんですね。ですので、そういうところも踏まえて、直接コルコタとハルディアをつなぐ橋をつくった方がいいというふうになったいきさつについてはぜひ伺いたいなと思っている次第です。

それと、いただいた調査が第1次、第2次に分かれているわけですがけれども、よくわからなかったのが、最初がI E Eレベルで、次がフィージビリティのところはE I Aレベルとおっしゃっていた点です。といいますのは、今の比嘉さんのお話を聞くにつけ、やはり1年間を通じた自然環境の調査というのがとても重要だということを感じました。汽水域であるということ、あるいは回遊性の生物が存在しているということも含めてそういう印象を受けたので、6月～12月はI E Eで、1月～6月はE I Aというのは、これは本当に機能するのだろうかという印象を受けました。ですので、ここは最初の段階からE I Aレベルという形で自然環境調査を始められるのがいいのではないかと思います。

それともう一つは、要するに橋はE I Aの対象ではないけれども、アクセス道路はE I Aの対象であると書かれています。しかし、確かに住民移転と社会影響についてはインドの法律上行われるであろうE I Aの中でカバーされる部分も大きいかと思いますけれども、一方、橋そのものが与える自然環境への影響は、一体どういうプロセスでインドの国内法に照らし合わせて確認されるのかがわからない。つまり、橋のE I Aはしないとなれば、橋梁そのものが自然環境に与える影響は、インド国内法上、E I Aの対象ではないということになってしまうわけで、このあたりについてはJ I C Aはどのようにインド政府と交渉されていくのかということがちょっと現段階では気がかりです。以上です。

比嘉 後先になりますけれども、まずE I Aのことについてお答えさせていただきたいと思います。今いただいたご意見はもっともでもありますので、必ずしもI E Eを先にやって、それからE I Aをやらないといけないという話でもないかと思いますので、その辺は調整のしようがあると思います。

もう一点、ちょっと追加情報としましては、特にフーグリー川の動物の、先ほどのイリッシュという魚の遡上とか、あるいはイルカの行動などにつきましては、カルカッタ大学の方で結構研究がされておりますので、カルカッタ大学ともぜひ今回行かれる調査団はコンタクトをとっていただいて、協力し合っていたいただきたいと思います。

ちなみに、カルカッタ大学はコンサルタント業務というも行っておりまして、大学が契約をして、ローカルコンサルタントなどもよく行っています。確認したところ、民間のコンサル会社

などよりは非常に安い金額で請け負っておりますので、そういうのを利用するののも一つの手かなと思います。既にかんりのデータが集まっている可能性はあると思います。

もう一点、橋のE I Aの制度的な問題ですが、法律上は、確かに向こうの法律ですと、E I Aが必要なタイプの調査という一覧がありまして、道路は含まれるのですが、そこに橋とは載ってはいないのですね。ただ、橋が対象にならないといっているわけではありません。もう一点は、先方で、法律ではないんですが、ガイドラインといいますか、ガイドブックを作成しております。これはインディアン・ロード・ कांग्रेस、インド道路委員会とでも訳すのでしょうか、こちらの方で「プロジェクト・プレパレーション・マニュアル・フォー・ブリッジ」というものを出しております、これはミニストリー・オブ・ロードトラスポート&ハイウェイズですから、交通省の委員会が出したマニュアル及びガイドブックがあります。そのマニュアルの中では環境社会配慮についての章もありまして、自然環境への配慮、あるいは住民移転につきましても、この中では単に移転、リセトルメントだけではなくて、リハビリテーションについても補償すべきであるというような書きぶりになっております。これは実施機関であります西ベンガル州政府の方も、このマニュアルに沿った形で進めたいと先方の方からいってはありましたので、そういう形でE I Aなどについても協力はしてくれる、少なくとも反対はしないものと思われま。

本図 路線に関しまして、今回限られたお時間でしたので余り細かいお話はできなかったという点と、これから調査団が現地に入りまして、情報等、開発計画等を集めた上でご説明できる機会があると思いますけれども、今回お渡ししてます地図からいきますと、先ほど港が他にもというお話だったんですが、地図の真ん中にあるダイヤモンドハーバーというのは地名でして、港の方にはないのですね。それで、41号線と6号線、インドの国道整備の関係で、片側2車線化、つまり4車線化が進んでいるんですが、ネックとしましては、6号線で北上しましても、コルカタに入るに当たって交通制限がかかっているという点がネックとなっております。そうしますと、ハルディア港のものが入ることよりも、むしろ、コルカタ市周辺が産業化の進展が著しく、渡河計画位置というあたりにFALTAという地名がちょうど地図の真ん中ぐらいにあると思うんですが、ここに経済特区が既にできていまして、90社ほどの、いわゆる最終加工品、靴であるとかラケットとかビニールの化成品の衣類とか、そういうのをつくる工場があるのですが、これらはハルディアから輸出しているそうです。企業の資本はほとんどインド資本ということでした。90社ぐらいの資本はほぼインド資本ということで、それらをどういうふうに出しているかということ、コルカタまで上がって、日中、交通の制限を待って、そして6号線に渡って41号へ出すというよ

うな矛盾をもっている。

ハルディア港自体も、インドで唯一の石油化学コンビナートとして広がりがありまして、我々がいた際も、ロシアのトラック工場であるとか、ブラジルの砂糖の工場などが新規にプラントをつくりましたという記事が出ていたり、発展があるんですが、どちらかというところだとコルカタ市周辺に広がりつつある産業の出口として、輸出の促進が経済成長への寄与というのが大きいと思いますので、ダイレクトアクセスという点で、コルカタからハルディアに、まさにライチャック・ククラハティの区間、ここを渡って出すルートというものを確保したいというところに至ったと、西ベンガル州政府の方々、それから西ベンガル州の首相の方にも30分ほど表敬訪問させていただく機会があったのですが、やはり同じような話を伺いまして、地図の下の方にSAGAR PORTという、これは計画だけなんです、これも将来的には港の開発計画があるようなんですけれども、まずはハルディア港中心、それからコルカタ市に広がる産業の振興、ここを重点に置いていきたい。将来的にハルディアポート、港ができれば、ここから上がっていくものは、やはりライチャック、ククラハティのどこかで41号線に渡って、6号線でも、北ではなくて、南のチェンナイの方とか、国内のネットワークが広がってきますので、そちらの寄与等も考えられるのではないかなというのが、10日ばかり現地調査、事前調査でいしましたが、団内等で協議した感触といいますか、印象でございました。そういう点も含めまして、どうしてこの位置になったのかと。その他の代替案としてはどういうものを挙げてどういう結果になったのかという点は、12月下旬ぐらいのタイミングでインテリムレポートという形でまとめて皆様にご相談させていただければと思っております。

松本委員 ありがとうございます。比嘉さんのところについては、実は円借款の申請が、要請が挙がっているんで、円借につなげるようなことを考えれば、J B I Cのガイドライン、私も非常に興味をもってかかわってきたんですが、残念ながら、現地のアセスメントが義務づけられているものについてはみることになってますけれども、そうでないものについては、ある意味ではちゃんとみないでもよいような書きぶりになってますというか、そういうふうに取り取れてしまいますので、微妙な表現ではあります、J I C Aと円借款が一緒になることによってそういう矛盾はなくなると期待はしつつも、やはり相手国政府に法的にはそういう制度がない、マニュアルは自主的な運用だということだと思っております、これだけ自然環境への影響、現段階から危惧されるのであれば、そこはきちっと、ある意味ではインドの制度を超える部分も出てくるかと思っております、調査の中で問題点を明らかにしていただきたいなと思っております。

それから本図さんの話はなるほどなと思いました。ただ一番気になったのは、人が渡る船しかない中で、じゃ貨物船というか、車や物資を運べるようなフェリーというふうなステップがなかったのかなあというのが一番気になったものですから、要するに、そこが代替案の中でどういう検討があったのかには興味や関心があるということでもあります。

村山委員長 よろしいですか。

平野委員 今の話とちょっと関連するかもしれないんですが、今回現地にいらして、いろんな状況を具体的にご説明いただいてありがとうございました。

最初の概要の、本図さんが説明していただいた1枚目の資料の第1次調査の部分ですけども、こちらのところで から と思いますが、この一番冒頭のところにニーズの分析といいますが、そういったところを入れていただければありがたいなと思っております。そのニーズというのが、相手国政府からの要請というのがベースにあると思いますが、それについて情報収集・分析、それから現況把握調査等々を含めながら、JICAの調査団としてもその分析をしていただいて、

の地域開発戦略というのも、既存のいろんな計画もあると思いますので、そういったものがニーズのベースになってくる部分もあると思いますし、それから基本的なニーズのもとに調査団が独自に行った各種分析調査に基づいての新たな地域開発戦略の提案というのもあると思いますので、最初のニーズがどこにあって、それに対してどういうふうな分析をなさったかというところの流れがわかるように調査を進めていただければ非常にありがたいなと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

村山委員長 他にいかがでしょうか。

田中委員 橋の建設だけではなくて、アプローチ道路と書いてあるんですけども、もし冒頭にご説明いただいていたら申しわけないんですが、このアプローチ道路の方はどれぐらいの規模のものが今現在想定されているんでしょうか。

本図 この段階ではまだ、いわゆる概略設計等、調査始まっていませんので、確定値ではないんですけども、今回の開発調査の要請書に書かれてあった長さとしましては、ライチャック側で約10キロぐらい、つまり、SH1と書いてあります州道1号線のどこかにつながるという点。それからククラハティ側では20キロぐらいという形で要請書には、つまり、41号線にアクセスすると。ただ、これも実際の交通の動き等、それから特にククラハティ側のこの辺の道の整備状況等も踏まえますと、41号線につながる道まで新しくつくる必要があるのか等は検討していくところなんだと思いますので、この段階でははっきりした何キロというところではありません

が、要請書に書いてあったのは先ほど申し上げたとおりです。

田中委員 今こういう質問させていただいたのは、結局、先ほど平野委員がおっしゃっていたような交通量のニーズとか、あとは需要予測に沿って恐らく整備されていく道路というものもどの程度のものが必要なのかということは検討される必要があると思いますので、その辺が今回の調査のTORの中に入っているのかどうか。もし入っていないのであれば、やはりそこは入れていただいた方が、先々を考えるといいのではないかなという意見です。

本図 ありがとうございます。そういう点は踏まえた上でお仕事をしていきたいと思ってます。指示の中にも入れているつもりです。

村山委員長 他にいかがでしょうか。

川村委員 女性については、住民協議において配慮が必要だということが14、15ページの表の中で出てきてますけれども、貧困層・先住民族・少数民族項目で、指定カーストが居住しているというがあるので、インドの場合、ご存じのように、指定カーストの人たちを住民協議の中で意見入れるかどうかというのは非常に重要なことだと思いますので、その点を配慮するというようなことを少し意識していただくのがよろしいのではないかと思います。

比嘉 ありがとうございます。先ほどご紹介いたしましたパンチャーヤティ・ラジという制度で、これは法律上、一応、先ほど、女性を3分の1というお話をしましたが、指定カーストにつきましても、その対象地域となっている人口の比率から算出したパーセンテージは確保しないといけないという規則にはなっております。ですので、今回、そもそもパンチャーヤティ・ラジという制度を、特に西ベンガル州で事業を行う場合は尊重していくべきだと思われるので、逆にいえば、このパンチャーヤティ・ラジ制度をうまく使う、例えばパブリックコンサルテーションなどでも活用していくことによって、指定カーストの方々も参加いただくことは可能かと思われます。ただし、これは報告書にも書かせていただきましたが、指定カースト、あるいは女性などにつきましては、規則上は参加することにはなっていない、実際になかなかいいことがいえてないのではないかなというようなレポートも複数ありますので、そういったことについては、例えば調査団の方々がステークホルダーミーティングなどに参加されている際には配慮させていただく必要があるかとは思いますが、場合によっては、そういう公の場でないところで意見を聞くようなことも大事になるかと思えます。

村山委員長 ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

原嶋委員 1つだけ。この調査は日本政府と先方中央政府の口上書で、実際の執行というか、

相手先は州政府なんですけれども、今後、中央政府というのはどういう形で関与するんですか。具体的に住民移転なんかの必要があって、それをプランして実行するということは必ず出てくるのだらうと思いますが、それはあくまでも、先方は連邦政府ですから、州政府ですべて対応するということが基本的になることが想定されているんですか。中央政府はそういったことに何らかの形で関与するとか、あるいは場合によってはサポートするとか、そういう可能性は全くないんですか。

本図 現地で議論した中では、主管といたしましてはやはり州政府の扱いでやってきますということですね。ですから、今回の調査も、調査のカウンターパートとしてメインというのはやはり州政府に置いてやっていくという形をとっています。

原嶋委員 それは住民移転なんかでも今後の責任主体としては西ベンガル州政府が、住民移転なんかが起これば、それを実行するというのも州政府が想定されているということですか。

本図 今の想定はそういうふうに考えております。

村山委員長 ほか、よろしいでしょうか。

平山委員 2点あるんですけれども、1点目は、資料14ページの表1のところですか。大気汚染のところは、予想される影響のところ、「建設工事及び供用後の」云々と書いてあるんですけれども、あとのところは、水質汚濁、廃棄物、騒音・振動、地盤沈下、悪臭、全部、建設工事もしくは工事によるところに限って予想される影響の懸念が述べられております。これは何度もいったことなんですけど、むしろこの原則と例外は反対にして、基本的には建設工事及び供用後ということにしておいて、そして、こういう事情があるから、今回は建設工事の工事時における影響評価に限ってやったという、理由があればですね。そのように逆転させていただきたいというのが1つです。

それからもう一つ、今出た意見にちょっと似ているんですけども、この主管される部局の能力といいますか、それから人員の配置状況とか、それからこれまでの環境影響評価に関する実績とか、そういったもののデータというのを既におもちならば教えていただきたいということです。つまり、JICAが今後、向こうの政府主導で動けばいいのか、それともJICA主導で動く必要があるのかというところの判断というのがある程度できるのであれば、今の時点でちょっと聞かせておいていただきたいということです。

比嘉 ありがとうございます。供用後の影響というのでも強調するような書きぶりにしたいと思います。

もう一点ですが、先方の特にキャパシティの問題につきましては、今現在の交通運輸担当の部署は、少なくとも現段階では非常にキャパシティは弱いと思われます。ですから、そういう意味でも、特に環境社会影響などにつきましては、先方の西ベンガル州の環境局、さらにその下にあるWest Bengal Pollution Control Boardの方が実際の手続なども請け負っておりますし、そちらの協力を得ながらやっていくような体制をつくっていかないといけないのではないかというのが印象でありました。

平山委員 どのぐらいの役所の規模とかいうのはデータはないですか。

比嘉 それぞれの人数とかについては無いんですが、ただ、今の時点なんですけれども、担当している方はほんの数人という程度であります。ですので、実際我々も、事前調査の段階でも、こちらからこういう情報が欲しいとかこういうところに聞き取りしたいといっても、先方の方で動いてアレンジできるほどのキャパシティはなかったというのが実情でありまして、こちらからもいろいろアポをとったりして動かないといけなかったという状況です。ただし、先方の方は、実際にこれが始まる段階におきましては若干強化していくようなお話もありましたので、どうなるかというのは今後みていく必要があると思います。ただ、基本的に、特に環境とか、あと例えば指定カーストの問題についても、これはまた別の部局が担当していますし、保健も別の部局があったりしますので、こういったところとの連携をとっていくことが大事だと思います。

平山委員 もう一つ、大学のお話が出たのですけれども、そちらの方の印象はどういう感じだったんでしょうか。

比嘉 カルカッタ大学の方の印象としましては、少なくとも今回お伺いした方々は、フーグリー川の生態、特にそれを水産資源などの観点からも調査なさっておりましたし、実際にほかの海外の援助機関、あるいは政府の開発事業におけるE I Aなども実施しているところですので、キャパシティとしてはある程度期待できるのではないかと思います。

村山委員長 他にいかがでしょう。

和田委員 今のキャパシティの関係で1点よろしいでしょうか。現地政府、州政府のキャパシティという点では、環境面、環境影響評価の能力等も重要だとは思いますが、パブリックコンサルテーションに対しても重要だと思えます。特に現地政府が過去にパブリックコンサルテーションをやった経験がないとか、やっても非常に形式的なものである場合に、現地政府に対する支援というのは非常に重要になってくると思えます。実際、パブリックコンサルテーション開催支援ということも予定はされているようなんですけれども、具体的に現地政府のパブリックコ

ンサルテーションの能力に関して今の段階でどのようなキャパシティがあるのか、お教えいただければと思います。

比嘉 私から答えさせていただきますと、私が受けた印象としては、キャパシティ的には、先方の実施機関の方は現段階では弱いと思われます。というのは、先ほども申し上げましたように、そもそも人数が非常に少ない部署でありますので、なかなか動けないようなところがあるというのが一点。もう一点は、お役所ですと、パブリックコンサルテーションでも、先ほどのパンチャヤートという村議会を巻き込む場合には、またそのパンチャヤートの部局というのがありまして、今度はそこをちゃんと通さないといけないといった事情があります。むしろこれに関しましては、インドの場合、現地のNGOで非常に積極的に活躍している人たちもおりますので、こちらとの連携も一つの方法ではないかと思われます。

例えば西ベンガル州ですとWWFが非常に力があるといいますが、事務所もかなり大きくて、スタッフも揃っております。WWFといえますと通常は野生動物保護とかがメインになっている事務所が多いんですが、西ベンガル州の方は結構住民の生活向上などにも携わっておりまして、ステークホルダー協議を開いたりといったような経験も豊富に持っている人たちではあります。また、彼ら自身がほかのNGOともいろんな協力関係にありますので、必ずしもWWFでなくとも、彼らからいろいろ紹介してもらって、ほかのNGOなどを使っていくという手もあるのではないかと思います。

和田委員 わかりました。現地のNGOとの連携も含めて、できるだけその点に関する支援の強化をお願いしたいと思います。

村山委員長 どうもありがとうございます。他にいかがでしょう。

満田委員 今回のキャパシティの話とまた関連するんですが、前回といいますが、メコン第二架橋のときに住民移転の対応が議論になりました。恐らく、実施機関が州政府であったとしても、インドの土地法とか、用地取得法とか、そういうものに基づいて補償とか住民移転の手続が行われていくのだと思うんですが、また同じように、移転する際の補償金の単価がリプレースメントコストを満たせるかどうかということが例えば第2フェーズあたりで議論になったときに、どこら辺までそこは踏み込んでJICAさんとしてやっていくのか。もう一つ、もっと実際的な問題として、西ベンガル州の過去の経験といいますが、メコン第二架橋については、国道一号線のADB区間、JBIC区間の経験をかなり参考にして開発調査を進めていったわけですが、同じように、近隣の公共事業で住民移転でグッドプラクティスですとか、あるいはグッドじゃないプラ

クティスとか、参考にできるような、教訓が引き出せるような案件があったのかどうかということについて、教えていただきたいのですが。

比嘉 ありがとうございます。インドにつきましては、まずADBによる道路整備が行われておりまして、これは大きなプログラムを幾つかに分割したプロジェクトとして行われておりますが、その際のレポートでは、このレポート自体はインド側の対象となるディストリクトが作成しているものですが、補償については、制度上、ADBの基準を満たしていないというような表記がありました。ただし、先ほどの運輸交通省がつくっているマニュアルなどでは、これは考え方としてはリセトルメントだけではなくてリハビリテーションまでも面倒みるべきであるということは示されております。その辺の判断につきましては、西ベンガル州につきましては、各ディストリクトごとの権限が非常に強くて、どのディストリクトかということでも大分対応が変わってまいります。

特にディストリクトのオフィサーというのが土地計画についても大きな権限をもっておりますので、補償だけではなくて、例えば代替地の提供などといったことにつきましても、本格調査の際に、西ベンガル州だけではなくて、それぞれのディストリクトの政府とも協議しながらみていかなければいけないこととは思われます。ということで、お答えとしましては、まず1つは、ADBのプロジェクトなどが教訓になるだろうということ。ただし、別のディストリクトで行ったからといって必ずしもここで同じように対応できるということでもないもので、これは今後また調査しながら、相手側と対話しつつ進めていかなければいけないことだと思います。

村山委員長 それでは、大体よろしいでしょうか。幾つかご意見、コメントあったと思いますが、ぜひご参考にさせていただきたいと思っております。

川村委員 すみません。1つだけ。この案件について担当の委員というのはいつごろ決まるのかということだけ、JICAの事務局の方から何かご意見いただけますでしょうか。

渡辺 担当委員は、この案件を実際にはスコーピングの際に諮問することになりますので、その諮問の際に決めたいと思っております。今までのところ、第1グループ、第2グループ、交代で担当委員決めてますので、そのときの順番がどうなるか次第と思っております。

村山委員長 よろしいでしょうか。それでは、この案件、大体このあたりで終わりたいと思いますが、これから始まる調査ですので、先ほど松本委員おっしゃったように、既存のネットワークとの関係を見ると、パブリックコンサルテーションも少し地域を広めにとって意見を聞くとかいう、ただ単にサイトだけではないところでの意見というものも何か重要な気がしますので、ぜひそう

いったこともお考えいただきたいと思っております。

ただ、橋だから道路じゃないというのは、ちょっと私じっくり来ないんですけれども。道路として利用されれば橋でも地面でも一緒かなと思うんですが、そのあたり、ちょっと確認をしていただいて、橋でも対象になるんじゃないかと素直に考えていいような気もするんですけどね。よろしく願いいたします。どうもありがとうございました。

それでは、5分弱、休憩を入れさせていただきたいと思います。

(暫時休憩)

村山委員長 それでは、そろそろ再開したいと思います。今日は、議題の中では括弧書きでバリ州の水資源開発管理計画については示されておりますが、まだ答申の案が、基本的なところ、固まっているようで固まっていない部分がありますので、今日改めて議論させていただきたいと思っております。事業部の方にもおいでいただいておりますので、あわせてご議論をお願いしたいと思っております。

それでは、前回の審査会からこれまでの経緯についてご説明をいただければと思いますが、村瀬さんの方からよろしいですか。

村瀬 それでは、この案件を、審査チームで担当しております村瀬の方から、前回、5月8日の審査会から今日までに行った答申案の調整結果についてご説明したいと思います。

まず5月12日に国内支援委員会に対して、この案件の審査会での協議状況がどのようになっているか、答申案として今のところどのようなものが出ているか報告いたしました。具体的には、5月日の審査会で配付しました答申案、A C 3.2をそのまま国内支援委員会の資料として使いまして、委員の方からこれまでいただいた水需要予測、ダムの発電部分の投資額の妥当性、地下水開発などダム建設を行わない代替案の検討、環境社会配慮調査に関する追加で調査が必要な事項、社会的弱者に対する配慮などのコメントを、国内支援委員会の皆様に伝えました。そして国内支援委員からコいくつかコメントをいただきました。まず1点目は水需要予測についてですけれども、ある支援委員会の方からは、インドネシアは需要が日本と違ってこれから伸びていくという国でありますから、そういう発展途上の国においての水需要が伸びる状況というのも十分ご理解いただいた上で審査いただきたいというコメントがありました。

これに対して、地球環境部から本日答申案としてお配りしております資料の1番目に書いてお

りますように、現在、レポートで示している予測よりもさらに需要の伸びが低くなった場合のシナリオを追加することを今検討してますということを国内支援委員の方々にも説明しておりまして、それに対して国内支援委員会の出席者の方からは、そのような検討を行うことはダム建設の妥当性を示す上でも必要でしょうというコメントをいただいております。

それから、代替案の比較についても審査会の議論を国内支援委員の方に伝えましたところ、ダムによって開発された水を水道料金に用いる場合、その水道料金が高くなるおそれはないかというような質問が支援委員の方から地球環境部にありまして、調査団からは、アユンダムにおいては発電事業の負担があるものですから、水道料金が著しく高くなることはないというような説明がありました。

それから、今の多目的ダムの発電事業に関連してですけれども、ダム建設事業費における発電の割合が大きいのではないかというような、これは審査会からの答申案の中にもそういうコメントが含まれておりましたものですから、国内支援委員からそういうことを本当にきちんと検証されているのかというような質問がありました。調査団からは、実際に多目的ダムの発電に投資する額、約70億円というものが妥当であるという説明をしまして、それについては国内支援委員から了解をいただきました。国内支援委員会の中で環境社会配慮に関して議論されたことの要点は以上です。

引き続きまして、前回の審査会の中で、原嶋委員からだったと思いますけれども、答申案の中で環境社会配慮の調査について追加調査を行う際に、先方のAMDALがすべて終わってしまっていたらそれが生かされないということになるので、今後のAMDALの手続きがどうなっているかということ念のため確認してほしいということで依頼があったかと思えます。

それについてこちらで再度確認しましたところ、アユンダムに対しては、確かに過去に計画された事業に対してインドネシア側でAMDALが既に承認されておりますけれども、今回開発調査で提案された事業内容は前回のものと異なりますものですから、レポートの内容をもとにアユンダム建設が事業化される際に、改めてAMDALが必要であるということは調査団が確認しております。

参考までですけれども、前回のAMDALが2003年に実施されておまして、有効期間が5年間ということなので、2008年までに事業化されない場合には、いずれにしても、AMDALの有効期間が切れるということで再度調査が必要になります。

それから話は変わりますけれども、前回の審査会の中で和田委員から出されていたコメントに

ついてですが、前回、和田委員がご欠席だったものですから、個別に別途説明してくださいというようなご依頼がありました。それにつきまして、先週、5月19日に地球環境部の担当者とコンサルタントの方、そして事務局から私が和田委員のオフィスに出向きまして説明を行いました。実際にはA C 2.2に掲載しましたコメントに対して地球環境部担当者が説明を行いました。

和田委員の主なコメントは、アユンダム事業に対してレポートに示された発電事業への投資額、それから観光客の増加の数値について疑問をもっておられること、水需要のさらなる低下に伴う代替案が無検討であること、CDMによるクレジット取得を便益に含めることへの疑問を含めた経済分析の数値に疑問をもっておられること、そしてこれらの点からアユンダム事業の妥当性に疑問があるというようなコメントだったかと思います。

これらの疑問点に対して、19日、地球環境部及び調査団の方から説明いたしまして、今のところ、おおむね説明内容について了解いただきました。和田委員からは、アユンダム事業について、ガイドラインの要件を満たさない可能性があること、そして事業の妥当性を確認できないほどの強い懸念があることがコメントとして出されておりましたけれども、そういうものを最終答申案に含めることは控える方向で考えたいというようなご意見をいただいているところです。

それから、既に本日お配りした答申案の修正版の番号1から3、需要予測の部分、ゼロオプションの部分、CDMに関することについては既に答申案に含まれているということで、そういうことも加味していただいて、今週水曜日までに、和田委員から修正案を出していただくという予定になっております。

また、これは審査会の方からご依頼いただいた件ではないのですけれども、19日当日、濱崎委員のオフィスにも出向きまして、濱崎委員に対しても、これまで説明が十分でなかった点は説明させていただきました。濱崎委員からの疑問というのは、前回、5月8日の審査会でも直接ご出席いただいでご発言いただいでおりましたけれども、地下水や表流水開発のいわゆるダム以外の代替案の、検討が十分に行われていないという点、それに関連して、最初からダムありきで調査が行われていたのではないかというご疑問について、5月8日の審査会にだけでなく、これまでも何度かご発言いただいでいたかと思っておりますけれども、地球環境部及び調査団から説明が行なわれ、委員に対してはデンパサール近郊ではさらなる地下水開発が困難であること、それから水需要が予測よりも低位になった場合でもダム開発が妥当であるという点を説明してもらいまして、基本的な了承を得ているところです。

その他にも、5月8日の審査会で濱崎委員からご指摘がありました、ダム予定地のBODの値

がインドネシアの基準を満たしていないため、水道水として使うのは妥当ではないのではないかという点に対しては、インドネシア国の水質基準を満たしていないからといって、水道水として絶対に使ってはいけないということではないという説明がなされ、この点については濱崎委員から答申案に含めなくてよいとのご意見をいただいています。

その他にも、濱崎委員から以前質問などで出されたコメントに関連して、答申に含める事項はないということで、今日ご欠席ですけれども、コメントをいただいているところです。

それからもう一つ、濱崎委員から19日の話し合いの中でコメントとしていただいたことを紹介します。今日の資料では答申案の12番になりますが、満田委員から前回、追加答申案に含める事項ということで提案されたものを、その後に事務局が満田委員と調整しまして、12番、「マスタープラン策定とフィージビリティ調査を連続して行う場合の留意点について」というような文章にまとめました。濱崎委員から19日の協議の中で、これはバリ州の案件にかかわることではあるが、JICAの開発調査全般に係るコメントなので、個別案件の答申には含めず、別途、委員が2年間の活動報告としてまとめるレポートに含めるべきではないかのご意見が出されました。この点についても、もし今日お時間ありましたらご検討いただければと思います。

その他、今日お配りしました審査会の資料の下線の箇所については、前回の審査会配布資料からの修正点です。個別に委員の方とメールでやりとりさせていただいた結果を踏まえ、修正した箇所を申し上げますと、答申の5番、6番については、川村委員と連絡とらせていただきまして、川村委員からの要望により追加いたしました。答申の7番については、満田委員と連絡とらせていただいて、後半、「水の転流による」以降、下線を引いてある箇所を追加いたしました。答申番号9番につきましては、夏原委員から、今後の環境社会配慮調査事項について、1)から9)まで並べてある部分について、もう少し整理した方がいいというご意見をいただきましたので、整理しなおしました。その他、5)については、たしか「飯場」という言葉が使われておりましたけれども、原嶋委員から、適切ではないのではないかというようなご意見をいただきましたので、ここは修正しております。12番につきましては、先ほど申し上げましたように、満田委員から前回の審査会で提出いただいたものを、連絡とらせていただいて、このような文章を書き加えております。

それから、答申番号10の2)で下線を引いております部分につきましては、答申番号の6番の「水の供給を受けられない人に対する原因・対策について」という部分と重複になるのではないかと事務局の方で気づきましたので、ここはあわせて確認を求める意味で下線を引いております。

以上です。

村山委員長 ありがとうございます。

大きくは2点ありまして、1つは個別の答申案について、できれば、今日最終的に確認、議論をしていただいて、できるだけ議論を残さない形にしたいというのが1つです。それからもう一つは、前回の審査会でありましたように、個別の答申文案だけではなくて、前文という形で、主として和田委員がお出しになったコメントを載せるというような提案について、今日基本的な方針を出していきたいというのが2点目になります。

今ご説明をいただきましたように、事業部の方、それから事務局、コンサルタント、ご足労いただいて、和田委員、濱崎委員の方に出向いていただいたということで、今お話がありましたが、和田委員、今日ご出席ですので、このあたりについて、コメントと今後のお考えについて少しご紹介をいただければと思います。

和田委員 はい、わかりました。先週の金曜日に、わざわざ大阪まで来ていただきまして、先ほど説明を受けました。私のその説明を受けての修正案というものをつくらうと思っておりまして、できたら今日までに間に合わせたかったんですけども、ちょっと内容的に検討中のこともありまして、今日に間に合わなくて申しわけないです。

まず形式からいうと、私の意見は修正するところはあるんですけども、ただ、形として、別途補足意見のような形で答申の後につけていただくことをお願いする予定です。内容的には、今手元に資料もないですし、なかなか内容的な議論はここではできないのかもしれないけれども、

3つぐらい私は修正の方向を考えておりまして、いずれも、簡略化する、短くするという方向になると思います。1つ目の方向というのは、短くして、私のいいたい趣旨をより明確にすることです。

それから2つ目は、答申案をみまして、重複している部分もあります。重複している部分は、全く省略するか、簡略化する方向を考えております。

それから3つ目、これが重要なんですけども、もともと私の意見の一つというのは、本事業において費用の方が便益を上回る可能性があるのではないかという危惧を抱いたわけですね。そうすると、ガイドラインに違反することにもなると。ただ、私がドラフトファイナルを読む限り、費用が便益を上回る可能性もある。しかし、そうでない可能性もあるという心証でした。それであのようなことを書いたわけです。

その上で、先週の金曜日にいろいろ説明を受けました。いまだに私、先ほどの危惧が消え去っ

たわけではないのですけれども、一つの方向性として、ドラフトファイナルに、将来の需要の減少とか、それから建設コストの増加しそうな場合とか、そのような場合に、本事業を根底から見直すという内容を入れるのは可能だというふうに私は理解しました。そのような本事業の見直しというのが確実に行われるのであれば、費用が便益を上回る可能性に対する対応になるのかなと思いました。

その意味で、私の要求文言、これはガイドラインには合致してないという要求文言を修正する、ある種、妥協というか譲歩ですけれども、そのようなことは可能だと考えております。一応そういった方向で私のコメントを修正して、しかし、最後に補足意見としてつけていただくことをお願いしようかなというのが今のところの私の考えです。以上です。

村山委員長 ありがとうございます。

まだちょっとそういった形でのご提案を文書としていただいていないので議論しづらいところはあるんですが、今のようなご意見を受けて担当委員の方々に何かコメント等ございますでしょうか。

1つは、簡略化してご意見をまとめると。もう一つは、前文ではなくて、補足意見という形で追加するという形ですね。補足意見については、これまで出した答申の中でも前例はありますので、特に大きな問題ではないような気がします。担当委員の中で合意ができればですね。前文というのはちょっと私が記憶している範囲ではなかったような気がしますので、やはり前文の方がいいということであれば改めてご提案をいただきたいと思いますが。

満田委員 補足意見と前文では重みが違ってくると思うんですが、和田委員がお書きになったもので、この委員会で意見を共有できるということであれば前文の方がよろしいのではないかと思います。

村山委員長 そうしますと、文書が出てきてから答申のどこに置くかということも含めて議論した方がいいということですね。他にご意見ございますでしょうか。

原嶋委員 今の、1つだけ認識を確認したいんですけれども、和田先生がおっしゃった、費用が便益を上回っているという評価ですね。これについて、各委員の先生方はどういう意見をもっているのか。もしこれが共通の合意事項であれば、今いったように前文で、和田先生のご指摘をということでもいいと思うんですけれども、この点について、皆さんがどう考えているか、一度確認したいと思うんですけれども。これは全く意見が違うのであれば当然変わってきますし、それに対して当然、担当事業部さんなり調査団なりのご意見もあるだろうと思うんですけれども、

それをもう一度確認したいと思うんです。私にもわかeni今判断することができないんですけれども、ちょっとご意見があれば教えていただきたいと思います。

村山委員長 原嶋委員ご自身は判断できないという。

原嶋委員 皆さんがどう思うか。

村山委員長 ほかの委員の方々に判断が可能だという場合は.....。

平野委員 可能というわけではないんですが、今ご質問いただいたので、前々から少し私も気になっていた点でございまして、費用対便益をきちっと分析して、経済的に持続可能な形の事業を選択して実施していくということは非常に大事な、基本的に大事なことだと思っているんですが、水の供給につきましては、その事業以外にも非常に波及効果が高い事業ともとらえられておりますので、その波及効果をどこまで入れていくかによって、費用対便益というものがかなり変わってくる可能性もあろうかと考えているところです。今の原嶋委員のご質問はそういった視点との関連でいかがでしょうか。

原嶋委員 要は、調査団のご意見をまず伺って、それに疑義があるのかないのかきちっと確認しないと、調査団は調査団なりの評価があるわけですね。それについて和田先生は、いや、それは十分考慮してない要素があるとか、いろんなご意見があるだろうと思うんですけれども、そのギャップをもう一度手短かに確認したいんですが。

村山委員長 ただ、既にもうその点については議論も結構してきているように私は思っております。しかも、先ほど和田委員からお話がありましたように、その点についてはかなり、恐らく表現が変わって文章としては出てくるような気がしておりますので、どこまでその表現を明確に言い切ってしまうかというところで、多分事業部の方と審査会と少し見解が違うところがあるんだと思いますけれども、和田委員からいただいた文章をみた上で、そのあたり議論しないとちょっと難しいかなという気もするんですけれどもね。いかがでしょうか。今の点について、恐らくここが一番議論になると思いますので、せっかくお集まりいただいていますから、事業部の方からでも構いませんので、何かコメント、ご意見ありましたらお願いいたします。

永田 和田委員の方にご説明した内容をごく簡単に、その部分だけご説明したいと思います。

和田委員と一緒に話ししたときに、例えばダムのこれまでの世界での建設事業をみても、大体事業費が1.5倍になったり2倍になったりするようなことがかなり多かったということからすると、このプロジェクトにおいてもそういう可能性があるのではないかという指摘がありました。そこで、今回調査団の方で検討しているコストは、一応コンティンジェンシーとしては10%

程度は見込んでおりますという話をしました。そこで、先ほど平野委員の方からもお話ありましたけれども、和田委員ともその辺のお話もしまして、給水事業であるという、いわゆるベシックヒューマンニーズの事業であるということから考えると、多少経済性が落ちたとしても、必要性というところはかなりあるのではないかという話も和田委員の方とは一緒に話をしています。

坂田 今のお話の続きなんですけれども、和田委員にご説明して、和田委員とお話した中で今いったような説明はしたんですけれども、それでもこれは明確に便益の方が上だということはいえない案件の可能性がありますというご指摘で、そこで、もしやなかったときのこと、ここはもう少し書かれたらどうかということでご指摘いただきまして、これをやらなかった場合には、浅井戸の掘削が進んで健康被害等も生じますと。そういったことをできるだけ定量的に書くことができればわかりやすいというご指摘をいただきました。ただ、定量的に書くというのは今までも余りやられてないことで、かなり難しいので、そこはできるだけということと和田委員もご指摘されておりまして、定性的でもできる限り書くということとそこは対処したいと考えております。一口に健康被害といっても、おなかの疾患とか、ほかの水汲みによる被害とかいろいろありますので、そこをなるべく詳しく書くということと対応したいとお話し申し上げたところです。

村山委員長 ありがとうございます。和田委員、何かございますでしょうか。

和田委員 多少補足しておいた方がいいと思います。今の点に関して。費用と便益の関係ですけれども、ドラフトファイナルをみて一番よくわかったのは、というか、手がかりになったのは経済分析なんですね。経済分析の費用と便益、これをまずみたところ、この事業というのは、費用と便益がほぼ同じ、似たような額で、多少便益が上回っているにすぎないと、そういう分析がなされていたわけです。ただ、経済分析の費用というのは、外部費用、つまり、環境破壊の費用とかそういうのは入ってませんし、逆に、経済分析の便益というところでどこまで人の健康とか生活ニーズとか、そういったことまで考慮されているかというところと考慮されていない部分もあると思っております。そういう外部的な費用、外部的な便益であるけれども、しかし、非常に重要なものに関して、それを定性的か定量的かはともかく、比較して、それでも便益の方があるんだと記述するのが費用対効果分析だと思っておりますけれども、ドラフトファイナルではそのような記述をしっかりと欲しかったということがあります。ですから、私の意見の中の一つは、ドラフトファイナルの中で、そこを正面からみて、便益の方が上回るんだという議論をしていただいて、それで私たちを説得していただければ、それは考える余地があるんですね。そういった話を金曜日にしました。

それからもう一点は、先ほど永田専門員がおっしゃった10%のコンティンジェンシーということですが、いわゆる予備費ですね。建設工事費で10%程度の予備費を計上するのは、私の認識では、ある意味当然というか、そこは建築工事においては当然使い切ってしまうものだと思っております。むしろ問題なのは、ダム为建设費が10%どころか、2倍3倍、もしくは1.5倍にふえるようなケースがあるということを金曜日に議論しました。

一応補足としては以上です。

村山委員長 そういった意見を受けて何か追加のコメント、ご意見はありますか。よろしいでしょうか。

それでは、答申文案の個別以外の部分については、和田委員から水曜日までに文書をいただくとのことですので、それをベースにして、また担当委員の間でメールをベースにご議論いただくと。できるだけメール審議という形で決着できればと思っておりますが、それがもしできない場合はまた別途考えたいと思います。できるだけそういう形で進めたいと思います。

それから個別の答申文案について、今日事務局の方でまとめていただいておりますが、これについては特に補足のご説明はなしでよろしいですか。

渡辺 先ほど説明しました。

村山委員長 先ほど説明していただいたということですが、こういった形でよろしいでしょうか。

川村委員 私の提案した部分に重複があるということで、少し整理する必要があると思うんですが、6と10の2)の件ですけれども、たくさん書いて提案にするか、コンパクトに書いて要求にするかということなんです。どちらでもいいような気がするんですけれども、とりあえず確実にお願いするというので、10の2)の方を残し、6を消すということはいかがでしょうか。

村山委員長 その場合、10の2)の文言はこれでよろしいですか。

川村委員 はい。大丈夫と思います。

村山委員長 わかりました。それでは、6を削除して10の2)を生かすという形をとることですね。

これを含めて他に何か個別のコメントがありましたらお願いいたします。最後の12については別途また議論したいと思いますが、特に追加のご意見がなければ、11までについてはこういう形にしたいと思います。

それから12の扱いですけれども、これは満田委員から前回提案があった点について事務局の方

でまとめていただいたということだと思います。この点については、先ほどご説明がありましたように、この案件に限らないことが多く含まれているということがありますので、個別の答申案として出すのか、あるいは先ほどご提案がありましたけれども、今期の審査会のレポートの中で研究するかというような選択肢があり得るということですね。この点については、満田委員、いかがでしょうか。提案者としては、

満田委員 皆様のご意見をお聞きしたいと思います。

村山委員長 他に、担当委員以外の方もこれについてはかかわりがあると思いますので、もし何かご意見、コメントありましたらお願いしたいと思います。

田中委員 今の満田委員の発言がちょっと聞こえなかったんですが。

村山委員長 答申文案の12については、この案件にかかわる部分とそうじゃない部分があって、かなり一般的に当てはまる場合があり得ると思いますので、この12の扱いについては、担当委員以外の方からもご意見があればお出しいただきたいと思います。

田中委員 わかりました。その上でなんですが、昨年度に答申を出した案件で、頭紙の方で、この案件についてはということでは何かただし書きみたいなものを書いた例がたしかあったような記憶があります。それで、私の意見としては、確かにこの内容はこの案件以外のものにかかわるので、この委員会の2年間の活動の中で含めていくべき事項ではありますけれども、特にこの案件で非常にこの点が気になったという部分でもありますので、その頭紙の部分でこれは含めていただいて、さらに我々が最後にまとめるであろう報告の方でも重ねて記述するというのではいかがでしょうかというのが私の提案です。

村山委員長 昨年度ということは私がないときですね。

田中委員 いや、その前ですね。ごめんなさい。私か、村山委員長のときだったと思っております。

村山委員長 わかりました。そうしますと、大体思い当たるものはありますので、かなり一般的なものというような形で書いたものだと思いますね。そういう位置づけでよろしいですか。

田中委員 はい。

村山委員長 わかりました。というようなご意見がありますので。

松本委員 私も、形式としてはそういう形式がいいのかなと思いますが、一方で、その書きぶりなんですけれども、まさにこの書きぶりは、どちらかというとその2年間の任期を終えた後の提言という感じがします。むしろ今回、ニーズであるとか水需要であるとか電力需要だとかに我

々は相当時間をかけて、かつ、この答申案の中にもいまだにそれが盛り込まれている、その事情としてこれを書いた方が、私は、この答申のまえがきにこれを書くにしてもふさわしいのかなと思うんですね。つまり、書き方としては、こうでなかったがために、この案件についてはこうした点に多くの懸念が寄せられた。で、答申案にもそれが盛り込まれているという事実をしっかりと書くという方法があると。中身という意味ではですね。そういう気がしていますが、それは文案を提案された満田委員が、それよりもむしろ将来に向けた要望という書きの方がふさわしいというのであれば、私はそれを尊重しますし、ただ、まえがきであれば、したがってこの案件について、これだけ困難があって、答申の中にもそれが書かれていると書くともまさにこの案件と直結するのかなと思いますが、そのあたりは提案した満田委員の意見も伺いたいと思います。

満田委員 確かに時間的な余裕という意味では非常に厳しいものがあったのかと私は考えておりまして、フェーズ1、フェーズ2でアユンダムが浮上して、カテゴリがAに変わって、かなり大型のアユンダムが浮上して環境影響評価をやらなければならなかったという、そういう時間的なやりくりは、まさに調査全体の設計という意味では影響したのかと感じています。

村山委員長 わかりました。それでは、基本的にはまえがきという形でこの趣旨については入れていきたいと思いますが、ただ、以前出したものについてはかなり一般的な表現をした、この案件に限らないという形で書いたような気がします。私もそういう形がいいような気がしています。さらにガイドラインとの関係でいくと、ガイドラインの中で念頭に置いていなかった、少なくとも委員の間ではそれほど十分な議論ができていなかった部分について、やはりこういう点が出てきたということですね。それについて表現した方がいいかなと思っています。ですから、先ほど松本委員がおっしゃったような、個別の点について含めるのがいいのか、ちょっと私、今のところわからない。むしろガイドラインの枠組みの中に当てはまらないようなものについての扱いということに重きを置いた方がいいのかなと思っています。

そういうことで、ちょっと私の方でも文言については検討させていただいて、その上で担当委員の方々にお返しをしたいと。和田委員の補足意見になるか、前文になるかわかりませんが、追加の意見も含めてまとめた上で最終的な答申案ということでもとめていきたいと思っています。そういう形で考えていますが、よろしいでしょうか。 ありがとうございます。

渡辺 あと事務局からの確認なんですけれども、答申の文案、メールで調整させていただくということになっておりますので、和田委員のコメントがこれからになりますので、場合によっては事務局の方から担当部の方にも内容を連絡して、担当部のコメントも委員の皆さんにフィード

バックするというようにさせていただければと思っております。

村山委員長 よろしくお願いたします。もし他にないようでしたら、バリ州のこの案件についてはこれで今日終わりにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。 ありがとうございます。ありがとうございました。

それでは、今日は、あと議題としては2の「カテゴリA案件コメントの報告、採択案件の報告」が残っております。これについてご説明をお願いいたします。

村瀬 それでは、カテゴリA案件のコメントの報告ということで、スリランカ、ギン川水力発電所フィージビリティ調査と、あとブータンの低圧配電線・情報通信の詳細調査及び遠隔地域における小水力に係るFS調査、この2件、前回からの資料の変更点だけお伝えいたします。

まずスリランカの案件ですけれども、「環境社会配慮審査チームコメント」に、前回は議論いただいた点を盛り込みまして、幾つか修正しております。「大規模な水力発電所に係るフィージビリティ調査であり、ダム建設」という言葉を加えました。「ダム建設事業実施により発生が想定される非自発的住民移転やダム湖周辺の森林保護区への影響並びに導水事業に伴う河川への影響や導水トンネル建設によって生じる土砂の扱いなど、環境社会面への多大な負のインパクト」、ここまで追加しております。「について慎重に検討する必要がある」。前回のご議論を踏まえて、より詳しい内容にコメントを追記しております。それから「JICA総合コメント」についてはこのような内容で出されています。一番最後に、「本案件は不採択が適当」というようなコメントが出ております。

続きましてブータンの案件についてですけれども、まず「プロジェクトの背景」の2行目のところ、「人口の約10%が」という部分が重複しておりましたので、前半の部分を削除し、「孤立地域に居住する人口約10%についてはオングリットによる電化が困難であり」という文章に直しております。

それから「審査チームコメント」につきまして、若干修正しております。途中からですけれども、「想定されており、詳細な環境社会配慮調査に基づき、妥当性や影響緩和策について慎重に検討する必要がある」。後半の部分の、文言を修正しております。それから「JICA総合コメント」は、このように出ております。以上です。

渡辺 それから続きまして平成18年度採択案件につきまして、別配付の資料も含めまして、開発調査のカテゴリAとカテゴリBの案件、それから無償資金協力のカテゴリBの案件のリストを配付しております。内容につきましては省略させていただきます。

村山委員長 ありがとうございます。今のご報告に対して何かご質問、コメントございますでしょうか。 よろしいでしょうか。もしないようでしたら、この件についてはこういった形で進めていただくというふうにしたいと思います。

それでは、あと次回以降の開催スケジュールとその他ということになりますが、次回以降について、事務局からご提案いただければと思います。

渡辺 次回、6月12日なんですけれども、予定議題がありませんので、お休みとさせていただきます。第5回、6月26日、第6回を7月10日に予定しております。

村山委員長 ありがとうございます。スケジュールはこういう形で進めたいと思います。それからその他ですが、委員の方々から何かございますでしょうか。

松本委員 任期が2年間終わるんですが、どの段階まで諮問の担当が受けられるのかというのを考えなきゃいけない時期に入ってきていると思うんですが。ですので、これまで平均的に大体その諮問の担当委員になってから答申を出すまでにどのぐらいかかっているのか、要するに我々はこちらからは機能できないのではないのかというのを見越してスケジュールを立てないといけないと思います。

村山委員長 その点、多分考慮はされているんだと思いますが、今の時点で何かございますか。

渡辺 今の時点で案件のスケジュールができていないわけではありませんが、8月の第4月曜日の審査会が今の委員の任期上では最終の審査会になりますので、そのときに答申ができるような形で、つまり、少なくとも諮問をして答申案ができないということは避けたいと考えておりますので、そのようにスケジュールを考えたいと思っています。

村山委員長 そういうことで、そのあたりの調整は事務局にお願いするということになります。そのほか何かございますでしょうか。

私の方から、1つは、先ほどの案件でも出てきたんですが、この審査会としての最終的な任期の終わりに当たってのレポートをつくるという話が前回出て、基本的にそういう方向で委員の中で了承されたと思います。これの進め方について、まだ十分に議論されていないんですが、今の時点で特に何かご意見があれば、それを受けたいと思います。

私自身は、余り時間的な余裕はないのですが、委員長、副委員長、それから幹事の間で、どういう項目が出てきそうかということのを少し練った上で、各委員の方々に回すような形をとりたいと思っています。それで、過不足があれば、またそのあたり調整して、やや時間的には厳しいかなという気もしているんですが、8月の終わり、今渡辺さんがおっしゃった8月第4月曜日には

でき上がっているというようなスケジュールで進めたいと思っています。

今回は6月26日ですので、1カ月あいてしまいますが、この間でも、各委員の方々にはレポートとして含めるべき内容があればぜひ私の方にご連絡いただきたい。項目としてですね。その上で、2カ月余りの中でまとめていきたいと思っています。この件、何かございますでしょうか。

よろしいですか。

それからあと、以前議論がありましたカンボジアの国道1号線の案件についてですが、やはりフォローアップを審査会の中でしておいた方がいいかなと思っているんですけども、この点について、何か事務局からありましたらお願いしたいと思うんですが。

渡辺 この点は実施段階になりますので、基本的には外務省が動かしておりますので、ちょっと外務省に確認をさせていただいているところです。

村山委員長 わかりました。また次回にでも進捗状況を教えていただければと思います。

そのほか何かございますでしょうか。もしなければ、これで今日は終了したいと思います。よろしいですか。それでは、審査会、今日はこれで終了したいと思います。

どうもありがとうございました。

了