

第9回環境社会配慮審査会

日時 平成18年11月27日(月)13:00 ~ 15:15

場所 JICA 本部 11階テレビ会議室

出席委員 (敬称省略)

委員	石田 健一	東京大学 海洋研究所 海洋生命科学部門助手
委員	織田 由紀子	日本赤十字九州国際看護大学 教授
委員	小林 正興	大阪府環境情報センター 企画総務課企画総括 主査
委員	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	田中 充	法政大学 社会学部及び政策科学研究科 教授
委員	中村 玲子	ラムサールセンター 事務局長
委員	野村 徹	日本シンガポール石油化学株式会社 代表取締役
委員	長谷川 弘	広島修道大学 人間環境学部 人間環境学科 教授
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	真崎 克彦	清泉女子大学 地球市民学科 助教授
委員長	村山 武彦	早稲田大学 理工学部複合領域 教授
委員	柳内 龍二	個人コンサルタント

欠席委員

委員	菊地 邦雄	法政大学 人間環境学部 教授
委員	長畑 誠	いりあい・よりあい・まなびあいネットワーク 代表
委員	中山 幹康	東京大学大学院 新領域創成科学研究科 教授
委員	藤倉 良	法政大学 人間環境学部 教授
委員	藤崎 成昭	日本貿易振興機構アジア経済研究所 新領域研究センター 次長

事務局

木下 俊夫	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	
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(社会基盤) 運輸交通第一チーム
渋谷 實	日本工営 株式会社
増沢 達也	日本工営 株式会社
佐藤 一幸	日本工営 株式会社
湊 周介	株式会社 日本開発サービス
田辺 有輝	環境・持続社会 研究センター

村山委員長 それでは、時間になりましたので、審査会、始めさせていただきます。
今日は、第1議題の「インド国幹線貨物鉄道輸送力強化計画」の答申案協議、これが主たる議題になります。資料の方ですが、皆さんからお寄せいただいたコメントが9-2になっています。それからちょっと追加で恐縮ですが、私の方で先週お送りしたコメントの中に2つ漏れていたものがありますので、今日、1枚、表裏、配らせていただきました。この中で、2番目の「手続および体制」、主にEWGに関する話を書いているものと、あと代替案の検討ですね。この点について追加をしたいと思います。

それでは、第1議題について進めさせていただきたいと思います。かなりコメントの数が多いので、幾つかのグループに分けてまとめて議論させていただきたい。予定では3時まで2時間をめどにしておりますので、よろしく願いしたいと思います。

まず最初、番号でいきますと1番から4番、5番、このあたりの調査全体の枠組みについてのコメントがあります。特に調査の期間、あるいは範囲といったものですね。根本的なことについても書かれている部分があると思いますが、ここについてまず、ご担当の方から基本的なお考えを示していただいて、それについて議論させていただければと思いますが、よろしく願います。

山村 社会開発部の山村でございます。よろしく願いいたします。

ただいまありました調査全体についての期間と範囲ですけれども、基本的には、ご指摘のとおりに対応できるように心がけたいと考えております。1番、2番はそのとおりと考えておりますし、3番に関しましては、できる限りきめ細かな対応を現場レベルで図っていくということを考えていると思っております。あと4番、5番に関しましては、ご指摘のとおり、できるよう努力したいと考えております。

村山委員長 とりあえずご見解をいただきましたけれども、この点について、コメントを出された委員の方で追加の意見、あるいは質問等ありましたらお願いしたいと思いますが、ここでは、柳内委員、菊地委員、中村委員からご指摘いただいておりますけれども。

柳内委員 それでは、順番で柳内から申し上げます。

複雑な内容だと思っておりますけれども、極めて明快に整理していただいたような感じがしております。

て、内容的な問題は大体理解できたと思っております。ただ、ここであえて表現はしておりませんが、内容的なことはわかったので、具体的に実施する方法について、実施内容について具体的な方法をもうちょっといいただけたらという、そんな意味合いもちょっと言外におわせております。つまり、今回はこれから I E E に入るところですが、そのゴールについてはうたってあるような気がするのですけれども、その具体的なアプローチなり何なりについてはちょっとぼけているような印象を受けております。その辺のことをうたっていただけたらよかったかなあ、あるいはまた説明の機会にいろいろいいただければと思っております。

村山委員長 中村委員はいかがでしょう。

中村委員 特にこれに関しては、書いた以上のことは……。

村山委員長 かなり根本的な内容を含んでいると思いますので、ちょっとこのあたりの最終的な答申の内容についてはまた後ほどさせていただきたいと思いますが、とりあえず今日のところはよろしいでしょうか。調査の期間については、この資料では別個で私の方からもコメントさせていただきますが、そこでまた伺いたいと思います。

それでは、次のところに移らせていただきます。またもとに戻って、もし疑問等ありましたら、いつでもご指摘いただければと思います。次のところが「代替案の設定・妥当性の検討について」というところですが、基本的には、貨物新線というものから、現行の路線の改良、それからゼロオプションといったようなところで代替案が出てきているわけですけれども、これに関する、代替案のオプションというんですかね、そのあたりについて6から9ぐらいでしょうか、その次の10から13あたりはそれぞれオプションに対しての具体的な評価の内容というようなところでお書きになっていただいているかなと思いますが、まず代替案の項目設定のあたりについて何かコメント、この内容を踏まえてありましたらお願いしたいと思います。

山村 6から9の中でいきますと、7番について少し調査団の方から補足説明させていただいて、ご理解いただければと思いますので、よろしく願いいたします。

佐藤 日本工営の佐藤でございます。

前回、インターモーダルプロジェクト研究というのを別途やってあって、それに基づいて本調査をやっているという説明をさせていただいたのですけれども、具体的なご説明ができておりませんでしたので、補足説明をさせていただきます。

インド側の方ではフィージビリティスタディの中で需要予測をやっておりまして、それに対する検証を調査団側の方で実施いたしております。インド側の需要予測によりますと、1998年及び2006年の道路流動調査に基づいて、陸上輸送貨物に占める鉄道貨物の割合というのを計算いたしております、その数値が38%という数字になってございます。その数字に基づいて、貨物輸送の伸びが現況の鉄道路線容量、1日1方向当たり約138列車という値に適合するかどうかということの検討を行っております。

それから、この事業、対象輸送貨物、具体的には石炭、鉄鋼製品、コンテナ等でございますけれども、これらは航空輸送、つまり、一般的には軽量かつ高価な品目が多いことで知られておりますが、そのような品目ではございませんので、航空貨物の分担見通しというのは検討の対象とはしてございません。以上、補足説明でございます。

村山委員長 野村先生、いかがでしょう。

野村委員 もしそういう説明があるのであれば、最終的なレポートの中できちんと説明されていることが大事だと思います。調査団としてのTORに入っているのかどうかがこの間議論になっていましたが、それはともかくとして、報告書としてはその点を含めたものでなければならないと考えます。

佐藤 了解いたしました。内容を含め議論いたします。

村山委員長 ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

長谷川委員 私、Aグループなものですから今回直接かかわってないんですが、JICAさんの方にコメントで総合評価についてちょっと送ったんですが、ここには漏れておりましたので。ただ、Bグループの先生で同じようなコメント、田中先生等が総合評価についてちょっとコメントされます。いただいた説明資料の中で、貨物新線案と、それから既存線改良案の比較表がありまして、環境的な側面も含めて、1位が貨物新線案、それから2位が既存線改良案となっておったのですが、表から、それから他の資料にありました予備スコピングマトリックスのあたりからも、この辺が総合評価でどうしてこの順番になるかというのがよくわからなかった。まだこれは第1次の比較ですから、まあこの程度かなと思うんですが、第2次以降、選択済んだ後は後戻りができませんので、今後の調査の中でこの辺の総合評価の基準の考え方というか、選定の仕方ですよ。この辺どんな見直しをおもちなのか、今の段階でお聞きしたいと思うんですが。

村山委員長 今の点、10から13にかかりますので、総合評価も含めて、このあたり、コメントありましたらお願いします。

山村 まず代替案の評価に関してなんですが、まだ途中段階という形でございます。現時点のところは評価結果という意味で、正式にお話しできるところになりますと、代替案、3つ大きくは考えているわけですが、貨物新線案と旅客新線案、それから在来線の強化案というこの3つのうち、旅客新線が住民移転の対象地になる都市部、ここを通らざるを得ないということで、粗々のコストで建設費が30~50%ぐらい違ってくるということがございまして、旅客新線案を1次のスクリーニングで落としたような段階でございまして、ご指摘のように、貨物新線案と既存線の改良案に関しては今後詳細な検討をして、比較した上で評価するというのを想定しておりまして、最終的には来年の3月くらいに結果としては出るということでございます。今回はあくまで仮のもののご理解いただければと思います。

それと、いただいた中で10番と11番の田中先生からのコメントに関しまして、調査団の方から補足というか、説明がございまして、伺っていただければと思います。

佐藤 まず10番のコメントに関してでございますけれども、表4.7の記載につきまして、各項目が何に対する比較になっているのかということが明確になってございませぬので、比較対象を示したような記載にしたいと考えております。貨物新線案の説明で「軽減」と書いてございませぬのは、既存線改良案と比較して軽減されるということで、貨物新線の場合は都市部をバイパスした形で路線設定をするということで、先方、インド政府側の方が検討しているということによるものでございます。

それから11番のご質問かと思っておりますけれども、印刷版の方の資料が正しい記載になります。補足説明させていただきますと、既存路線を活用する案は、既存路線、都市部を通過しているということでもございませぬので、都市部で大気汚染が深刻化している場合には追加的な負荷が発生すると

いう可能性はあると考えております。

一方、新線建設案につきましては、基本的には都市部は迂回するという方針でルート選定しておりますので、仮に大気汚染が深刻な都市部があったとしても、その都市部での追加的な大気汚染の負荷の程度は相対的に小さいと考えております。

村山委員長 この点については田中委員からですね。何かありますか。

田中(奈)委員 前回の説明会は、私、欠席いたしました大変失礼いたしました、コメントだけ送らせていただいたんですが、今の説明で10番、11番、わかりましたが、この中身をレポートの中にはきちんと書いていただければと思います。

あと12番、13番についても、基本的には、やはりもう少し説明をしていただかないと、今途中段階であるということも含めて、今の資料だとちょっと読み取れない部分が多いと思いますので、その辺をよろしくお願ひしたいと考えます。

佐藤 了解いたしました。12番につきまして、1点だけ補足説明させていただきたいと考えております。先ほどモーダルシェアのお話をさせていただきましたけれども、インドでは貨物輸送全体が伸びているという状況でございますので、仮に本事業が実現しまして、その道路輸送からのモーダルシフトというのが生じた場合でも、道路輸送の需要というのが現況より減るということはちょっと考えにくいという状況でございます。したがって、トラック業界での現職者の失業ということは、深刻な事態というのは今のところ想定できないのではなからうかと考えております。

野村委員 表の4.7については私もコメントがあり、23番目のコメントなんですが、今の田中委員と全く同じで、なぜこの項目を取り上げて、それに対して何をもちょう影響が小さい大きいというのか、その説明をきちんとしていただかないと納得性に欠けます。項目立てについては、もしJ B I CなりA D Bなりの融資というのを頭に置くのであれば、そのガイドラインの中に挙げてある項目は、現段階でも、粗々でも網羅して、評価しておくべきです。

あともう一つは、これだけ大きなプロジェクトで18カ月で何がやれるのだというのがさんざん出てきているわけですが、すごく大事だと思うのは2番目の菊地先生のコメントで、「環境上及び社会配慮の観点からの問題点の整理と解決が可能であることを明らかにしておくことが重要である」としておられるんですけど、やらなければいけない、調査しなければいけない項目と、それに対して現時点で評価ができるのかできないのか、評価するとすると何を前提にしているのかということもきちんとして示すことが重要で、すべてが解決したようにみせる必要は全くないと思うんです。そういう意味では、菊地先生の冒頭の、「政治的には方向が定まっているにせよ」という点は私は反対なんですけれども、そこはJ I C Aの調査として是々非々で、わかっていることとわかっていないこと、わかっていることは、もしどこかの融資機関がファイナンスする予定があるのであれば追加的な調査をすればよし、そこに避けたい問題があるのであれば融資しない、あるいは事業を実施しないということも当然あるだろうと思うんですね。それから、いろんなことがわからないんですけど、追加でいただいた資料みると、住民移転とか、影響を受ける人たちが100万人単位、あるいは1,000万人単位、9,000万とか6,000万とかというような数字が出てきちゃうんですけど、数百万人のレベルで影響を受ける人が出てくると、通常のJ I C Aでやっているようなコンサルテーションはまず不可能だと思いますので、そういうことも含めて、何ができて何ができていないのかというのはきちんと説明しておいていただければいいと思うんです。ついでですから

もう一つ申し上げますと、先ほどトラック輸送の話が出ましたが、これについても私の方で少しコメントしてありますが、もし貨物が石炭だとか、そういうバルクのものであるとすると、現在トラックで運んでいるのでしょうか。もしトラックで運んでないとすれば、トラック業界に対する影響というのは考えなくていいわけなんで、そういうことをあらかじめ説明しておいていただければこういう問題は議論しなくて済むのではないかと思います。

それに、仮にそれ以外の普通の貨物を輸送するにしても、この間の説明会では既存の線よりも駅ははるかに少なくなるとの説明だったと思います。ということは、相当長距離輸送、あるいは産地が限られている。石炭の山元だとか、そういうところからしか物が積み込まれない、積み下ろしされないということなのでしょうから、途中で野菜や洗剤を運ぶだとかいうことはないんだろうと思うんです。だとすれば、ますますもって、トラック業界だとか、三輪車のおにちゃんの仕事を奪うとかいうことは考えられない。そういった事業の内容の説明をもうちょっと丁寧にしていだけると、むだな議論をしなくて済むと思います。

あるいは、騒音、排気についても、本事業の場合、1時間に10本ぐらいしか列車通らないんじゃないですか。直観的ですけども、1時間に10本の運行から来る影響はどの程度と考えるのか、イメージをもたないとなかなか議論がしにくいなあと。山手線あるいは新幹線のように、6分間に1台ということになれば、ひっきりなしに音がしているということになるのでしょうかけれども、1時間に10本だとすると、果たしてどういうことなのか。逆にいえば、10本という前提でこういう評価をしますということ騒音だとか大気汚染のところを書いていただければいい。

すみません。長くなりました。

佐藤 ご指摘の点を踏まえて、報告書に反映させるようにしたいと思います。

中村委員 コメントには書かなかったんですが、ちょっと今の議論を聞いて補足的に。この代替案の検討するところの項目として、私の今までのインドでの経験では、もう既にして幹線道路の交通渋滞とか大気汚染とかということが大変な状態になっていると。そういうことにかんがみて、道路の渋滞なり排気ガスの汚染を軽減するというプラス面があるのであれば、要するに鉄道にシフトすることで整合性があるのではないかと判断したのですが、実際に計画路線から外れてでも、例えばそこに鉄道が通されることで、既に今ある大気汚染、負の影響がポジティブに転換するところがある程度言及できるのであれば、それは一つの大きな説得材料になるのではないかと。それについて全体の中でほとんど言及されていなかったんで、その点をちょっと指摘したいと思います。ただし、今ご説明の中で、鉄道が通ってもモーダルシフトが起こらないのではないかと、さらに空いた分ですね。トラックで輸送したものが鉄道にシフトしたことで、実際にはもっと他の自動車が入ってきたことで、既にある大気汚染、その他へのプラスの評価が濃くあらわれないのであればちょっと私の今のコメントの前提が崩れるのですが、それを1点指摘したいと思います。

それからここで指摘していいのかどうかちょっとわからないのですが、住民移転の問題は後半にも出てきてますが、大変大きな重点が置かれているわけです。インドの土地というのは、住民の居住地というところに焦点が当たっているように思えるんですけども、今住民が住んでいなくても、例えば雨季と乾季で、乾季のときには何も使っていないけども、雨季のときには草地になって、放牧地として重要であったりとか、あるいは内水面漁業が行われていたりとか、一見、私たちの目からみても荒地地のように思っているところも、かなり多面的、多層的に利用されていること

が多いだろうと思いますので、新しい計画路線の中でそういった面への影響調査、配慮ということについてはご検討いただきたいと思います。以上、2点です。

村山委員長 今、社会面と環境面の影響についてのコメントをいただきました。その点については後からも出てきますので、そこでまとめてまたご議論いただければと思います。

それから代替案のところに関しては、追加で田中充委員からもコメントいただいていますので、私もわりと似たような部分で追加でありますので、少し補足があればお願いいたします。

田中(充)委員 意見は木曜日に出したのですが、事務局の手違いでこれに載ってないようなので。私のお配りしたペーパーの2番の質問2、質問3、質問4がこの代替案関係の資料なんですけど、1つは、ゼロオプションとしたときに、表4.7の書きぶりで、高速道路の建設による影響があり得るという記述があって、高速道路の建設による貨物輸送を想定しているかのごとき書き方があるのですが、そのことは正しいのでしょうか、その意味を確認したい。これは質問です。

質問3と質問4は、先ほどの田中奈美委員のご意見とも重なるんですが、表現の正しさとか、それからディーゼル牽引の場合の排気ガスですね。それから雇用の場合の評価の仕方に関するお尋ねです。また、私はここには書かなかったんですが、こういう幾つかのオプションを検討するときに一番総合的な負荷として注目されているのは温暖化ガスがございます。環境負荷のトータルとしてどういう選択がいいのかとか、そういうことを調査し、事前に把握しておく必要があるのではないかということです。これはこの紙に記述はありませんが、この点は追加で出させていただきます。

村山委員長 それでは、質問があったと思いますので。

佐藤 質問2につきましては現地の方から説明を補足させていただきたいと思います。

田中(充)委員 いずれにしても、このゼロオプションの考え方ですね。18ページの配付された資料の表4.7には高速道路の建設ということを前提にゼロオプションを設定されているものですが、その考え方でいいんでしょうか。どういう意図で、どういう想定でゼロオプションを設定されたのかということです。

佐藤 要は、何もしないということになりますので、既存の交通手段による輸送ということになるかと思われま。

澁谷 もし高速道路が既に決定されているとか、そういう予定がもう確立しているときにはそれもゼロオプションの中に入ります。

山村 いずれにせよ、シナリオ設定といいますが、各シナリオの概要というのが皆さんに共通のご理解が得られるような書きぶりになってないところは確かにあると思いますので、今後そこところは、非常に重要なところだと思いますので、ご理解いただけるように明確な形で記述したいと思います。

村山委員長 今の点は私もコメントしてまして、ゼロオプションに高速道路が入るということでもかなり総合評価が下がっているように思うんですが、あくまでシナリオの一つだと思っただけですね。先ほど野村委員がおっしゃったように、基本的にシフトがお互いの中で交換がないということであれば、この話もちょっと理解しづらいところもありますので、あくまでこういうシナリオの上で評価されたということを明確にさせていただきたいと思います。

それからあと委員としてのコメントとしては、この時点で総合評価をこういう順位をつけることについて非常に私は懸念をします。記述の上での評価は構わないと思うんですけども、幾ら予備

的だといっても、1、2、3というふうに明確につけることについては非常に懸念しますので、ぜひその点についてはご検討をお願いしたいと思います。

増沢 現地からよろしいでしょうか。

村山委員長 お願いします。

増沢 先ほどの高速道路の件の取り扱い、補足させていただきます。道路関係は、ミニストリー・ハイウェイ・アンド・ SHIPPING というところが計画を担当しているんですが、それによりますと、鉄道でも黄金の四角形の整備計画がありますが、道路側でも黄金の四角形に沿って高速道路の整備計画があります。したがって、2021年、22年というターゲットイヤーにおいては、ゼロオプションとしては高速道路があると。今回の貨物新線の西回路、東回路に沿って高速道路があるという前提になります。かつ、一般の国道に関しても、順次、4車線化、6車線化の計画がありますので、本調査の中でターゲットイヤー、目標年次におきましてどの程度の道路整備がなされているかというのを把握した上でゼロオプションの設定をすることになります。

したがって、ゼロオプションの場合は、貨物申請がない場合は、まず鉄道の既存線に余裕がある場合にはそこに貨物が配分され、オーバーフローした部分を一般の道路及び高速道路の方が負担するという形で、走行費用とか時間経費とかそういったものを算定して評価します。かつ、環境の負荷についても評価することになります。

村山委員長 今のお話についてですが、この鉄道計画とは別個に道路計画があるとするならば、高速道路の建設というのはすべてのオプションについてかかるということになりますね。よろしいでしょうか。

増沢 はい、前提になります。

村山委員長 わかりました。その上で、この評価をすればいいということですね。

他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、代替案のところについてはこのあたりにしておきたいと思います。

次の14から16については、平山委員からI E E、E I Aの位置づけということでコメントいただいておりますが、これについて、もしご見解がありましたらお願いいたします。

佐藤 補足説明をさせていただきます。

一般的に、I E Eレベルの調査というのは既存の資料に基づいて影響の判定をするという作業と考えておりますけれども、今回は予備調査団が行いましたスコーピングに従いまして、騒音及び振動の実測調査というのを環境配慮調査、I E Eレベルの中で実施することといたしております。騒音、振動の測定に当たりましては、センシティブフェイズ近傍でのベースライン測定に加えまして、車両種類、積載状況、それから軌道、構造物等を考慮しまして代表的な地点を選定いたしまして、鉄道騒音、振動の測定をする予定にいたしております。振動の基準等につきましては、世界銀行、アジア開発銀行などの基準に準拠した形で評価したいと考えております。

村山委員長 平山委員、何かありますでしょうか。

平山委員 この14から16番ですけれども、これは私、一応続きものとして書いたつもりでございます。14番についてですが、今回の調査においてはI E Eレベルの調査が非常に重要な位置を占めており、少なくとも2つの目的が明らかにされています。1つは、代替案のどちらを採用するかを明らかにするという目的、そしてもう一つは、後に続くE I Aの調査内容を明らかにするという

目的で、どちらも非常に重要な位置づけになっているわけであります。ですけれども、私が前回ご説明を伺った限りでは、それらしい調査内容にはなっていないのではないかという気がしまして14番を書かせていただいております。この調査によって最適事業案を決定することには無理があるのではないかというのは、考えようによっては非常にきつい言い方ではありますけれども、このように書かせていただきました。先ほどのご説明で、本来、I E Eの調査は既存データに基づいてやるとおっしゃったのですけれども、前回の説明でも、騒音や振動については環境影響評価の対象項目として掲げられていないというお話がありまして、そうすると、基本的にはデータがないと考えられます。環境の項目としては騒音、振動が急所になるのか、大気汚染が急所になるのか、どちらかはわかりませんが、そこがはっきりしていないときに、3,000キロにわたるプロジェクトの調査地点として10カ所から20カ所というのは本当に大丈夫なのだろうかと思います。1桁、ひよっとすると2桁、調査地点の数が間違っているのではないかという気さえしてしまうのですけれども、そこが1点。

それから、これは多くの意見が出ておりますけれども、調査の期間というのが余りにも短過ぎるということ。さらにもう一つのポイントは、大気汚染の項目についての調査がなされないということ。これは12月にならないと、ディーゼルになるのか、電化方式になるのかの結論が出ないとおっしゃっていたことと関係があるのかもしれませんが、その点が1つ。もう一つは、先ほどもモーダルシフトのお話がありまして、トラック輸送の輸送量に関する変化がどの程度出てくるのかという点に絡めて、大気汚染のレベルがどうなるかということ予測していかなければならないと思うのですけれども、その点に関する説明が余りしっかりしていませんでした。先ほど出ておりました高速道路の件もここに絡んでくるのではないかと思います。

このように、環境アセスメントの対象項目、それから測定の手法、そしてアセスメントを実施する日数、さらには既存資料の内容ということを見ると、非常に長く、広大な地域における鉄道の敷設の案件について、このようなI E E調査で、最適事業案を決定し、E I Aの重点事項を決定することができるのか、私は非常に悲観的になったというのが第1点です。

15番もE I Aについて同じような懸念を持っているという内容です。16番で書いておりますのは、以上のようなことを単純に考えますと、I E EやE I Aは環境アセスメントとしては首をひねりたくなくなるような内容ではないかということになります。そこで、これはこれでアセスメントとして一応はやっていただくにしても、別のアプローチがないのかということで16番を書いております。これは鉄道の軌道の構造という観点から、例えば騒音を防止するための遮音壁、大気汚染を防止するためのグリーンベルト、振動を防止するための溝の掘削とかの施工方法があったように思いますけれども、そのような鉄道の軌道構造や周辺土地利用そのものに関する検討というのが十分なされているのであれば、それをある意味で補助的に使いながら、環境問題が起こらないようにすることはできないのかということなのです。

この点を書かせていただいたのは、前回のご説明のときに、新線の場合であれば、敷地として幅100メートルぐらいを確保しているというお話があったと思うのですけれども、それだけの広さがあるのであれば、何らかの手を打とうと思えば打てるのではないか。かなりお金はかかることになるのかもしれませんが、そのようなアプローチはないのかというのが、私のこの14、15、16の趣旨であります。

村山委員長 今のご意見を受けて、何か補足ありますか。

佐藤 鉄道の軌道の構造につきましては、環境影響緩和策の一環として検討する予定といたしております。また周辺土地利用に関しましては、騒音とか振動とかを計測する地点を選定する際に考慮して設定したいと考えております。

なお、軌道の構造につきましては、現在、インド側の方で設計作業を進めていると聞いておりますので、その設計レビュー等を通じて影響緩和策を反映させるように努めていきたいと考えております。

村山委員長 それでは、他の方々も含めて、この点、いかがでしょうか。恐らく委員の方々も、それからご担当の方々も共通の理解をこの期間でどれだけできるのかということだと思っんですね。目標的に、普通のアセスメントできないと私は思います。そういう意味で、この調査をやって何がわかるのかという、先ほどもありましたけれども、すごくあらかじめ明確にしておかないと非常に中途半端な調査になると思うんです。これだけでは多分十分な結果は出ないので、追加的な調査ということになります。今回の調査がどのように生かされるのかということを考えると非常に限定的にやらざるを得ないと思っているのですが、基本的な環境影響についても、18カ月で一体何ができるのかという点について、今の時点で何かコメントありますでしょうか。

山村 私どもの方で考えておりますのは、まず各環境影響評価の項目に関して、影響の多寡をしっかり確認したいというところがあると思います。それで、本当に影響が大きいところについては、軽減策はないのかというところを提案するというところですけども、定量的なところの把握に関しては、やはりかなり限界があると思っております。

まずこの調査の中で、この環境影響評価、EIAレベルの調査までやるというところの意義なのですけれども、これは今現在、インド側の方で全く考えていないところが、インド側の調査って何回か出てますけれども、インド国鉄傘下のライツという会社がやっております。これはインドの鉄道省の発注を受けてやっているわけですが、このレポートが、フェーズ1、フェーズ2とありますが、フェーズ1は昨年の12月に提出されてます。フェーズ2がことしの12月に出る予定ということで、フェーズ1の結果をみた限りでは、環境影響評価に関しては何もやってないですね。その環境影響に関してどういう項目を想定するかも何もありませんし、本当に何もやってない状態なわけです。

一方で、これに関してインド側の資金だけではできないということで資金要請を想定しているというところがございます。先ほど申し上げたように、定量的な評価をずばりやっていくのは難しいかと思っておりますが、この調査の中で取り組んでいるのは、まず、全く問題認識がないところで、そういう問題がある。それで、それを軽減しなければいけないでしょうと。それをむしろインド側のオーナーシップに基づいてやっていくんだというところの意識の植え付けから始めております。そういう意味で、環境のワーキンググループというのをようやく設置できたような状態でございます。かなりあいまいなところが今まであるんですけども、ライツの次のレポート、それから今後ようやく立ち上がりました環境のワーキンググループ、こちらの方できちんと議論して、本年度に関しては、先ほど影響の大きい項目も特定できるかどうかかわからないというご意見も平山委員からございましたが、影響の多寡をきちんと見極めたい。事前調査の段階で一応スコーピングのリストというのをつくっております。これをできる限り詳細に、それが正しいのか正しくないのか、

それから今後検討しなければ評価できないという項目も多数ございましたので、そのところがどうなっているのかをまず今年度内に把握したいと思っております。

もう一つ、E I Aの内容がなかなか決め切れないというところは、これはまた本件特殊な事情というところかもしれませんが、調査の開始時点で、通常であれば調査対象区間というのが明確に定まっているわけですが、今回の場合はこれが定まっておりません。今現在もインド側の方から新たな区間、具体的にはリナガル、ハワテという東線の先のところになりますが、ここの調査対象区間をふやしてくれという話がございますりして、案件立ち上げ当初、普通は調査対象の区間なり路線なりというのはF Sであれば決まっているのですが、今回決まっていないような状況。そういう状況で始めざるを得なかったというところがございます。この調査対象区間をどうするかに関しては、今度の3月までに、インド政府と入れる入れない、決めることになってます。そのような状況がございます、3月で調査対象区間が確定するといったような状況もこれあり、そのようなところを踏まえて、来年の3月にE I Aの内容を固めたい。ちょっと長くなって申しわけないですけども、そのようなことを想定しております。

佐藤 1点、参考情報ということで委員の皆様にお伝えしたいのですが、例えばということですが、アジア開発銀行などでは大規模なセクターローンなどの環境アセスメントのときに、環境アセスメントレビューフレームワークというものを定めておりまして、それに基づいて環境レビューをやっておると伺っております。このフレームワークは、融資の審査がある直前に、実施予定とサブプロジェクトというものを対象にして、サンプルサブプロジェクトということで評価いたしまして、その後、同種のサブプロジェクトが挙がってきた場合には、それに対してじゃどのように環境レビューを行うかという手続を定めたもの、つまり、最初のサンプルプロジェクトとその手続を定めたものからできている文書ということでございます。

実際、鉄道セクターにおきましては、バングラデシュの鉄道セクターのローンでこのような環境アセスメントレビューフレームワークというものが採用されている実績がございますので、本件、まだ案件の内容が固まっていないところもございますので、このようなレビューインドフレームワークの考え方を適用していくのも、今後、調査以降の配慮事項を明確化するという上では重要なことのひとつではないかと調査団としては認識いたしております。

村山委員長 ありがとうございます。よろしいですか。今のお話を伺えば伺うほど、この段階でこういう議論をすること自体は悪くはないと思うのですが、ただ、これはF Sではなくて、やはりマスタープランですよね。マスタープランの段階で一度こういう議論があって、さらに次にF Sの段階でまた議論があるということであれば非常に理解はしやすいのですけれども、いきなりF Sの段階で、まだ区間も決まっていないというところで次の段階に進むというのはやはりちょっとプロセスとして疑問をもたざるを得ないんですね。

今おっしゃったADBの話もセクターレベルですから、恐らくマスタープラン、あるいはS E Aの段階の話だと思うんですね。そういう段階で一度議論をした後でF Sに進むというのは非常に望ましい形だと思うんですけどね。今回はその段階がなくて、いきなりF Sになったと。恐らくそのあたりが、今さらいっても仕方ないことかもしれませんが、一番大きな問題だと思いますね。

山村 マスタープランというところちょっと誤解があるんですけども、大きく分けると、今年度の調査のところは村山先生のおっしゃっているマスタープランに近いものと考えております。F Sと

というのが来年度のところになると我々の方も認識して取り組んでおります。そういう意味で、マスタープランに相当するところをI E Eレベルと称して実施しておりますし、F Sのところ、来年度に関してはE I Aレベルと称して調査を実施するという方針であります。

1つそこで違うのが、やはりご指摘あったとおりのところがあるのですが、マスタープランの結果が出る前に幾つか、E I Aの段階で、絶対に必要になりそうな資料なりデータ、先んじて収集を今年度内にするといったところが少し違うところかと思えます。ですので、ある程度見切り発車のところがあって、最適案に関する情報をとっていこうという形のスケジューリングになっているのは確かでございます。そういうことを踏まえた上で、最終的にはどこまでできるか、ここの議論はあるかと思えます。それは3月にきちんご提案したいと思えますし、お話しさせていただきたいと思えます。補足調査の可能性、ここに関しましても、3月の段階であればある程度できるできない、見えてくると思うんですね。できる限り、補足的なところが必要だというのが明らかであれば、入れるような方向性で3月までに検討していきたいと当方では考えております。

村山委員長 それでは、大分時間が過ぎてしまいましたので、他になければ次に進みたいと思えます。

3ページ目の17番から「環境社会調査の計画・手法について」ということですが、最初のあたりで私の方から出させていただいているんですけども、計画期間が決まった経緯について、何かご説明いただけますでしょうか。調査の期間ですね。

山村 インド側から要望が去年の7月にございました。このとき、要望調査というか、要請書には24カ月という形で書かれておりました。ところが、その年の暮れに案件が採択されて、首相間でお話がされた。それが12月のことなんですけれども、すぐ明けて、翌1月になりましてインドの財務大臣が来日しました。この段階で財務大臣が各日本の関係省庁、関係大臣と面会しております。そのときに、各省で要望していったのが12カ月という話でした。そういう中で、当方としましては、12カ月は無理ですと、24カ月でも本来は難しいところだという話をいたしましたけれども、結局、中をとったというと語弊があるかもしれませんが、当時の想定では、最低でも環境の現況調査だけで1年間（季節変動の分をみて1年間）は必要だということで、1年は絶対無理で、ある程度分析の期間もとって1年半、これ以上は引けないということで、経緯としては、向こうから、18カ月ならどうだという話がありました。これが最大限の譲歩だという形でオファーがありまして、難しいけれども、何とかその間には一定の成果といえますが、結果を出しますということで合意された次第です。

村山委員長 その後、18、19のあたりですけれども、優先区間、重点区間という考え方については、今の時点では何かありますか。見解は。

佐藤 重点地域につきましては、基本的には環境社会配慮面から必要な重点化というスタンスでおります。具体的に申しますと、人口密集地域ですとか、橋梁やトンネル、それから大規模な工事が必要となる可能性のある箇所、それから非自発的移転や、あるいは社会的弱者が居住している地域など大きな環境社会配慮事項が必要となる地域を選定することを考えております。

村山委員長 田中奈美委員、何か。

田中（奈）委員 今ご説明いただいたんですけども、そういうある一定の人口密集区間であるとか、配慮が必要なところというのを既にある程度念頭に置かれているのであれば、やはりこの報

告書の方もこういった基準を考えて優先区間を制定していきたいという話をきちんと記述していただきたいと考えます。

あと、実際に移転とかを伴った場合に、今の時点でのベースラインのデータをとっておくということが非常に大切だと思いますので、何とか早い時期に、重点区間、あるいは優先区間といったものを選定していただくようなステップを踏んでいただけないかなというのが今回みさせていだいた中からの要望です。

佐藤 その点に関しましては、今回採択にて実施する初期環境調査の中で全線写真撮影というのをやる予定にしておりますので、その結果を踏まえて重点化したいと考えております。影響が及ぶ人々の特定化につきましては、その全線写真撮影の結果を踏まえまして、今度はより詳細な高解像度衛星の画像を用いまして被影響者の特定ということを試みたいと考えております。ただし、それはEIAレベルの話ということになりますので、ちょっと先の話になるかとは思いますが。

村山委員長 よろしいでしょうか。それではその後、20番から21、22、23 23は先ほど野村委員が代替案についてご指摘いただいた点ですね。それから24番。それも野村委員からJICAのガイドラインを参考にしているかどうかという話ですが、このあたりについて何か。

田辺 17番、よろしいですか。

村山委員長 はい。

田辺 JACSESの田辺と申します。JICAのガイドラインの方では、特にガイドラインの要件を満たさない場合に外務省に中止を提案する形になっていると思いますが、中止の提案を検討されたのかどうか。もともと、JICAとしては、季節的変動によって最低2年は必要だと考えていたのに、それを減らしていったと。今はまだ5カ月しか影響評価をしない中で、要はガイドラインの要件を満たしていないと我々は思うのですが、この案件に関して中止の検討をされたのかどうかをお聞きしたい。

渡辺 外務省に協力事業の中止を提言する場合というのは、「JICAとして環境社会配慮が確保できない場合」とガイドラインでしております。そのような場合には該当しないと考えております。

田辺 検討したのかどうかを伺いたいのですが。

渡辺 検討したかどうかというか、環境社会配慮を確保できないという検討というのは、そこまで至っているとは考えていないということでございます。

田辺 5カ月でも大丈夫だと、確保できると考えているわけですね。

渡辺 少なくとも確保できないという状態ではないと。調査結果によってまたどうなるかは別ですけれども、始める段階ですね。

長谷川委員 JICA側のご苦労は非常にわかって、ただ、村山委員長初め、やはり期間がかなり短くてというふうな懸念があるんですね。少なくとも1年以上はとったわけで、一つの考え方としては、その短い部分をどうフォローしていくかという工夫の部分なのですが、長さはそれだけの長さとしても、例えば調査団員をより多く配置するとか、あるいはインド側へやる部分として確約をとって、かなり環境社会配慮部分を一緒に共同してやる厚みを増したとか、期間はしようがないとしたときに、その中身をどう濃くやるかという部分で予算なり、あるいは調査団員の、通常のFSに比べるとそういった環境上の懸念があるわけですから、その部分の調査団員をちょっと多め

にしているとか、そういったところは何か工夫された、あるいは期間が短くなった部分を我々も納得できるようなところでちょっとフォローを今の段階から計画に入れ込んだのか、その辺をちょっとお教えいただければと思うんですが。

山村 これも後出し的なところになるかもしれませんが、実は 11 月に入りまして契約変更という形で手続をとりまして、環境社会配慮に係る団員で、パブリックコンサルテーションも含めてですが、大幅に増強していただきました。当初、調査団のプロポーザルでは 2 名であったところを、今現在は 7 名増員という形で、トータル 9 名の体制にようやく今月なりまして、それで今後対応をしっかりと図っていきたくて考えております。少し対応がくれたのは、インド側に環境ワーキンググループの設置をずっと申し入れていたのですが、これは 7 月に設置されるということで最初お話をいただいていたのですけれども、結局設置されたのが 10 月になってという形がございまして、そういうところもあって少しくれたということがあろうかと思えます。

当初の想定からするとさらに調査期間が短くなっているということもありますが、調査団の団員の方を大幅に補強したところ、それから 3 月にきちんと見極めをして、必要な補完調査を検討することは考えております。そのときにも、内容に即した形で、団員の配置を必要であれば行いたいと考えております。まだ 3 月の話はちょっと決定的なことはいづら部分がありますけれども、想定としてはそういうことを考えているということでございます。

中村委員 環境面のことについてちょっと申し上げたいのですけれども、先ほど申し上げたこととも重なるんですが、インドは大変季節的に自然環境の変化の激しい国なので、村山委員の 20 番のコメントにもあるように、その辺のところの既存のデータを収集することについては十分に留意していただきたいということ。あと環境面に対する調査の項目の中で、河川とか湿地という言葉が出てきてますけれども、湿地という言い方が、いわゆるラムサール条約でいうところ、大変広範囲な定義の湿地ということだと、河川、湖沼、季節的な湖沼、あるいは水路、すべて含まれます。それで、特に目にみえない部分の水系、地下水系、そういったものに関しては、今までの中では全く触れてないようなんですけれども、当然影響があらわれると思いますので、乾燥地帯が含まれるインドにおいては、地下水系の分断なり、あるいは汚染なりということは大変大きな広範囲の影響が見込まれる懸念がありますので、考慮していただきたいと思えます。

佐藤 検討させていただきます。

村山委員長 その他いかがでしょうか。それでは、先に進みたいと思えます。24 番まで一応よろしいでしょうか。その後、25 番から個別に幾つかわたっておりますが、25 から 30 のあたりで、そちらから先にコメントがあればお願いいたします。

佐藤 まず 27 番につきまして、若干補足説明、訂正をさせていただきたいと思えます。前回の審査会のときに、100 メートル幅の既存用地幅というような話をさせていただいたかと思えますけれども、現地で確認しましたところ、若干違っているという話がございましたので訂正させていただきたいと思えます。それで、詳細につきましては現地の方からちょっと説明をいただけますでしょうか。

増沢 現地の方から補足説明させていただきます。

100 メートルというような用地幅が確保されているところは確認できておりません。標準的には、中心線から片側 20 メートル、ですから全幅で 40 メートルの既存用地幅というのが標準のようござい

ざいます。当然ばらつきがあるわけですが、最大で 70 メートルぐらいあるところがあります。都市間におきましては、既存の盛土を構築する際に、盛土のすぐ横の用地の土を掘削して盛ると。我々、サイドボローと呼んでいるんですけども、そういう形でつくっているところは、用地を盛土用の材料を確保するための用地ということで広くとってあるところがございます。こういうところに関しては、その用地幅の中で、既存用地内で貨物新線が建設できるという可能性もありますけれども、いずれにしろ、ここにつきましては、現在、ライツ社の方でもディーゼルサーベを行っておりまして既存用地の範囲を確認しておりますので、詳細な調査、またどの程度の追加用地が必要かというのは来年以降にならないと我々の方もレビューできないという状況にあります。

村山委員長 ありがとうございます。

佐藤 もう一点、29 番につきましてコメントさせていただければと思っております。

コメントの 12 番でも申し上げたのですが、貨物新線案、既存線改良案、両方につきまして、鉄道建設によってどの程度輸送需要代替が起きるのかということは現段階では不明でございます。

ただし、推計に当たっては現況のモーダルシェアの 38%というのを前提に需要の想定というのはやっておりますけれども、ただ、先ほども申しましたように、道路需要予想というのが現状よりは低下するということが考えにくいのではないかと考えておりますので、トラック業者の大量失業という深刻な事態は発生しないのではなかろうかと現時点では考えております。

増沢 現地では、本件についても補足させていただきます。先ほど委員の方から、バルク輸送につきまして指摘がございましたけれども、現在、石炭等のバルク輸送に関しましてはほとんど 100%、鉄道輸送によっていると考えていただいて結構でございます。したがって、このモーダルシフトの問題につきましてはコンテナ輸送について考慮するという形でございます。特に海上コンテナで西海岸の JN ポート及びグジャラートの港に国際コンテナが上がるんですが、これが道路と鉄道とで競合状態にあるということで、ここでモーダルシフトの検討対象になってくるということでございます。それで、ここで補足説明で申したい趣旨というのは、現在、インドは経済成長に伴って急激にコンテナ輸送需要がふえております。したがって、仮にこの貨物新線ができたとしても、道路自体の毎年の伸びていく傾向は変わらないと。伸び率が若干モーダルシフトの分だけ低下することで、現状の現職者が将来職を失うということはまずあり得ないという想定をしております。

村山委員長 それでは、この部分について何か他にありますか。29 番のところを書かせていただいた不法居住者の扱いなんですけれども、このような趣旨で進めていただくということでよろしいでしょうか。

佐藤 はい、了解いたしました。

村山委員長 よろしくお願いたします。それでは、31 番以降に進みたいと思います。パブリックコンサルテーションですが、ここも最初のあたりは基本的な話は出てきているのですが、前回から、もう少し具体的なコンサルテーションの進め方についてお話があればお願いしたいと思います。

佐藤 現地にパブリックコンサルテーションのスペシャリストが入っておりますので、そちらの方から補足説明をさせていただきたいと思えます。

湊 現場サイドの方では、時間の短さ、それから地理的な広がりということを考慮して、かなりきめ細かな調査方法を考えたいと思っております。現地再委託をしてステークホルダーミーティング

グを実施するわけですが、各州に必ず1つのステークホルダー実施チームを設けた上で、各州に住民移転委員会という組織がございますので、州政府と密接な関係を保った上でステークホルダーミーティングを実施するというのが第1点。

それから州政府から村への連絡があるわけですが、一般民衆にそれがちゃんと届くかという点に関しては疑問も多いと思いますので、各州のステークホルダーミーティングを実施するチームが個別に、例えば宣伝カーを使ってミーティングがあるということ振れて回った上でミーティングに参加してもらうということが第2点。それからマイノリティの人たち、あるいはスケジュールカーストの人たちに関しては参加できない人もあることも考えられますので、そういう人たちのためにしかるべきプロジェクトを実施しているNGOを特定した上で、その人たちに参加してもらうというように現在のところは考えております。

第2ステージ及び第3ステージに関しては、第1ステージのミーティングの意見を踏まえた上で、どのようなミーティングを開いていくかということに関しては戦略的に考えたいと思いますけれども、原則的には、この貨物新線のある部分が現在の鉄道の線路からちょっと外れて、農地あるいは郊外の住宅地を通る場所がありますので、そういう点を重点的に押さえた上でステークホルダーミーティングを実施したいと考えております。

佐藤 1点補足説明させていただきますと、環境ワーキンググループというのが先ほど話題に出ておりますけれども、こちらを通じて新聞の告知等もやっていくようなことを検討しております。

村山委員長 それでは、31番から35番あたりまでのところで追加のご意見等ありましたらお願いいたします。

石田委員 31番で、沿線沿いの人口というのは事前調査の報告書を読ませていただいて理解できました。その上で、今から調査団はステークホルダー分析をなされるということですが、大体どの程度のステークホルダーにステークホルダーミーティングというものを通じてアプローチをされようと考えておられるのか、もしその案があればまずお聞かせ願いたいのですが。

湊 地理的にはかなり広いのですが、原則的には参加者は限定しないという方針で考えておりますけれども、ミーティングをする場所の広さですとか、あるいは広報活動をやっても満足にリモートエリアにはニュースが届かないということも想定されます。初回については最終的に100人単位のステークホルダーミーティングを州政府単位で第1ステージは実施するという考えでおります。

招待者に関しては、官民両方、それから今申し上げましたように、地元のNGO、あるいはスケジュールド・カーストというような人たちに対してまで少なくとも知らせが届くようには努力する考えで、現地再委託のTORをつくっております。その中から、恐らく追加のミーティングをやってくれというような要請も出てくると思いますので、それが第2ステージで対応できるものであれば第2ステージで実施、第2ステージで対応できなければ即座に、例えば1週間後ぐらいに指定された地域で再度、ステークホルダーミーティングを開催、その場合の参加人数も100人程度を想定して考えております。

村山委員長 100人程度のミーティングを何回ぐらいやるんでしょうか。

湊 100人程度のミーティングを、各州に1回ですので、9州ありますので、9回です。それからデリーは一応ディストリクトというものが無いので、デリー全体でやはり1回、合計で10回ブラサルファということになります。

佐藤 ちなみに、これは大体ファーストラウンドという理解です。

真崎委員 ちょっと確認させていただきたいのですが、この間いただいた資料の 11 ページの説明だと、第 1 回目のステークホルダー協議の主な出席者は、要するに、簡単にいうと政府関係者、そのように書いているんですけども、この方針から変わったということによろしいでしょうか。ちょっと先になっちゃうんですけども、私、その点に関して 41 番でちょっといわせていただいたんですけども、もともとの説明資料だと、政府関係者に説明するだけで終わるみたいな感じだったんですけども、今のご説明によると、つまり、その方針を変えて、本当の公開の協議の場にして、来たい人はできるだけ来れるように情報を先に流しておいて、できるだけその場で実質的というか、方針としてこちらから一方的に説明するというのではなくて、本当の公開の場での討論、そういう形にするということによろしいでしょうか。

湊 はい、そのとおりでございます。前回の記述に関しては調査団の方針がちょっと間違っておったと思いますので、おわびして訂正いたします。

村山委員長 よろしいでしょうか。それでは 36 番以降で、ここもステークホルダー協議の内容についてですが、協議のやり方等、あとメンバーの構成についても意見が出ていると思いますが、38、39 ぐらいまでのところでいかがでしょうか。

石田委員 今、委員の方からお話があったように、私、36 番と 37 番に書かせていただきましたように、前回の資料から拝見しますと、一方的な情報の通達ですよね。上意下達という意味が非常に強いようにどうも受け取ってしまったんです。今回、幸いなことに、その方針を変換なされて、相互学習をしたいということは非常に結構なことだと思うんです。私はそうしてほしいという意味で、36、37 を書きました。

一つのアイデアとして今おっしゃられたのが、追加の委員会を開くということですが、その追加の委員会を開いて、かつ、問題は中身だと思うんですね。例えば選定される NGO と一言でおっしゃられますけれども、NGO でもいろんなタイプがあって、非常に上意下達のようなものが得意な NGO もいらっしゃいますし、住民の立場からものがみえる人もいらっしゃいますし、ファシリテーションの選定にもかかわってきますし、それから話すときの内容、インド、ネパールだと当然身分制度が強いわけですから、その中でどの程度自由な意見が闊達に行われるとか、それから調査団が住民がいうことを真に受け入れるような体制になっているかとかいうあたりへの細かいミクロの配慮が非常に必要だと思っているんですね。そこら辺の担保をどのようになされていくか、もし今の段階でアイデアがあればお聞かせ願いたいと思います。

湊 現在の段階では、私としては、第 1 ステージのステークホルダーミーティングに参加してきた人たちの意見を聞いた上で、恐らく、例えば NGO の人たちに対して参加を呼びかけて、参加しなかったということであれば、その人たちのやる気がそこでまず 1 つ評価できるわけですので、それが第 1 点です。それから参加してきた人たちの考え方というのは当然発言の内容でわかると思いますので、おっしゃるように、非常にファナティックな内容の発言をする NGO から、住民寄りの発言をする NGO までたくさんいると思いますけれども、第 1 ステージのステークホルダーミーティングに関しては、そこら辺は余り偏ったものの見方をせずに、かなり広い層からの参加を求めた上で、その内容を真摯に聞いた上で、第 2 ステージ、第 3 ステージの対処方針を決めたいと思います。

村山委員長 よろしいでしょうか。

田辺 今、各州で 100 人ずつ、10 回プラスアルファでコンサルテーションを開催するということがありますが、そもそも、各州といえども何十キロ、何百キロというインドの中で、ステークホルダーが端から端まできちんと移動して、その各ステークホルダーミーティングに参加したいと思ったときに果たしてできるのか、このサイズでできるのかということが非常に疑問なのですが、その辺はどういうふうにお考えでしょうか。

湊 地理的な問題は非常にあると思いますので、先ほど申し上げましたように、広報活動をやっても行き届かない部分もあると思います。そのために、第 2 回、第 3 回のステークホルダーミーティングに関しては、少なくとも第 1 回の広報活動がどこまでいったかを確認しながら、EIA 調査時点でのステークホルダーミーティング各ディストリクトにおいてどのような形で開くべきかを考えた上で、最低でも各ディストリクトに 1 回のミーティングを開くべきだと考えております。

田中(充)委員 今日お配りした私の方のペーパーの(意見 2)というところが今の意見とも少し関連するのですが、ステークホルダー協議をするときの情報の流通の仕方が結構大事であろうと思うんです。この配付された資料では、政府のいわゆる行政ルートを通じて情報を流すというような書きぶりになっておりまして、そこらあたりは情報をいかに多くの住民の皆さんに、利害関係者に共有してもらうか、そこらあたりの工夫をぜひしていただきたいと思います。先ほども新聞を使ってということもアイデアとしてあるようですが、どんな工夫がされているのか。もし、今の段階でそうした広報のアイデアがあったら教えていただきたいと思います。

湊 新聞も非常にいいんですが、コストが非常に高いということもありますし、ミーティングに出てこれない人たちというのは新聞も買う余裕がないとも考えられますので、余り新聞にはこだわらずに、きめ細かな広報活動、原則的には宣伝カーを出すということも考えておりますけれども、恐らくラジオが一番実効性があるのではなかろうかと考えております。

それから各州それぞれ特有の NGO が活動しておりますので、その NGO にお願いして広報してくれるかどうかということも打診した上で、もちろんやってくれない NGO もありますけれども、好意的にやってくれる NGO もあります。そこら辺のことを真剣に、再委託の調査で出来る範囲の中でやっていきたいと思っております。

村山委員長 よろしいでしょうか。 それでは、パブリックコンサルテーションの部分、残り 40 番から 43 番までですね。既に 41 番については先ほどコメントいただきましたが、その他の部分について、ご担当の方、あるいは委員の方から追加のコメントありましたらお願いいたします。

野村委員 今説明がありましたけれども、本件ステークホルダーミーティングについては、小さなプロジェクトに比べて非常に難しい点があるのは理解します。ただ、それだけに通常のプロジェクトであればしないような工夫なり、どういう手立てをとったのかということの後できちんと説明できるように整理してやっていただければいいと思います。

石田委員 私も学習効果というものを非常に気にしていますし、これだけの大きな案件で、皆さんにとっては非常にいいチャンスだと思いますから、ぜひワークショップなり、それから広報の記録を、どういうふうにとり、どうやって、どういう効果が出て、どういうところは失敗したという記録をきちんとっておかれることが全員のためになると思います。

それと、ステークホルダーの協議のやり方に関連して、私は 52 番で書かせていただいたんです

が、ワーキンググループを形式的につくられてこれから走り出す今、ぜひとも、もちろんお考えだと思いますが、ワーキンググループの主要なメンバーとか、今後コアになりそうな方々をファシリテーションの場だとか、それから広報の中心人物に据えるとか、できる限りの、彼らが後ほど自立して環境をみていけるような形で育てるといことも内在していただけると非常にいいのではないかと思います。

真崎委員 1つだけ質問させていただきたいのですけれども、各州に協議実施チームをつくられるということですが、このチームの構成員ですね。どういう方々で構成されたチームなのか教えていただけますでしょうか。

湊 現地再委託に関しては、地元の商業的なコンサルタント、それからNGO的なコンサルタント、いろいろありますけれども、5社を招待して、現在、プロポーザルを作成してもらっている最中でございます。そのTORの中に、各州で活動しているNGOをそのコンサルタント会社なりにピックアップした上で、ファシリテーターとして3人、理想的には4人ですけれども、最低3人は必要ですので、3人のチームをつくった上でステークホルダーミーティングを実施するという体制をつくるように設定しております。

村山委員長 あと43番の部分ですが、SC/STの代表者も含めるという、これはEIAの段階でのミーティングになりますが、こういう形がとれるという理解でよろしいですかね。協議の方法も前回の説明とは少し柔軟に対応していただけるようですね。

湊 こちらとしては、43番に書かれてあるようなことは対応可能だと思いますけれども、内容については、例えば巡回作戦をとるとか、ある程度のやり方の変更というのは必要になってくると思います。その上で、第1ステージではかなり広く広報する、第2ステージ、第3ステージでは徐々に幅を狭めていって、直接影響を受ける人たちに対するパブリックコンサルテーション、それから合意を形成するという形でステークホルダーミーティングをやっていきたいと考えております。

村山委員長 ありがとうございます。それでは、パブリックコンサルテーションについて、他にご意見、ご質問等ありましたらお願いいたします。 よろしいでしょうか。

それでは、次のところに進みたいと思います。7ページの44番、45番についてはステークホルダーの特定ということですが、既に議論の中で出てきていることかと思いますが、野村委員が今ちょっと中座されてますので、後でまた伺いたいと思います。次の46から48、NGOの登用というところですが、真崎委員はもう既にご意見伺ったということでもよろしいでしょうか。追加でもしありましたら。

真崎委員 先ほどご質問した件とかかわってくるんですけども、協議実施チームというのはNGOの方がふさわしいんですかね。現場の様子が私もよくわからないんですけども、どういうNGOというふうにTORで書かれたんでしょうか。その辺を伺ってよろしいでしょうか。

湊 TORの方では地元で活動中のNGOというふうにして書いておりまして、特にどのようなプロジェクトをどこで実施しているかというふうには明記しておりませんが、原則として、チームリーダーに関しては40歳以上、社会開発活動、それからミーティング、例えばヴィレッジミーティングなどの実施の経験があるNGOの人で経験15年以上、それをサポートする人員2人または3人に関しては経験5年から10年以上というような条件づけはしております。

真崎委員 ありがとうございます。他の委員の方も多くご指摘されていると思うんですけども、

NGOって無色透明じゃなくて、それぞれやはり、私のすごく限られた南インドの経験だと、もちろん開発寄りのものから政治寄りのもの、それからカーストの高い人のためのNGOであったり、いろいろな背景があって、むしろ中立であり得ないんじゃないかということがあるんですけども、中村委員が出ていらっしゃるんで、ぜひちょっとフォローをお願いします。私、インドのことはよく知らないんで、それ以上詳しいことはいえないんですが。

村山委員長 中村委員、ご意見出されている部分も含めてお願いします。

中村委員 今までの皆様のご意見とかなりオーバーラップするところもあって、私もここに書いたことに本当は尽きるんですけども、確かにNGOとか、あるいは草の根のレベルで活動しているコミュニティベーストオーガニゼーションの助けがないと、恐らくこの短期間で少しでも質の高いパブリックコンサルテーション、あるいは協議ができるとは思わないので、そういう意味では、NGO登用というのは大変重要なファクターだと思うんですけども、おっしゃるように、本当にさまざまなNGOがあるので、そのNGOのどういうスキルをもった、あるいはどういう分野に今まで経験のあるNGOをここに巻き込んでいくかということに関しては、かなり広範に検討して慎重に見極めていかないと、NGOは参加されました。しかし、全くふさわしくないNGOが自分のスキルも全然発揮できないで、名前だけを貸したということになってしまうんじゃないかということに関しては、私は経験上大変懸念をしております。

ただし、一方で、経験の中で、例えば私が今までコラボレーションしてきたNGOの中には、恐らくこういうふうなことに對してある限定された地域に限ってならば力を発揮できるだろうというNGOも思い至りますので、そういうNGOは多分いるだろうと。ただ、この時間の制約の中でどうやってそのNGOに行き着けるかということに関しては、かなり努力を傾注していただかないと難しいだろうと思います。

その中で、私が48にちょっと申し上げたことなんですけれども、かつてJICAなりJBICなりと活動したことがあるとか、あるいは日本で、あるいは世界的に名前が売れているということでNGOの選定をしてしまいますと、実際にその草の根地域レベルで本当に力を発揮できるNGOに行き着かない、初めからそもそも網が絞られてしまうんじゃないかということについても大変深く懸念しております。例えばNGOというのは今日々生まれている状況、新しい状況が生まれればその新しい状況を解決するNGOがどんどん生まれている中で、今ご発言になった経験15年以上のNGOということで、既にしてかなりの部分が外れてしまうと思いますので、その辺も、限界はあるでしょうけれども、できるだけ広くNGOパートナーを探していくということについては心を砕いていただきたいと思います。

それからNGOの中にはいわゆる開発NGOといわれる方たちと環境NGOという方たちがいて、とかくこういう事業にかかわるのは開発NGOという方たちが多くて、その方たちは環境に対する経験とか知識とか配慮に関してはかなり薄いことが多いので、今回は環境、自然環境に関しての経験なり調査に実績あるNGOということについても選定のときの基準に考えていただきたいと思います。

佐藤 NGOの選定基準ということに関しましては、ある程度あらかじめ明確に打ち出しておくことが重要ではないかと考えております。当然、対応する分野に応じてNGOの選定基準というのは変わってくるのではないかと考えております。一つの例ということですけども、世界銀行がグ

ジャラート州でやった道路セクター案件の場合には、NGOを選定する基準というのは4つぐらい設けております。

具体的に申しますと、これは特に非自発的移転にかかわるということになるんですけども、影響者と同じ地元に住居すること。つまり、活動区域が影響世帯が住んでいるところ。それから2点目として、影響世帯の生計回復支援に関連のある分野で活動した経験があるということ。それから3点目、4点目は形式要件かとは思いますが、熟練スタッフの数、それから過去のプロジェクトの実施経験ということ。4点ぐらい挙げてNGO選定をしております。やはり1番、2番というところが本質的に重要なところかと思しますので、エリアと活動分野というところで選定していくことを検討したいと考えます。

村山委員長 よろしいでしょうか。もしよろしければ先に進みたいと思います。残りが、住民移転計画、49番、50番、51番ですね。このあたりになります。田中奈美委員、何か追加でありますでしょうか。

田中(奈)委員 追加ではないんですが、この点についてはむしろJICAさんの方はどう考えているかということをお教えいただきたいと考えます。

佐藤 49番についてのコメントというかご説明でございますけれども、一般的に非自発的移転に係る事項につきましては、世界銀行及びアジア開発銀行の基準に準じた検討を行っていくと理解をしております。世銀及びアジア銀、過去のいろんな非自発的移転のプロジェクトの教訓抽出というのをやっておりますけれども、要はその審査時点で非自発的移転の世帯及びベースラインの調査を実施しましても、その後、デザインチェンジが起きた結果として非自発的移転世帯がふえてしまって、それでまた改めてベースライン調査をやり直すというような事例が結構ございます。それはコストもさることながら、影響世帯の方々にも不要な心配というのを与えることがございますので、確定をまずさせていただいてからやっていくということが重要なのではなからうかと考えております。若干説明があればしたけど、非自発的移転に係るフレームワークというのをまずつくりまして、それに基づいて適切な配慮がされているかどうかということをお適宜モニタリングしていくということが、効率的に、かつ、非影響世帯へのインパクトを最小化するという意味で重要なのではないかと考えてます。

田中(奈)委員 今のご説明ですと、取り組みとしてそういうことをこれからやっていかれるというご説明だと思うんですけども、その大前提として、基本的に、JICAの事業としてはそういう国際機関の基準を適用するというのは当然だと思うんですね。だけど、今の時点の資料をみている限りでは、インド側との間に物すごくギャップがありますよね。日本も含めて、国際機関、どの基準にあわせても、インド側の認識というものが非常にかけ離れていると。これに対して、今のようアプローチで実際に事業が展開していった先に、不利益をこうむる住民が出てこないのかなというのが非常に不安な点なんですね。ですから、その点に関して、インドの国の仕組みに対して何らかのアプローチというものは考えていらっしゃるのかなというのをちょっと考えるんですが、その辺はいかがでしょうか。

湊 インドの方から補足したいと思います。今回のプロジェクトは、DFCCI という、いわゆる政府の持株会社ができまして、その会社が用地買収、住民移転並びに建設、すべてを取り仕切ることになっておりますので、この会社がどのようなポリシーで住民移転をするかということが第1点

になると思います。調査団としては、そのポリシーづくりを来年度はしっかりとやるべきではなからうかということが考えられます。現在は未定ですけれども、これはこれからのJICAに対する調査団からの提案として、第1点挙げられると思います。

それからそのポリシーの内容に関しては、ADB、ワールドバンクの融資がある場合もありますので、横並びで住民移転のポリシーがそろうようにするという提案をするのが第2点でございます。それからインド政府と国際機関との間での住民移転に関する考え方の相違というのは、はっきりいえば不法居住者に対する手当は一切しないというのがインド政府の考え方で、国際機関はそれに対してきちんとやるんだという考え方になっておりますので、この差を埋めるためには、調査団として不法居住者に関しては立ち退いてもらうに際して、例えば低価格の住宅を建設した上で、そこに入ってもらうというオプションをとってもらうか、あるいは就業の機会を設けて職業訓練校のようなところへ入ってもらうというオプションを設けて、それに対して合意してもらうか、そのようなオプションを考えた上で、融資をする側としてもそれに対してきちんと融資するというような提案を最終的にはすべきではなからうかと今のところは考えております。

田中(奈)委員 ありがとうございます。

村山委員長 その他、柳内委員、真崎委員、いかがですか。

柳内委員 今のようなご説明で私も大分納得しているところなんですけど、いずれにしましても、ポリシーが今までの習慣と違ってきているわけですから、その間の調整ということが必要になると思います。ただ、調整を待つて新たに策を立てるということになると、これは今回の調査期間にもよると思うんですけども、非常に時間がかかるから、私がここで申し上げたかったのは、ある程度見切りでファーストトラックで物事を進めていかないと仕方がないのではなからうかと。そういう意味合いで申し上げた次第です。

村山委員長 それでは、よろしいでしょうか。住民移転、特に不法占拠者の対応はJICAのガイドラインでも提起していると思いますので、これがクリアできないということになると、ガイドライン、クリアできてないということになりますけど、ぜひ今のような形でご検討を進めていただきたいと思います。

それでは最後の方ですが、EWGの点については先ほど石田委員からも少しコメントいただきましたが、追加で何か。

石田委員 大げさな話をするつもりはないんですけど、アドホックにこういう環境委員をつくるというのは、我々はいろんなところでみてきたはずなんです。残念ながら、それがいつも一時限りというのがかなり多いように思います。せっかくこのような幅の広い、深い経験をするものですから、EWGに対して、今後自分たちがきちんと、同じような案件があったときにできるようなこと、OJTを含めたトレーニングを、いわゆる継続性、自立発展性を含めたトレーニングというものについて、何かこのプロジェクトの予算と範囲の中でできるようであればぜひやっていただきたいという要望です。ありがとうございます。

野村委員 先ほど村山委員長の方からご発言ありました内容について確認させていただきたいのですが、不法住民に対して何らかの手当てをきちんと行うべきだというのは、私もそう思いますが、FSの際にその点において、インド政府とJICAとの間で意見の相違がある状況というのはJICAのガイドライン違反なんでしょうか。

村山委員長 私の理解では、あくまでJICAの役割と相手国の役割は違って、JICAがそういうことを求めるということはJICAとしての役割だと思えます。ただ、最終的にそれが違うということについてガイドライン違反になっているかどうかというのは、私、十分理解しておりません。

野村委員 私の経験ですと、FSの段階で補償内容をすべて決め切ってしまうというのは不可能だし、余りいいことでもないと思ってます。もちろん、大まかな方向性はあってその中でできるだけ前広に住民に知らせていく。先ほど、チームの方から、路線が決まってから、最終決定されてから人々に説明するという発言があったのですが、そこは私は違って、若干の幅をもちながらもこの近辺の人たちには影響があるというときには説明をするべきだと思います。その説明の中でどういう影響があるのか、もし移転しなければいけないとするなら最低限どういう補償が与えられるのかを示していく。

不法住民の話は確かにインド政府とJBICとか国際機関の間で違いがあるわけですが、ただ、事業を実施していく上で、インド側がその基準に従って、てこでも動かないかということかといえばそうではないんですね。プロジェクトをやりたければ基準以上のプラスアルファのことはする可能性はあるし、そこは交渉の余地は相当大きいと思えます。それはFSの段階よりはやはり事業の実施段階でやった方が効果的だし、説得力もあるし、より具体的に手当てができるのだと思います。ですから、FSの段階でインド側との間でどの補償レベルで合意するということがFSの中で明らかになってないとガイドライン違反だというのは現実的じゃないと思います。特に新しい組織がどういう組織になるのかわからないんですけど、インド政府なのか、政府から独立した機関なのか。もし独立した機関であれば、政府の補償方針に縛られる必要がない可能性があるわけですね。新しい機関、会社の中でこれだけの補償を行うという自分たちの内規を定めれば、政府の補償を超えて手当てすることは可能ですから。民間の鉄道会社であれば払える範囲でお金を払うのだと思いますね。国の補償基準とは関係なく。ですから、そのところはFSの段階ですべてを見通すというのは難しいので、逆にいって、FSの段階でわからないからといってガイドライン違反になるということもないんだらうなと私は思うんですけども。

すみません。ちょっと話がそれたかもしれませんが。

村山委員長 今の点は事実関係を確認するということになりますので。今わかりますか。

渡辺 ガイドラインの適用という、ガイドライン違反かどうかという意味からいえば、非自発的住民移転の、特に補償の関係につきましては、ガイドラインの別紙の「相手国に求める要件」という中で書いております。したがって、その相手国に求めるということまではあると思えますけれども、特にこういう補償の部分につきましては開発調査が終了してから、事業化に当たって具体的な補償の条件が決まるということにもなりますので、開発調査の報告書の時点では、相手国に受け取ってもらえるような報告書である必要はありますけれども、報告書に書いてあることがすべて、相手国がこれでやりますというコミットをしている状態にあるかということと必ずしもそうではないという性格のものだと理解をしております。

村山委員長 ご担当の方から、何か今の点ありますか。

山村 先ほど来のどこまでできるかというお話とも関連してくるとは思うんですけども、基本的に方針なり、それからフレームワーク、これはしっかり示さないといけないと思ってますので、

不法占拠者に対しても現状復帰といいますか、そういう何か手立てを打つということはないかと思っております。このあたりのところは、まだ融資、どこがするかも決まってないわけですが、これまで何回かADBや世銀と話をしています。そういう中でも、鉄道の場合はちょっと特別だということを彼らも認識してまして、道路とはちょっと違う。道路はエージェンシーシステムとかそういうのを検討したいとはいつてましたけれども、鉄道の場合はないですので、ADBならADBのガイドラインに従ってもらわないと融資はできないという形で彼らは明言しておりますので、そこは守らないとお金は来ないよという話は明確にできますので、こちらは提案した上でしっかり聞いていただくように話はしていくことになるかと思えます。

野村委員 今、道路の場合には、ADBは鉄道と違ってそれなりの方針がとれるということは、道路については、その補償方針の内容が、ADB、あるいは世銀にとって満足いくものだという理解でよろしいんですか。

山村 補足しますと、道路に関しては、環境面、エンバイロメントの面では基準はADBよりもむしろ厳しいのでオーケーだと。ただ、住民移転とか土地収用に関しては多少あるので議論が必要だとはおっしゃってましたけれども、適用できるかどうか。ある区間においてはできそうだと。自分たちがやっているプロジェクト、ある区間においてはできそうだとすることで、PPPかなんかのスキームを使った道路プロジェクトだったと思いますが、それにエージェンシーシステムを適用しようと今検討しているということです。

鉄道の場合は、そもそもインドの法律でEIAが要らないという、対象外の施設になってますので、そのことからみても、そういうエージェンシーシステムは適用しようがないので、ADBのガイドラインに従ってもらわざるを得ないという考えだということでした。

野村委員 であれば、今後のやりようによっては、鉄道においても、将来、道路のような形にもっていける可能性は……

山村 それは現在の法律の対象適用外ですので、法律が変わらない限り無理だと思います。

野村委員 インド国鉄については、ここ10年ぐらい非常に大きな問題がいろいろあって、世銀もADBもJBICもほとんどまとまった融資をしてないというのが状況だと思うんです。一方、道路については、世銀もアジ銀もかなりの金をつぎ込んできている。その中でやっぱり環境問題とか住民移転の問題も、道路セクターの人間と世銀なりADBの人間の対話の中でこなれてきているところがあるんだろうと思うんですね。したがって、今まで鉄道案件、ほとんどインドにおいて世銀、ADBの案件はなかったということからすれば、今回のような案件、あるいはEWGみたいなものができて、どういったことをやらないとインフラの整備のために資金の調達ができないのか、技術の調達ができないのかというのが慣れてくれば、少しずつ補償内容自体も、時間はかかるかもしれませんが、変わっていく可能性があるんだろうなと。そういう意味では、このEWGグループは大事だし、あるいは補償内容についても、実際のプロジェクトをみながらやっていかないとかなかなかうまくいかないのかなというのが私の感想です。

山村 もちろん可能性はあると思います。ただ、今回の場合は、プロジェクトベースで考えた場合に、インド国鉄とは切り離れた別組織、これを設立するというで今話が進んでおりますので、このDFCのプロジェクトをやるに当たっての建設母体、これは新しく公社ができることとなります。鉄道省の下だから一緒じゃないかといえそうですが、インドの中ではやはり別の

法律に基づく別の組織ですので、そこが独自のやり方をもって臨むということは可能だと思うんですね。これはデリーメトロの例でもしっかりやっている例だと思いますので、インドの中でも説明が通りやすい話だと私は個人的には思っています。

そういうやり方を今回DFCでとっていくという中で、やはり各国際機関のガイドライン、これを満たすやり方というのはできるだろうと。ここからインド国鉄のやり方を変える、鉄道省のやり方を変えるということまでどこまでいえるかというのはちょっと今の段階では私どもの方では申し上げられないかなと思います。

村山委員長 今の点、よろしいでしょうか。少なくともこの調査の中で、補償に関して、内容は別にして、こういう仕組みが必要だということはいっていき必要あると思うんですね。

ここからは個人的な見解ですが、少なくとも実施機関との間で補償するかどうかということについてはある程度の合意を得ておく。ただ、そのレベルについてはまた別の問題だと思います。そうしないと、国際協力の中でそこも合意できてないまま進めていいのかというのは個人的には疑問なところがありますので、ご検討いただければと思います。

それでは、その他ということで野村委員から3点ほどいただいておりますが、特によろしいでしょうか。

野村委員 ええ、これは読んでいただければそれで結構です。

村山委員長 それでは、一とおり議論をお願いいたしました。全体を通じて、あるいは他の点で何かありましたらお願いいたします。もしないようでしたら、今後のスケジュールですが、どういふふうになりますでしょうか。

比嘉 これから、今日の協議の結果も反映させた形で、皆様からいただいたコメントを答申の文案という形でこちらでまとめさせていただきたいと思います。その中で、たたき台といたしまして、共通する部分とか重複する部分などは一つにまとめるような形で作成いたしまして、担当委員の方、それからコメントくださった方、各委員にEメールでお送りいたします。できれば今週中にやりたいとは思っておりますが、コメントが今回非常に多いというのもありますので、場合によっては来週の頭ということもあるかとは思っています。

あと、本日の協議で、前回の説明会の段階とは幾つか違って来たこと、例えば用地の取得幅が100メートルではなかったとか、あるいは一方、ステークホルダーミーティングの方で第1回の方も公開制になるとかということもありましたので、もし、また今回の協議を受けた上に新しいコメントなどありましたら、それも私の方にEメールでお送りいただければ、それも含めた形で作成してお送りいたします。そのお送りしたたたき台にまたいろいろご意見いただきまして、直した形で全員にCCという形、委員長のところにもまたお送りして、最終的に確認をいただきたいと思っています。

村山委員長 よろしいでしょうか。今のようなスケジュールだということですね。

山村 今後のお話ということで、もう少し先のところになるかと思っておりますけれども、これはご相談というか、こちらからのお願いになるかもしれませんが、審査会の方で、次回、来年の3月、その後ドラフトファイナル段階ということで、9月とかそれぐらいになるかと思うんですが、こちらの方で今回1回目のスコーピングのところをやらせていただいたところの印象で考えますと、ちょっと回数が少ないというか、いきなり審査会の場に資料をお出しして、それから説明ということもさせていただいてはいるんですが、分量的にも相当厳しいところがあるかと思うんですね。

やり方は今後ご相談させていただければと思うんですが、調査団の方からはステップ・バイ・ステップであればご相談させていただきたいというお話がありまして、ご検討いただければと思います。よろしくお願いいたします。

村山委員長 そうしますと、今の段階では、I E Eが終わった後、E I Aの前に1回、E I Aが終わってドラフトファイナルのときに1回という、あと2回やるということが予定されているんですが、それ以外に、審査会、あるいは別の形の説明会のようなものを開いて意見交換するような機会を設けたいということです。

山村 審査会というよりは別の形の説明をさせていただきたいと。十分にご理解いただいた上で審査会に諮りたいと思います。

田辺 それは公開されるのでしょうか。オブザーバーの方にも。

山村 そこまでは（私には分かりかねます）

田辺 ぜひ検討いただきたいと思います。要は、基本的には審査会でやるべきことをやるのであれば公開が前提だと思います。

村山委員長 じゃ今の点も含めて、予定が出てきた段階でご連絡いただいて、こちらの方で、審査会の中で検討させていただきたいと思います。

それでは、この案件については今のようなスケジュールということです。よろしいでしょうか。その他ですが、今日の時点で何かございますでしょうか。

私から1点なんです、それぞれのグループで案件を1つごらんいただいてコメント出していただいたことですので、この後で、1度、ガイドラインのあり方とか審査会の持ち方について議論する機会をもつていいかなとちょっと思っております。その意味で、ガイドラインの策定にかかわっておられた方を少し呼びしてお話を伺うとか、そういう機会を少しつくってもいいかなと思っておりますので、またご相談させていただきたいと思います。

その他いかがでしょうか。

渡辺 それでは、次回スケジュールですが、次回予定しておりました12月11日が議題ございませんので、中止とさせていただきたいと思います。したがって、第10回の審査会は、12月25日、月曜日の15時から、本部とJICA兵庫ということで予定しておりまして、案件としましては、フィリピンの開発調査でカテゴリAの、案件の事前調査ということで、調査内容、どのようにするかという協議を行ってまいりましたので、その報告をさせていただくという予定にしております。

村山委員長 よろしいでしょうか。それでは、今日の審査会、これで終わらせていただきます。ありがとうございました。

了