

第13回環境社会配慮審査会

日時 平成19年3月26日(月) 15:45~17:30

場所 JICA本部11階テレビ会議室、JICA九州テレビ会議室

◇出席委員 (敬称省略)

委員	織田 由紀子	日本赤十字九州国際看護大学 教授
委員	菊池 邦夫	法政大学 人間環境学部 教授
委員	田中 充	法政大学 社会学部及び政策科学研究所 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㈱ 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	平山 義康	大東文化大学環境創造学部 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	柳内 龍二	個人コンサルタント

◇欠席委員

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	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	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所 国際協力学専攻 教授 及び 専攻長
委員	原嶋 洋平	拓殖大学 国際開発学部助教授
委員	藤倉 良	法政大学 人間環境学部 教授
委員	藤崎 成昭	(独)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
委員	真崎 克彦	清泉女子大学 地球市民学科 助教授

◇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

青木 利道 独立行政法人国際協力機構 インドネシアマカッサル事務所
浦郷 昭子 アイ・シー・ネット 株式会社
小田 勇一 株式会社 地域計画連合
近田 茂 日本工営 株式会社
新開 弘毅 日本工営 株式会社

◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇

○村山委員長 それでは、第13回の環境社会配慮審査会を始めさせていただきます。

きょうの第1議題は、インドネシア国の「スラウェシ地域開発支援道路計画調査」の答申案協議ということになります。既に説明会を開いていただきまして、担当委員の方からはコメントをいただいています。今日の資料の方にコメントが入っています。それから委員の方から出していただいた質問に対してもご回答いただいているという状況です。

実はコメントいただいた委員の中でご出席いただけていない状況がありますので、十分な協議ができるかどうかわかりませんが、資料の範囲で、せつかくの機会ですので、議論をさせていただきたいと思えます。

まず、ご出席の委員の中で、田中委員だけということになるんですが、経済開発部かインドネシアの方、どちらでも構いませんが、簡単に質問に対する回答についてご説明いただけますでしょうか。

○新開 今、村山先生から、前回の説明会におきましてのコメントに対して、もう一度、我々調査団からの回答を簡単に説明せよということですので、ただいまからご説明したいと思います。

その前に、我々調査団のメンバーのご紹介をさせていただきますが、私が調査団の団長を務めております、日本工営の新開と申します。よろしくお願ひいたします。隣におりますのが社会環境担当の浦郷でございます。隣におりますのが副団長の近田でございます。それから現地ジャカルタにおり、向かって左が自然環境担当の小田でございます。今回は環境担当が2人おります。我々も含めましてきょうの回答をさせていただきたいと思えます。

前回、我々の説明会で説明しました内容に対する事項に対し4件のご質問ありました。4件というのはメールでいただいた件数です。最初のご質問は、マスタープランとフィージビリティスタディを同時並行で行う理由についてという石田先生からのご質問です。次はやはり石田先生からのご質問で、相手国政府のキャパシティについての、道路総局ですが、どのような状況にあるのかというご質問です。それから原嶋先生からは、①トランススラウェシの評価結果が表の中で若干異なるところがあるということで、整合性をとれというご質問、②プロジェクト概要書の中で、トランススラウェシの一部、路線が変更というかキャンセルになりましたけれども、それに対して別途追加された案件がどうも予算的に無理にあわせたという印象を受けるけれども、それはどういうことなのだというご質問、③インドネシアのAMDALの手続の実効性というものがちょっと心配であるのご指摘、④代替路線の評価表について、評価項目のエンジニアリング項目と経済項目の中でミックスしているような問題もあるのではないかと4つのご質問が原嶋先生からございました。

それに対してお答えしたいと思います。まず最初にマスタープランの調査とフィージビリティスタディ調査が同時並行で行う理由についてということです。一応今までの経緯というものをご説明したいと思います。

ここに **Basic Concept of the Study** ということで2つのワークフローを書いてございますが、JICAでは、インドネシア国東部地域の貧困撲滅と地域開発を目的とした種々のプログラムを今まで実施しておりまして、今回のマスタープランおよびFSはそのプログラムの一環であるということです。JICAは東部インドネシア開発の起爆剤となると期待される南スラウェシ州において、2005年に南スラウェシ州マミナサタ広域都市圏総合計画調査を実施しております。これが上の方の流れです。**South Sulawesi Province Regional Development Program**の中から出ました**The Study on Implementation of Integrated Spatial Plan for Maminasata Metropolitan Area**。このマスタープランから出た案件が**Feasibility Study on priority Arterial Roads for South Sulawesi Province**であり、これが我々の今回のFS調査の対象になっているものです。

もう一つの我々の仕事でありますマスタープランというものは、この赤い方の絵です。**North East Indonesia Regional Development Program**から出てきております**Arterial Road Network Development Plan for Sulawesi Island**というこの2つの大きなプログラムの流れの中で、我々の調査が行われているということです。皆さんが誤解を受けられたのも無理はないのではと思いますが、今回の調査が、通常の流れであるマスタープランのあとでFSというながれとは違っているのは事実でございます。以上が1つ目のご質問に対する答えでございます。

それから2番目の相手国のキャパシティについてですが、相手国政府のなかのビナマルガという道路

総局が我々のカウンターパートエージェンシーでございます。次のページに書いてございますように、公共事業省道路局は1999年に、インドネシア政府の機構改革に伴いまして、インフラ総局に改変され、大幅な人員削減を行っております。また2004年12月末のアチェの大地震の復興のために多くの要員が復興庁に出向しております。しかしながら、現ユドヨノ政権の中で道路整備の重要性が再認識されまして、道路総局が復活しております。つい最近のことですね。しかしながら道路総局は、地方分権化の中で、地方道路計画の権限を州・県に移管しており、現在は国道のみの整備計画、実施、管理を所管しています。したがって、復活はしたのですが、要員、予算、所管事業の規模は以前に比べまして非常に小さくなっているのが実態であります。

しかしながら、世銀、ADBは、継続して道路セクターへの援助を継続しておりまして、他省庁に比較してみると、事業及びプログラムの立案・計画能力はしっかりしているのではないかと。少なくとも最小限のプロジェクトの監理能力や完成後の維持管理能力は保持していると我々は理解しております。

国家予算の中で道路事業への投資はかつてに比べて半分程度になってます。それを補うために、現在では、交通量がある程度見込まれる路線についてはBOTやPPPを導入して整備を行いつつあります。一方で、世銀の協力で道路基金の設立・運営に係るパイロットプロジェクトも実施しております。

地震復興庁が設立されかなりビナルガの職員が出向しましたが、この組織は2009年までの時限立法でありますので、近い将来復興庁に出向している職員がまた戻ってくるといことで、要員の充実及びキャパシティの増強が図られるものと期待しております。

以上が我々が現在理解しておりますカウンターパートエージェンシーについてのキャパシティということですが。

それから3番目は代替路線の評価です。この路線は我々の中で一番実施可能性の高い案件だと理解しておりますが、3月1日に提出しましたC区間の評価に誤りがあり、3月15日提出のプログレスレポート(1)でそれを修正しました。B区間の記述にも誤りがあり、代替案1は新設道路であり7キロありますが、ゼロオプションは既存道路11.5キロです。これも3月15日提出のプログレスレポート(1)で修正しております。

なお、3月1日に審査会説明原稿を提出した後、Hertasning Road と Abudullah Daeng Sirua Road の評価を実施しまして、関係機関と協議しました。その評価を今回提出するということで、この中に添付しているはずでございます。

これについての説明は細くなりますので、必要ならば改めて説明した方がよろしいかと思っております。とりあえず次のご質問に対してご説明したいと思います。

次の質問は、インドネシア側政府の要請によりSWから除外されたトランススラウェシのマロスパレ

パレ区間のかわりに追加となった外環道路は、当初予算額に事業内容を無理やりあわせた印象を受けるが、問題はないのかという原嶋先生からご質問というか、疑問が提案されました。

マロスパレパレ区間というのは 150 キロの道路でして、我々の中では大きな道路だったのですが、これはキャンセルになりました。これはオーストラリアがやるということが決まったということもありましてキャンセルになったわけですが、それに伴いまして、インドネシア側から、これのかわりとして、今回FS対象路線に入っていないがマカッサル市にとって大事な道路—大事な道路というのはマミナサタ都市計画調査の中でも提案されておりますアウターリング道路のことですが、これをパレパレのかわりにぜひやってほしいという要請がありました。

我々も、この都市の中におけるアウターリング道路の役割というのはやはり大事であるという認識であり、さらに先ほど申し上げたマミナサタ都市計画調査以前の 1989 年に行われた、Ujung Pandang High Development Study という中でも提案されておりました、マカッサル市にとって重要な道路という位置づけになっております。そういう経緯もありまして我々も受け入れたということで、無理やりに事業内容にあわせたということではないとご理解いただきたいと思います。

それからAMDALの手続の実効性を疑問視するご指摘が原嶋先生からありました。まず審査機関とはどこかに対するご質問ですが、国の環境省や県の地方環境影響調査庁のことを意味するのではなく、南スラウェシ州の地方環境影響調査庁だけを意味するというご理解で結構だと思います。また、JICAのガイドラインに沿って実施する概要検討段階のパブリックコンサルテーションは、事業主体から頻度が多すぎるので実施のとりやめをアドバイスされているが、実施する方向で我々としては考えてます。

率直に申し上げまして、インドネシアの環境に係るAMDAL手続の実効性については若干疑問視される先生方もいらっしゃるかもしれませんが、我々調査団がこれまで接している限りにおいては、そんなに心配はないのではないかと考えております。

それから代替路線の評価表についてです。マスタープランの評価では、例えば「交通需要への対応」は経済・財務評価項目に含まれているが、FSの評価指標ではエンジニアリング的評価項目の中に位置づけられており、おかしいのではないですかというご指摘がありました。

我々もこれは見直しいたしました。ご指摘のとおり、マスタープランの総合評価マトリックスの中にあります「交通需要への対応」は、経済・財務評価に含めるよりもエンジニアリング・事業妥当性評価の項目に含める方が適切であると考えます。さらに、「輸送システムの効率改善」は、経済評価項目から、やはりエンジニアリング評価項目に入れた方がいいだろうと思います。かわりに、エンジニアリングの項目の中に入っております「裨益人口」や「アクセス向上によるBHN改善」についてはエンジニアリング事業妥当性よりもむしろ環境評価、その中でも特に社会評価項目に変更した方がいいだろうという

ことで、現在では修正しております。修正する理由は、「交通需要への対応」とか「輸送システムの効率改善」に関わる評価は、結果的に道路の幅員や建設コストなど極めてエンジニアリング的な話に影響することから移しましたわけです。

さらに「裨益人口」とか「アクセス向上によるBHNサービスの向上」という項目は道路を利用する側の人に対する影響ということであり、道路の構造に関係するエンジニアリング評価よりも環境影響評価の中の社会評価に入れた方がより現実的ではないかということで今回変更しております。

以上が石田先生、原嶋先生に対する回答でございます。

続きまして、藤崎先生からのご質問で、アセアン経済共同体実現に向けた動きへの配慮というご質問ですね。これに対する我々の回答をご説明したいと思います。

先生の趣旨は、最近のアセアンの動きをよく理解した上で今回のマスタープランをやってくださいよというアドバイスでございまして、我々調査団の返答としては、大変貴重なご意見をありがとうございます。ご指摘の点は大変重要な視点であると考えており、今回のマスタープラン調査では既に、アセアン統合構想を基礎としたアセアン経済共同体構想の動きも見据えながら、本格的なアセアン諸国の地域連合という枠組みの中での動きも十分配慮して検討してまいりますというご返答をしたいと思います。

それから次に、マスタープラン調査の位置づけ、対象範囲についての長畑先生からのご質問ですね。先生から、地域住民というか、SEAの環境評価項目の中に自然環境とか自然資源の影響評価はあるけれども、社会的な影響に関する評価が入ってないじゃないですかというご指摘があったと思います。それともう一つ、先ほども申し上げましたけれども、いわゆるエンジニアリング的な項目と経済的な項目とか環境とかいう項目と中身が若干おかしいのではないかというご指摘ですね。

これに対する調査団からのご返答は、ご指摘のとおり、道路事業が地域社会に及ぼす社会影響は無視できないものと考えております。そのため、先ほども申し上げましたが、SEAの評価項目には社会影響評価項目を追加し、これまでエンジニアリング・事業妥当性項目に入れておりました裨益人口とアクセス向上、それからBHNサービスの向上、こういうものを新たに追加しました社会影響評価項目に組み入れたいと思います。ただし、マスタープラン調査は現地調査を行いませんので、資料調査による影響予測にとどまるため、詳細な評価や定量的な指標の設定は困難であると考えています。定性的な把握になりますが、ネットワーク分析、空間的トレンド分析等を用いまして、既存の道路事業による影響を可能な限り把握したいと考えております。これが我々の方の長畑先生に対する回答でございます。

○渡辺 2番の方については、何かコメント用意をされておられましたら、あわせてご説明いただければと思います。

○新開 今の、3番でしたね。失礼しました。2番のマスタープラン調査の代替案の対象範囲についてお答えします。マスタープランにおけるSEAの代替案の検討内容をみると、公共事業省が既に策定した道路整備案に基づいた将来道路網案に対する代替案の検討と、もう一つ実施計画段階における代替案があるわけですね。言い換えれば2023年次における道路マスタープランに幾つかの代替案を考えるかという問題、それからもう一つは、2023年の道路マスタープランはひとつであるが、それに到達するための資金的な面とか優先度によって異なる実施計画の代替案を作成するかです。

今回は、2023年の道路マスタープランについては基本的にビナマルガというインドネシア政府がつくっております道路ネットワークがございまして、これを尊重するという方向で考えています。皆さんご存じのように、スラウェシというのは細長い形、それから中央が山岳地帯でもありますので、道路整備は海岸沿いに発展していき、横断する道路とかいうのはかなり貧弱な道路となっています。従ってこれらの地形的な特色から、港湾施設、フェリーとかそういうものを利用しながら効率的に交通ネットワークをつくってきたというのが現状でございまして。我々も現状を尊重し、無理やり立派な道路を作るのではなくて、既存の港湾とか空港というのを最大限組み入れた効率的な道路マスタープランをつくっていきたくて考えています。ですから、マスタープランは、結果的に、我々からみれば既存の港湾とか空港というのを最大限組み入れた効率的な道路マスタープランひとつということになります。

例えば道路だけを考えたというマスタープランではなく、また港湾だけを考えたというマスタープランでもなく、最初からそれらの港湾や空港を取り入れたギブンコンディションとして考えた道路マスタープランをつくっていきたくて考えています。ただし、その将来道路網をどのように実施していくかの検討は幾つかの代替案が考えられると思います。実施計画では、経済性、緊張性からくる優先道路や、優先地域、あるいは建設資金のavailabilityなど、様々な条件・与件が考慮しながら、幾つかの実施計画を作成する予定です。

ただ、今回SEAという評価の対象にするのはどの代替案であるかのご指摘に対しては、道路網マスタープランに関するSEAの比較評価だけを対象にしたいと考えています。実施計画に関わる大体対案に対するSEA評価は行わない方針です。実施計画の違いで、SEAの評価に若干影響が違ってもいいかもしれませんが、我々からみれば、これは大きな変更はないだろうという理解であり、いわゆる実施計画の代替案に関するSEAというものは行わない方針です。

以上が2番目のご質問に対する回答でございます。

それから4番目の「同島主要幹線道路は既にインドネシア国公共事業省がネットワークとして策定しており、多くの場合は既存道路の整備拡張が中心となると思われます。その場合には、既存道路ができたことにより、周辺コミュニティはどのような影響を受けるのか」という視点からの調査が可能です。特

に都市から離れた遠隔地において、道路がどのようなインパクトを地域コミュニティに与えるのかについてはまだ知られていない点も多いと思われますので、これらを幾つか選んで調査することはできないでしょうか」という長畑先生のご質問に対してお答えします。

現在われわれが行っているのはマスタープランの調査でございまして、個々の路線における現地調査というものは時間的な制約から特に考えておりません。ただし、情報収集のために各州をできるだけ回りまして、地元の行政担当官、こういう方たちが一番現状のことをご存じだと思いますので、彼らからヒアリングを行いまして、道路の与える間接的・波及的影響につきましてできるだけ調べていくという対応をしたいと思えます。

それから5番目のご質問ですが、「インパクトを判断するに当たっては、地域コミュニティの実情に詳しい現地側の人材が必要と思われます。地域に根差したファシリテーションを行っている地元NGOの人材、JICA技術協力プロジェクトで、「市民社会の参加によるコミュニティ開発」ではこうしたファシリテータを育成してきました。こういう人たちを活用することで調査を進めていただければ」という長畑先生のご質問に対してお答えします。

現時点では、2006年のJICA技術協力プロジェクトで育成されたファシリテータにコンタクトをとってはいませんが、情報収集のためにこれから各州を訪問いたしますので、その際にこれらの人材の方たちとコンタクトをとりまして、社会的インパクトに関する情報収集に努めたいと思っております。

それから6番目はステークホルダー会議に関係した話です。「マスタープランは上流の計画づくりなのであるから、大変重要である。そこで、行政官のみの参加であり、他のステークホルダーが除外されているというのはどういう意図であろうかと。住民を含む他のステークホルダーの参画を考えるべきではないか」というご質問が石田先生からありました。

ご指摘のとおりです。ステークホルダーというのは関係者であればいろんな人たちが対象となるのは当然なんです、インドネシア国のステークホルダー会議は基本的には行政官のメンバーが集まって、これからパブリックコンサルテーションをどうしてやるのか、あるいはEIA調査をどうやってやるのかということを決めるための会議という位置づけでして、この段階では別に一般の人は入れていません。しかしながら、NGOやある程度中立的な意見をもっている人ならば幅広いメンバーを集めた方がいいのではないかと我々の提案に対し、相手国政府も了解し、NGOや大学関係者にも声をかけて参加していただく方向で検討しています。

それから7番目のコメントである「マスタープランだからこそ、道路を使うエンドユーザーのニーズを含む実像を把握しておく必要があると。マスタープラン計画作成プロセスに住民を含む重要なステークホルダーのかかわりを考えていただきたい」ということに対してですが、我々としては、今申し上

げましたように、直接住民を特定して呼ぶというのは難しいだろうとおもわれますので、マスタープラン調査ではステークホルダー会議の参加者に住民を代表する形でNGOや大学の先生に参加して頂くことを考えています。

以上が大体マスタープランにかかわるご質問に対する回答でございます。次に、フィージビリティ調査に関係したお話をしたいと思います。

○浦郷 8番の質問で、「EIAの調査項目等に関して、自然、社会環境に分けて表12と表13に整理されている。これについて、例えば大気や騒音、水質、生物に関して現況データはどの程度整備されているのか。現況データが整備されていない場合は現状調査を行う必要があると考えるが、どのような対応を考えているのか。」ということですが、もしインドネシアの方、音声つながっているのであれば、小田さんの方、お答えできますか。

○小田 では、こちらからお答えします。大気、騒音、水質、生物についての現況データということですが、マカッサル島の都市圏周辺、こういったところでは大気とか騒音などの調査は経年で現在行われております。2001年程度からずっと毎年定点的な形で調査はされております。それらのデータはございますので、ご提出することはできます。

また河川に関する水質調査に関しては、すべての河川というわけではないですが、一部の大きな河川マカッサル周辺ですとジェネランとか知川、そういったところでの水質調査の結果はあります。そのほかに、若干ですが、マカッサル市内で井戸水の調査なども実施されておりますので、こういったデータ、基礎データはある程度把握することができます。

しかし、生物関係の詳細なデータは、一部、自然公園やある特定の地区についての詳細結果はありますが、それ以外のところではほとんどございませんので、今回、フィージビリティスタディでEIAの評価をするので、各道路路線に沿って動植物の調査を実施する予定にしております。実際に入ってみないとわからないところが多いというのが現状です。

○浦郷 小田さん、(2)の評価基準、環境基準等にもお答えお願いできますか。

○小田 はい、わかりました。インドネシア国のフィージビリティスタディレベルでの評価基準はありますし、南スラウェシ州も独自の大気、騒音、水質などに関する環境基準があります。これに対してどのような形でできるのかといった形の評価をしたいと思います。

また、現状では大気とか水質の状況がある程度、中には相当ひどいといえますが、基準を超えている箇所もありますが、そのような箇所よりはむしろ、現在比較的よい箇所について現状に対してどれだけの影響度があるかといった形の評価基準を用いていきたいなと思っております。

また動植物に関しましては、やはり同じように、南スラウェシ州独自の保護動物、保護植物がありま

すし、評価の基準がありますので、そういったものがあるかどうか、あるいはそういった存在が明らかになった場合については、移植等の保護対策を含みこういった形で保護していけるのか、あるいはその動植物自体がどれほどの貴重種であるかといったことを判断していきたいと思っております。

○浦郷 ありがとうございました。

○近田 では、9番に関しましてご説明申し上げます。9番は、対象道路の路線及び整備コンセプトの中で橋梁及び交差点に関するプレゼンテーションが抜けているのではないかとのご指摘でございました。

これに関しましては、橋梁の専門家及び交差点の専門家を入れて検討いたしております。それをプログレスレポートの(1)の方には提示してございまして、同じ資料を、英文でございましたけれども、今回追加で提出させていただきました。選定の最大のポイントを、住民移転を少なくすると、少ない案を優先するというように進めております。さらに景観検討といえますか、橋梁のうちの幾つかは都市の中に位置しますので、その景観に関する検討を、これは客先、ビナマルガ、道路総局の方からも要請がありまして検討しました。

ただ、景観を考えて計画しますとどうしてもコストが割高となり、今、道路総局が通常使っておりますPC桁の長スパンを主にした案よりも、倍ぐらいになります。したがって、結果としては、ビナマルガの標準桁を使って施工していこうと考えています。ビナマルガの標準桁ですとコスト以外にほかにも、現地の業者が参加しやすいとか、幾つかのメリットがあり、そういうことで選んでおります。

次の10番目の質問事項は「Abdullah Daeng Sirua という道路のA区間については交通規制という手法で検討しているようだが、このようなケースがほかの路線についても考えられるのではないですか」ということとございます。インドネシアは、東京と比較した場合に、公共交通の手段、モードがほとんどできておりません。したがって、それに対応するべく、新道、バイパス、立体交差、あるいはさらに地下鉄、LRT、そういうものが追いついていない。そこで、限られたインフラ整備資金を考慮し、コストの安い、一方通行とか、これはジャカルタの例ですが、バスレーン、three in one (朝夕混雑時の3人乗車)、などを実施しております。

同様に、今回、我々のマカッサル市の中においても一方通行を取り入れられるところは取り入れていることを検討しています。さらにバスレーンの検討とか、あるいはモーターバイクが非常に多いので、それを左車線に入れることも検討しております。ただ、基本的に考えますと、一方通行そのものは、同じ道を行ったり来たりするというような総合交通量をふやすということがございまして、必ずしも有利ではないので、今回の我々の対象ゾーンの中ではアブダラ道路だけに一方通行を適用する方向で考えています。このアブダラ・ダエン・シウラのA区間というのは非常に家が建て込んでございまして、土地収

用は土地区画整理などの新しい手法を用いない限りはなかなか難しくやむを得ず一方通行システムを採用しようとするものです。土地区画整理による土地収用はジャカルタにおいてもそうでございますけれども、なかなか現実性が薄いという判断をしています。

次の 11 番、交差点方式に関してですが、交差点の形式に関しましては、特に立体交差が必要となるような交差点が 3 カ所ございますけれども、それぞれの交差点に関しまして、技術的、要するに交通、通れるか通れないか、あるいは住民移転が少なくて済むのか多いのかというようないろいろな観点から検討しております。その中で、基本的には住民移転を最小にする案を最優先案としております。住民移転そのものの数その他につきましては、道路の路線を検討する中で、既にこれも評価の中に入れてございます。

○浦郷　それでは、12 番の住民参加・ステークホルダー協議についてご説明いたします。

「パブリックコンサルテーションは、計画では 1 カ所とか数カ所になっていますが、そのような少ない数でよいのでしょうか。道路は切れ目なく延々と続くので、巻き込まれる人々は多く、その人々全員の参加はできないが、同国に限らずうまくとらえて行った既存の例を探し、多種多様なステークホルダーの意見が反映されるコンサルテーションにすべきと思います。」という意見をいただいております。

フィージビリティスタディで実施する 1 回目のパブリックコンサルテーションの開催場所は、カウンターパート機関と協議の上、おおむね 10 キロ程度に 1 カ所の割合で会場を選定しております。南スラウェシ州の環境調整庁からは、「そんなに多くの箇所で開催する必要はないのではないかと、最初は 1 カ所でもいいのではないかと」というお話もあったのですが、我々の方から、「できるだけ地域の人に参加していただくために、トランススラウェシの道路だけでも 5 カ所、そのほかの道路 3 路線でも 5 カ所、全体で 10 カ所で開催したい。」と説明いたしまして、先方からも了解を得ることができました。そのため、我々としては、10 カ所という形に関しては少ないとは考えておりません。

また、フィージビリティスタディで実施する 2 回目と 4 回目のパブリックコンサルテーション（P C）は、インドネシアのやり方に準じて行う予定です。P C は各村の近くでやるのではなくて、州の環境調整庁にある大会議場で行うという慣習になっております。従って、一遍にたくさん的人数は呼べませんので、50 人ずつ 2 回やることで、先方に了解をとっております。

しかしながら、できるだけ沿道の方が参加できるように、我々のほうからこんな方を呼んでくださいというリストを提出して示しておりますので、いろいろな方が参加いただけるのではないかと考えております。そのリストの中には、もちろん村長さんも入っておりますけれども、女性の代表の方ですとか、それから障害者の代表の方ですとかも入っていただけるように、リストには入れて先方をお願いしております。どなたを選定するかの最終的な決定権は南スラウェシ州の環境調整庁にありますので、我々の

方で直接これらの方に声をかけることはできませんが、できるだけ我々の意向に沿っていただけるように要請しております。このようなやり方で、基本的にインドネシアのやり方に従いながら、その中で最大限の住民参加と情報公開ができるように努めていきたいと思っております。

次の13番のプロジェクト概要書の10ページ、12ページ、22ページに対するコメントですけれども、「マスタープランの評価指標として、経済・財務評価項目と環境社会的配慮評価項目のほかに、あえてエンジニアリング的评价項目を加えた理由、及びエンジニアリング的评价項目と経済・財務評価項目で重複する部分はないか、さらにエンジニアリング的评价項目がない場合に、比較検討の結果に大きな違いが出ないか確認してほしい。」という指摘をいただいております。

これに関する回答は以下のとおりです。マスタープランの評価指標としては、経済・財務評価項目とエンジニアリングに関係する項目の両方を考えました。調査団の基本的な考え方としては、道路事業を検討する場合にエンジニアリング項目の要素は不可欠であり、除外するという選択肢をとることができませんので、エンジニアリング的评价項目を加えました。一方、先ほども新開から説明ありましたが、エンジニアリング的评价項目と経済・財務評価項目との間で重複がなくなるように、この中の細項目については再検討していきたいと思っております。

○近田 同じ設問の中で、F Sに関する答えを申し上げます。

F Sの場合は、既に路線が具体的に決まっております。したがって、それに対してコストを少なくしたり、住民への移転を少なくしたり、よりよい機能をもったものを検討するということが主でございますので、そういうことから考えますと、エンジニアリングの項目を外すというのは妥当ではないと考えております。

ただし、前回ご指摘ありましたように、エンジニアリング、経済及び環境の重みを、4・3・3を3・4・4に変えたらどうなるのかというご質問に対しては検討してございまして、その結果、大きく変わらないという結果が出ました。ただし、一応エンジニアリングをゼロにした場合についてもやってみました。その結果、トランススラウエシのC区間というのがございますけれども、これは新設の区間になります。ここにおいて若干逆転現象が生じることが分かりました。その理由は社会環境の中では非自発的住民移転に一番大きな配点を置いており、これが全体の10%を占めています。その結果、それが非常に大きく効いたことが原因です。ただ、それでもわずか1～2%の差におさまりますので、今の選定方法、これは妥当であると考えております。

○浦郷 次は14番の評価指標の設定に関する質問です。ご質問は「SEAの代替案検討に際して、環境、経済・財務、エンジニアリングの3分野に分けて評価指標を設定しているが、このうちエンジニアリング・事業妥当性項目と経済・財務項目において、評価項目の根拠がかなり重なると考えられる項

目がみられる。例えば道路ネットワークのバランス効率、アクセス向上と輸送システムの効率改善など。これらについて、区分を改めて検討すべきである。」という意見をいただいております。

また「S E Aの評価項目を整理した表6とF Sの代替案評価項目を整理した表11の項目の区分の仕方に不整合があり、これらも検討すべきである。」という意見もいただいております。

これに関しては、我々の方でも、もう一度、再検討いたしまして、大きな評価項目として、エンジニアリング項目と経済・財務項目、環境項目の3つに分けております。さらに環境項目は自然環境項目と社会環境項目に分けました。また、幾つかの項目に関しては経済・財務項目の方からエンジニアリング項目の方に移し、エンジニアリング項目に入っていた裨益住民等は環境項目の社会項目の方に区分を改めました。こちらの方は修正を終わっております。また、S E Aの評価項目を整理した表6と表11の項目の区分の仕方に不整合があるというご指摘ですけれども、これも先ほどの変更によって前回よりは整合性がとれている形に整理し直されたと思います。

次の15番も続けて説明いたします。ご質問は「パワポのプレゼンテーションでは動植物への影響が挙げられていますが、資料20ページでは影響の少ないCランクとなっているのはなぜでしょう。重要種の生息域把握と表示もお願いしたく思われます。」というコメントをいただいております。

このエリアは基本的に市街地と農地が90%以上を占めているところで、基本的にそれほど自然性が高いところではありません。自然保護区域にも近接しておりません。そのためにCランクになっております。ただ、一部の耕作地は雨季に冠水して、ちょっと池の状態になること。あとは川岸にニッパヤシという低木程度の高さのシダ植物が残っていることから、これらに依存する生物への影響を無視できないと考え、Cランクではありますけれども、動植物を調査項目として取り上げ、現地調査を行う予定にしております。

次の16番の方の回答も続けていきます。「農業、漁業、林業への従事者が多くを占めるスラウェシ半島を通る道路ですので、農林漁業に与えるインパクトについてもきちんと調べてほしいと思います。」というコメントをいただいております。

マスタープラン調査の中では、道路事業が農業、漁業、林業に与える影響評価を、可能であればトレンド分析で把握したいと考えております。ただし、農業統計、漁業統計、林業統計だけでなく、道路自体の整備記録が不十分であるために、定量的な分析ができるのか、懸念があります。また、今回のS E Aの調査では、資料収集のみで、現地調査は行わないために、現存するインパクトを定量的に把握することは難しいと考えており、情報収集源として各種の行政担当者に対するヒアリングを通じて、農業、林業、漁業に与えるインパクトを定性的にでも把握できればと思っております。

次の質問も続けていきます。17番ですけれども、「道路建設後に生じるインパクトはさまざまであり、

そのため、地域社会文化や経済へのインパクト予測、そして建設後にはインパクト評価をやることになるのでしょう。これらをマスタープラン計画とフィージビリティスタディ計画の中でしっかりと予定していただきたい。」というコメントをいただいております。

本調査のマスタープラン調査とフィージビリティスタディ調査とも、ランダムサンプリングに基づくインタビューによるインパクト評価までは要求されておられません。そのために、アンケートによる社会調査を行うフィージビリティスタディでも、調査対象は地域全体ではなく、直接のPAPを対象とした調査になっており、地域社会に対する文化や経済へのインパクト予測、建設後のインパクト評価までは計画されておられません。マスタープランのSEAの中では、資料調査に基づく影響予測に留める方針であり、またフィージビリティスタディのEIAの中では、PAPを対象としたアンケート調査に基づく営業予測を行った上で、可能な限り影響を低減できる方策を提言していく予定にしております。

次、18番、影響住民への補償についてのご質問です。「補償問題についてはこれまで十分な補償をしていたとありますが、何をもって十分とみるかが常に問題になってきました。インドネシア政府の責任のもとで行われるということではありますが、インドネシア国側の補償算定額に関する国内スタンダードについて記述してください。さらに可能であれば、国際スタンダードとの比較において十分であるか、調査団の所見を明らかにしてほしい。」という意見をいただいております。

インドネシアには、開発事業に伴う土地収用手続の詳細を示した大統領令というのが存在いたします。これに基づいて土地収用が実施されることとなります。フィージビリティスタディでは、本大統領令に基づき、土地収用・住民移転計画フレームワークを作成いたします。2006年に実施された世銀の道路事業でも同じ手続をとってこの土地収用・住民移転計画が作成されており、本フィージビリティスタディの土地収用・住民移転計画のフレームワークがほかのドナーと比較して不十分なものにはならないと考えております。

以上で回答の説明を終わります。

○村山委員長　　どうもありがとうございました。

○小田　　すみません。インドネシアですが、よろしいでしょうか。

○村山委員長　　ちょっとお待ちいただけますでしょうか。

○小田　　はい。

○村山委員長　　資料が一部違うところもあったりして、ややこちらの方も理解が進まないところがありますが、余り時間がないので、まずインドネシアからお話があるということですので、それを受けた上で、きょうご担当のご出席委員の田中委員の方から何かあれば再度ご質問、コメントいただく。その後で、まとめ方についてこちらから話をしたいと思っております。では、インドネシアの方からお願いし

ます。

○小田 ありがとうございます。先ほどお話がありましたフィージビリティスタディにおける動植物の影響評価がCランクという状況になっているということの補足をさせていただきます。

情報収集の結果、路線沿いの動植物に関わる既存の資料がないことが分かりました。しかし実際に現地を歩いた結果、自然度の比較的高い地域がかなり残っているところもありますので、それに関して動植物の調査を実際にかけて、その調査結果をみた上で評価をしていきたいということです。但し、現状ではCランクということで設定しております。

さらに、先ほど建設後の評価ということで話がありましたが、インドネシアの方では基本的には環境マネジメントプランと環境モニタリングプラン、これをEIAとセットでつくります。ですから、事業中および事業後におけるモニタリングとマネジメントの実施計画、どこがどういうふうに環境を管理していくのだという形の計画書を作成します。それらの計画・管理下に工事を進め、工事後のオペレーションをどのようにするかということを行ってまいります。従って、工事前、工事後の動植物にかかわる環境影響評価はの中で評価、判断ができることだと思います。

○村山委員長 ありがとうございます。それでは、田中委員の方から何か追加であれば。

○田中（充）委員 私、意見を出して幾つかお答えいただいているのですが、具体的なところを1つ伺わせていただきたいのは、SEAの中で評価項目の仕分けの仕方について、他の委員からも出ているんですが、ご説明聞いても腑に落ちないといいますか、きちんと整理できてないように思うんですね。このプロジェクト概要書の12ページに、表6というSEAプログラム用の総合評価の区分の仕方がありまして、この表の中を環境項目を社会環境項目で新しい区分を設けて、そこに、例えば裨益人口であるとかアクセス向上といったようないわば社会環境に關与する項目を移す。

これはわかりました。そういう整理の方が私もいいと思います。その方がFSとも連動しているのは大変いいと思うんですが、この中で例えばエンジニアリング項目と道路ネットワークとのバランス効率とか、例えば表6でいえば8番の交通需要の対応とか輸送システム効率改善とか、こういう話がありますね。これはだから、エンジニアリング項目なのか経済・財務項目なのかというのは何をもって区分しているか、概念がちょっとわからないんです。わりと近いところを項目仕様に設定しているように思うんですが、多分お考えがあってこういう仕分けをしていると思うんですね。エンジニアリングと経済・財務とですね。ですから、その点をもう少しははっきりしてもらいたいと思います。例えば交通需要のようなものは、表6では交通需要は経済・財務項目ですが、22ページにいきますと、これはFSの方ですが、FSのマトリックスでいけば今度はエンジニアリング項目になっているんですね。この点、不整合なのではないかというのが先ほどの私の質問の趣旨です。

○浦郷 説明の仕方が悪くて申しわけありません。我々の方は、プロジェクト概要書の12ページの表6、SEAプログラム評価用の総合マトリックスのイメージの中の8番と9番、交通需要への対応と輸送システム効率改善、この2つは経済・財務項目からエンジニアリング項目の方に移動させることにいたしました。

○田中（充）委員 それで後ろの方とも整合するということですね。

○浦郷 はい。

○田中（充）委員 わかりました。そういうことであれば了解できました。

それからもう一つ、私の出させていただいた意見に対してご説明があつて、これが聞いていてもあまりよくわからないんです。具体的にはプロジェクト概要書のマスタープランの関係のところですよ。9ページから10ページにかけて、このマスタープランについてはSEAの考え方でやるということで設定されているんですね。SEAでやるので、しかもその代替案を検討するときには、道路ネットワークということを前提にやるのだと。その道路ネットワークは、これは10ページに書いてあるわけですが、第1段階での代替案検討と第2段階での代替案検討をするとあります。

この話は、公共事業省が既に策定している道路ネットワークがあるので、これでやるという話はわかるわけです。その上で、マスタープランでやるのが、アクションプログラムと全体の道路網をやるんだと記述があつたと思います。その関係が、つまり、代替案の1段階、2段階という話と、マスタープランの中の2つのコンポーネントがあるという話がどのように結びついているんですか、というのが私の質問の趣旨です。ご説明ではちょっと違うふうにあつたように思います。

○新開 最初にお話ししましたが、SEAの対象とする道路ネットワークは1つだけと考えています。これは与えられた目標年次における道路ネットワークの代替案は、考えようとすればいろいろありますけれども、そこに大きな違いが出てこないだろうということを前提にしており、我々として現在道路局の考えているネットワークを最終的な将来道路網として適用しようと考えており、他の道路網を検討するつもりはないということです。

もう一つの実施計画に対する代替案についてですが、実施計画の違いによりある程度環境への影響の違いが出てくるのは当然ですが、それらの違いを評価するためにSEAをやるかということ、そこまではしませんということです。代替案は幾つも出ます。ただし、SEAの評価をするのはネットワークについてだけであり、実施計画の代替案に対しては行わないというのが結論でございます。

○田中（充）委員 そうすると、私の理解は、10ページで、第1段階での代替案というのは、これはSEAでやります、第2段階はSEAではないということなんですね。

○新開 はい。

○田中（充）委員　そうすると、第2段階の代替案の評価というのはどうやって、つまり、ここでは環境面以外の側面も考慮した、例えば財源だとか考慮したということですね。

○新開　そうですね。実施計画はあらゆる角度から評価することになると思いますが、SEAを使つての評価というわけではなくて、これはある程度、恐らく相手国政府との協議の中で決まっていくのかなと思っており、我々のほうでこうあるべきだという結論は出てこないんじゃないかなという気がします。要するに予算の制約やADBや世銀、他国の援助の方針など考慮し、いろいろな角度から実施計画というのは検討されると思います。今の段階で、顕著にSEAで評価したら違う結果が出るよというところまでいくかどうかというのは私にもわかりません。

○田中（充）委員　そうすると、もう一度戻りますと、9ページに、太字で、2-4のところに書いてありまして、マスタープラン調査における環境社会配慮はSEAの基本的考え方によって実施する。これはガイドラインにもそうなっているわけですね。以下はずっとこの太字になっているところの中段あたりに、マスタープランを、スラウェシ島の道路開発のプログラムととらえて、SEAの基本的考え方に基づいてプログラムレベルでの評価を実施すると書いてありますね。ここでいうプログラムレベルというのは、第1段階の代替案の検討のことをいっているということですか。

○浦郷　多基準分析で評価を行うのは最初の第1段階（道路網MPの評価）だけの予定にしております。というのは、第2段階の実施計画に関しては、実はマスタープランチームの方でそこまで詳細なシミュレーションを伴うデータを提示できない可能性が高く、我々もそのような状態で多基準分析をするのは若干困難があると考えました。それで第1段階だけ多基準分析を使い、第2段階の方は部分的に、多基準分析を行わず環境面からマスタープランに対する提言を行う予定にしています。例えば、ここに貴重な生き物があるので、こんな形の配慮して欲しいという部分的な提言をしていく形になると思います。

○新開　ちょっと補足させていただきますと、今の我々のマスタープランをつくる過程においては、例えば現況はこうなっています、交通需要はこうなります、それから経済開発戦略はこうありますなど、そういう過程を経て各路線の改良計画を作成するわけです。今現在はこんな道路になっている道路を、将来交通量をもとにどのような条件でどのようなタイプにという改良案を考えます。その改良案に対して、今度はコストを出して経済便益をだし、路線ごとの経済インパクトの大きさについて検討します。さらにそれらを短期、中期、長期に配分するわけですが、その場合にはエンジニアリング的な要素のみでなく、間接的な社会環境影響評価を路線ごとに検討します。裨益効果が大きい小さいとか、環境に影響する問題、あるいは交通混雑改善に寄与する問題とか、こういう問題をそれぞれの路線について評価を行い、路線ごとに評価点をつけます。

その結果の得点が高ければ高ただけ早期にやるべきだということになります。例えば道路の規格はそんなに高くはないけれども、非常に道路が悪くて通れない。でも、すぐ通してほしいといった場合の判断基準です。早くやるべきか遅くやるべきかという判断をする場合には、コスト面も大事ですが、技術的な観点からの評価、社会的評価、それから環境評価を含め、路線ごとに総合的な観点から評価を行います。ただし、SEAという方式でやるかどうかは別ですという意味でございます。

○田中（充）委員　私は第2段階もSEAで行った方がいいかなと思っておりましたが、お考えはわかりました。了解しました。

○新開　各路線後との評価は当然行います。

○村山委員長　どうもありがとうございました。

○織田委員　九州ですけれども、チャンスありますか。

○村山委員長　どうぞ。

○織田委員　すみません。私、このグループなのですが、出張続きでコメントを出すこともできなかったもので、今からでは遅いのかもかもしれないんですが、1つだけお尋ねしたいんです。今ずっと話題に出ているMCAの影響をどういうポイントで調べるかというその要約の件なんですけれども、さっきから話題に出ている表11でありますとか表6でありますとか、それに出ているもののマトリックスと、それからもう一つ前のIEEのスコopingマトリックスというのがありますね。この2つの関係はどういうふうに理解したらよろしいのでしょうか。

というのは、例えばスコopingマトリックスでしたらジェンダーのことが出ているのですけれども、MCAの方では入っていないわけで、どっちに入るのが、何が基準なのかよくわからないんですが。例えば移転の問題なんかは両方に入っているのですね。その辺のご説明をいただけるとありがたいのですが。

○浦郷　どうもありがとうございます。プロジェクト概要書の22ページの表11、多基準分析に基づくフィージビリティ代替案評価マトリックスの例としてこちらに挙げております環境社会配慮評価項目というのがありますが、ご指摘のとおり、こちらには9項目しか出ていないにもかかわらず、IEEの表では全部で35項目挙げております。

実は我々もこのMCAを、表11をつくる前にもっと環境項目を細かく入れた表も作成したのですが、団内で協議した結果、他の項目と比較して環境だけ多くの項目を入れるとバランスが悪いということで、このIEEの中から幾つか選び出して、こちらの表11の方に入れることにいたしました。

ただ、IEEの評価マトリックスの方から移してこなかったもの、例えばジェンダーですとか子供の権利など、全く今後考えないという考えではありません。もちろんアンケート調査等ではこれらの項目

に対する質問事項も入れておりますし、それから住民参加のステークホルダー協議には女性の代表の方や障害者の方、学校の先生なども来ていただけるようにしております。

○織田委員　ありがとうございます。要するにどの項目がより影響がありそうかということの、またそれを説明する基準がより明確な方が説得力あるのではないかと思うんです。今のお話ですと、この代替案との比較のときに余り関係なさそうなのは省いたということだったのですが、何が関係ありそうで何が関係なさそうかということの基準が明確な方が説得力あるのではないかと思います。

もう一点ですけれども、今度はマスタープランの方ですが、第一次的な影響があるものを調べるので、第二次的なものは除くということでした。例えば、私、自分の関心のところでいいますと、前回の1月のご説明のときにコメントを出してございまして、例えば道路ができることと天然資源なんか移動することになるのではないかと。もちろんそれが経済的な影響、プラスにもなるし、自然資源そのもののマイナスにもなるのではないかと。コメントいたしましたら、その回答といたしまして、環境への一次的な影響の把握をするものであるから、二次的なものは今回はマスタープランでは対象にしないのだというお答えでした。

しかしながら、何が一次的であるか何が二次的であるかということについてどういうふうな決め方をするかというのは非常に難しく、むしろそういう道路ができることによって、先ほどいいましたような天然資源が移動するということは、それ自身が一次的な影響ととらえることもできるわけだと思いますので、このあたりの線引きというか、説明できるような分け方も必要なのではないかと思います。これはコメントも含めてのことです。

九州からは以上です。

○浦郷　ご意見ありがとうございます。二次的影響、累積的影響に関し、前回の説明会以降、調査団でも検討し、考えの中に入れていこうと少し考え方を变えております。もちろん経済的な影響に関しても、将来の人口がどうなるのかとか、あとは貧困、GDPがどのくらい変わっていくかというような予測もいたしますので、それもある意味、道路をつくったことによる二次的影響、波及影響の一部になってくるかと思っております。それと同じように、動植物に関しても、違法伐採の可能性がどの程度高まるかなど、様々な波及的影響が考えられると思っておりますので、そのあたりもできるだけ考慮しつつ考えていきたいと思っております。どうもありがとうございます。

○村山委員長　ありがとうございます。

かなり時間が過ぎましたので、あと簡単に済ませたいと思いますが、基本的には、いただいているコメント、それから織田委員もコメントがありそうですので追加させていただいて、それをもとに答申をつくりたいと思っております。ただ、藤崎委員のコメントのように少し長いものもありますので、要点をコン

パクトにした上で整理し、一部重複しているところもありますので、そこをうまく意味が通じるようにまとめていきたいと思っています。

基本的には、きょう比較的丁寧に回答いただきましたので、よりよい調査をしていくという意味では非常にいい議論ができたと思っていますが、ただし、審査会としては独立した観点からの審査ですので、基本的には説明会に付随した情報をもとに答申を出したいと思います。ですから、既にご対応いただけるという回答をいただいているものについても答申としては書かせていただくこととなりますので、そこはぜひご理解いただきたいと思います。

ただし、事実関係で、ここはよくわからないという質問を受けた上で回答があったものについて、質問していただいた委員が理解したということであれば、それは答申案には含めないことになると思いますので、そこは事務局の方で再度委員にお返しいただきたいと思います。

ということで、答申案をまとめていきたいと思っていますので、よろしくお願ひします。どうもありがとうございました。

もう一点、これは調査団とは関係ないんですが、最初にあったマスタープランとフィージビリティスタディを並行して進めることは与えられた条件であるというのは、調査団としての立場としてはわかるのですが、むしろそれはJICAの方からお考えをお聞かせいただきたい。きょうはご担当の方いらっしゃっていないですね。これはちょっと審査会としては問題ではないかと思っています。

○新開 冒頭、図を使って説明できなかつたので理解しづらかつたかもしれませんが、私どもはこういう図を利用して説明しております。JICAが実施してきたこれまでの大きなプログラムのなかから今回のFSが実現しています。即ち、前回JICAが実施したマミナサタ都市地域総合開発で提案された中から今回のFSが出ています。それと平行して広く東インドネシアの開発をターゲットにしたプログラムということがありまして、その中からこのスラウェシのマスタープラン調査ができてきました。

○村山委員長 お話はよくわかるんですが、ただ、調査団だけでこういった審査会で議論するというのは余り望ましいことではないと私は思っています。これは外部からもそういう意見を時々聞くことがありますので、むしろ調査団に対しての意見というよりはJICAに対しての意見なんです。そこはご理解いただきたいと思います。

それでは、第1議題についてはこれで終わらせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。ジャカルタの方も、どうもありがとうございました。

それでは、第2議題について、事務局から簡単にご説明をお願いいたします。

○渡辺 資料13-3をご参照ください。要請があつた案件についてカテゴリ分類を行いまして、その中で、カテゴリAと分類された案件について2件、JICAとして外務省に提出するコメントの案を

プロジェクトの概要とともにお示ししております。

まず1点目が「メキシコ国ラ・ミッション地下ダム開発パイロットプロジェクト」というタイトルのものとして、開発調査でFSを行うもので相手国機関は国家水委員会になっております。内容を簡単にご説明させていただきますと、メキシコで地下水資源の活用を考えたいということで、地下ダムの候補地を探しまして、カリフォルニア半島の北端にあるバハ・カリフォルニア州のラ・ミッション地区というところをサイトと選定しまして、海岸から3.5キロメートル上流の地点に幅500メートル、深さ60メートルの遮水壁を建設して地下ダムをつくるということについての調査を行うということで、事業概要にありますように、地下ダムと附帯する排水施設の詳細設計、建設プロセス、資機材の調達計画、環境影響評価、経済・財務分析、土地利用計画策定などを行うというものでございます。

地下ダム建設ということになりますので、土地利用、水利用、地下水への影響というものが考えられますので、「環境社会配慮審査チームコメント」という欄にありますけれども、環境社会配慮について、このコメントを外務省に提出する予定でございますので、さらにここについて考えるべきだというのがあればコメントいただければと考えております。深さ60メートルの大規模な地下ダム建設が予定されており、水用、土地利用等への影響が想定される。先方の制度によるとEIAが必要であるというようにされております。

それから、この案件につきましては、情報公開が既に終了しておりまして、特にコメントはございませんでした。

続きましてもう一件ですけれども、「スリランカ国ブロードランド水力発電所詳細設計調査」というものでございます。開発調査で、詳細設計調査ということで要請が挙がっております。JICAでFS調査を行った案件ですけれども、スリランカで高さ24メートルのコンクリート式重力ダムを築造し、毎秒70トンを取水して、それをさらに圧力導水路で引き込んで、最大35メガワットの発電を行うというものでございます。今回、FS調査の結果を受けた詳細設計調査を要請されたということで、内容としましては、FS調査結果のレビュー、設計、施工計画、工事費算定、経済性評価、入札図書作成などが要請されております。

環境社会影響としましては、FS調査で環境影響調査が行われておりまして、移転対象家屋は16戸とされていることをはじめ、水質、動植物、土地利用、観光等への影響と緩和策が報告されているところとして、さらに調査が必要かの確認を含めた検討が必要と考えております。

環境社会配慮審査についてのコメントということでは、水質や生態系への影響及び土地収用、住民移転に伴う影響が考えられる。相手国制度によるとEIAの実施が求められるということを書いてあります。

この案件につきましては情報公開をホームページ上で行っているところでございます。

簡単ですが、以上です。

○村山委員長　ありがとうございました。2つの事業ですが、何かご質問、コメントございますか。

○青木　インドネシアでございますが、よろしいでしょうか。

○村山委員長　答申案協議については先ほど終了させていただきましたが。

○青木　ちょっと最後の先ほどのお話で、マスタープランとフィージビリティスタディが一緒に行われていることについて、JICAから何も回答がないというご指摘がございまして、私、この3月からJICAのマカッサル事務所に配属になりました青木と申します。よろしくお願いたします。

それで、そのご指摘にわざわざ答えて、それで明快な答えがあるかということ、実はまだ背景等も十分に把握してない状態でまことに申しわけないんですが、ただ、私が今頭の中でとらえてますのは、この南スラウェシのプロジェクト、それとあともう一つのプロジェクト、この2つをうまく有機的な連携をもたせてこの東部インドネシア全体の開発を進めるという考え方に立って、この両者、マミナサタ地域の道路とトランススラウェシの道路、これをうまく連携させるという考え方で今こういう形になっているんだろうというのが私の理解でございます。もしかしてこれは違うかもしれませんが、いずれにしましても、もしそのあたりの経緯が必要であるということであれば、私どもの方で後日、ペーパー等にしてお答え申し上げようと思っておりますので、よろしくお願いたします。

○村山委員長　今の点については、説明会でも幾つかご意見、ご質問ありましたので、コメントには含まれてはいないのですが、追加する方向で考えたいと思っています。その上で、この案件については、今、スコーピング案の段階であり、いずれまたこちらと協議させていただく機会があると思っておりますので、お出しいただいた書類を踏まえた上で再度議論させていただく機会があるかと思っております。どうもありがとうございました。

○青木　ありがとうございました。よろしくお願いたします。

○村山委員長　それでは、要請段階のコメント案についてですが、いかがでしょうか。

○田中（充）委員　コメントというのはこの程度でいいんですか。

○渡辺　実は多数の案件についてコメントを出すという関係で、カテゴリ分類も一緒に出しますので、影響が重大であるということはカテゴリAということでご理解いただけるということで、その内容について内容を補足するというコメントにしております。

○田中（充）委員　もう一つ、後半の方のスリランカの事例は、ここでまたEIAの実施が求められるというふうにコメントの最後のところに結びがありますが、これはもうEIAをしているわけではない、済みではないんですか。

○渡辺 E I Aの手続は、実際にはF S調査の段階で調査を行いまして、手続を実施中でございます。ここであえて書いてあるというのは、カテゴリAにしている理由で、その理由の一つが、相手国でE I Aが必要だということがございますので、それがわかるようにここに記載しているということでございます。

○平山委員 メキシコの案件のコメント案のところですが、建設が予定されており、水利用、土地利用等への影響が想定されと書いてあるのですけれども、これは例えば水質とか、要するに環境影響に関することを書いておく必要はないのでしょうか。上の方の説明のところの終わりの2行、「詳細設計、経済・財務分析、環境・社会影響評価などが、今後の課題として残されている」とあるので、その上の地質・水文の観点だけではなくて、環境影響の話もここに書いて絵にしておくべきように思いますが、そういうことではないのでしょうか。

○渡辺 そこは水が使用されることによる環境影響というご趣旨でしょうか。

○平山委員 水質への影響ということですよ。

○渡辺 わかりました。そこはもう少し明確になるような書き方を考えたいと思います。

○村山委員長 平山委員のご指摘は、利用面だけではなくて、環境への影響ということですね。

○平山委員 環境影響に関することを入れないと、この審査会にかからなくなりますので。

○村山委員長 わかりました。ちょっとそのあたり、ご検討いただければと思います。あと、スリランカの事業については、F S段階はガイドライン以前に実施されたものということですね。

○渡辺 そのとおりです。ガイドラインができる前に報告書ができ上がっております。

○村山委員長 そのこともあって、E I Aが少しおくらしているということもありますでしょうか。

○渡辺 E I A取得手続とガイドラインとの関係は不明です。多分別の理由によるのではないかと思っております。

○村山委員長 わかりました。それでは、ほかにいかがでしょうか。

もしなければ、コメント案についてはこれで終わりにしたいと思います。あとは今後の予定とその他ですが、今後の予定からまず。

○渡辺 平成19年度の第1回でございますけれども、4月9日を予定しております。諮問案件が続きまして恐縮でございますけれども、2時から、諮問案件についての説明会を予定しております。担当委員はここに書いてあるとおりでございます。審査会の方は3時半から、説明会を行いましたネパールの案件についての答申案協議を行うという予定にしております。

第2回は4月26日でございますけれども、今のところ3時からという予定にしております。

以上でございます。

○村山委員長　　よろしく願いいたします。

それから「その他」ですが、1つ、審査会の委員の中で田中奈美委員が入っておられますが、この3月で現在の大学を退職されて次のところへ移られるということです。そこがJICAと非常に密接な関係のある、どちらかというと事業を検討される方に進まれるということです。そういう意味で、委員を続けるのは難しいということです。そのため、3月限りで田中奈美委員については委員から外れていただくということになりました。その点、ご報告させていただきます。

そのほか何かございますか。

○田中（充）委員　委員の補充とかはしないんですね。

○村山委員長　　ええ、今のところ考えてないです。よろしいでしょうか。

○田中（充）委員　きょうの資料の採択案件リストというのは何のことですか。

○渡辺　　どのような案件が採択されて、カテゴリA、Bの案件があるかというご紹介ですので、特にご説明はしませんで、こういう案件があるということを資料として参考につけさせていただいております。

○村山委員長　　ほかにいかがでしょう。

もしなければ、これで終わらせていただきます。よろしいでしょうか。——どうもありがとうございました。