

## 第2回環境社会配慮審査会

日時 平成19年4月23日(月) 14:00~17:00

場所 JICA本部11階テレビ会議室、JICA兵庫テレビ会議室、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	菊地 邦雄	法政大学人間環境学部教授
委員	小林 正興	大阪府環境農林水産総合研究所 企画調整部 企画課
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	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国際協力学専攻教授及び専攻長
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	原嶋 洋平	拓殖大学国際学部准教授
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准教授
委員	村山 武彦	早稲田大学理工学術院創造理工学部教授
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	中村 玲子	ラムサールセンター事務局長
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

### ◇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

佐藤 一幸	日本工営	株式会社
澁谷 實	日本工営	株式会社
黒木 浩則	日本技術開発	株式会社
湊 周介	株式会社	日本開発サービス
宮崎 芳樹	株式会社	オリエンタルコンサルタンツ
室岡 直道	独立行政法人国際協力機構	社会開発部
山村 直史	独立行政法人国際協力機構	社会開発部

◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇

○村山委員長 それでは、第2回の審査会を始めさせていただきます。

きょう第1議題は、インド国幹線貨物鉄道輸送力強化計画の中間報告ということになっています。

まず事業部の方からご説明をお願いして、その後、審査会の委員の方々からコメント等をいただければと思います。よろしく願いいたします。

○山村 それでは、早速ですけれども、まず社会開発部第3グループ運輸交通第1チームの山村の方から簡単に概要をご説明させていただいて、調査団の方から調査結果、それから今年度の予定についてご説明申し上げたいと思います。

今回は中間報告ということでして、昨年11月に答申を一度いただいております。そこからの進捗状況ということで、I E Eレベルの調査、これが一応昨年度終了したということで、その簡単な概要ですね。こちらの方は区間割りをしてI E Eレベルの調査をやったという形になっております。パブリックコンサルテーションを第1ラウンド（第1ステージをワンラウンド）、ステークホルダーミーティングを行いました。また、騒音・振動につきましては

原単位を算定するための調査を行ったという状況でございます。I E Eの調査結果を今日簡単にご報告させていただきまして、今年度はE I Aレベルということで、E I Aと非自発的住民移転に係るRAPのところ、2通りありますけれども、ご説明を申し上げたいと思います。

調査団の体制は、パブリックコンサルテーション、自然環境、社会環境、公害対策ということで、それぞれの専門の団員を複数ずつつけました。調査団全体で40名ぐらいいらっしゃるんですが、うち10名程を環境社会配慮の方の担当ということで配置して調査を実施しております。簡単に概要をこちらの方でご説明させていただきました。

それでは早速ですけれども、調査団の方から調査結果、それから今年度の内容についてご説明申し上げたいと思います。よろしくお願いたします。

○澁谷 今、山村さんからご紹介があったように、1年次の調査を終えて、本年度の調査を先週の終わりから開始いたしました。本日の説明は、昨年の答申に対するコメントへの対応、さらにI E Eレベルの今までやった調査結果、その後、ビデオを5分ほど挟んで、本年度環境社会配慮の実施運営方針、これらをトータル30分ぐらいでご報告したいと思います。

答申のコメントへの対応状況でございますが、コメントの分類に従ってお話し申し上げます。

代替案検討につきましては、既存線改良案、貨物新線案、旅客新線案について定性的な特性、将来需要、線路容量、コスト比較を行った結果、貨物新線案が最適であるという結果が出ております。道路輸送との比較においての、鉄道整備の有利性については、タスク2のプロジェクト評価において明確に実施いたします。

調査の実施方法でございますが、全線ビデオ撮影、衛星画像解析、それらによってラピッドサーベイを行い重点箇所を抽出いたしました。また、騒音・振動の実測調査を実施、評価のための原単位を取得しております。

住民移転に関しましては、成立予定の移転法、これをレビューして国際機関の非自発的移転との整合性を確認していますが、合わぬところはJ I C A、J B I Cのガイドラインに従うようにいたします。新設迂回区間の移転建物数、これを衛星画像において概略把握しております。

ステークホルダー協議におきましては、第1ラウンドのステークホルダー協議を実施いたしました。

環境社会配慮の実施体制については、環境ワーキンググループ、これの設立と運営をアシストしております。また、プロジェクトの環境社会配慮を実施する主体を現地にて確認しております。

第1回の環境審査会以降の動向としましては、我々がレビューするインドのコンサルによる

調査であるPET2において、これは1月に受領したものでございますが、デリー近郊、Rewali-Dadri間で新しいトンネル、これが提案されております。また、踏切を原則すべて立体交差にするということに変更されております。更に、用地取得面積が増加してございます。このような環境にかかわる問題点が増加いたしました。

例えばここで立体交差についてでございますが、東回廊については293カ所ありましたのが556カ所、また鉄道との交差については21カ所、また西回廊においては道路との交差が751カ所、鉄道との交差が35カ所になっております。

代替案との比較検討につきましては、タスク1では鉄道整備の代替案について比較検討を行いました。貨物新線建設の必要性評価、ゼロオプションとの比較については、タスク2のプロジェクト評価において総合的な要素を考慮してまとめる予定でございます。

代替案比較の検討で各代替案の説明及び想定される事業、さらに環境社会面での想定される負の影響の一覧表でございます。

これは西回廊においてコンテナ需要をどのように需要予測を検討して決めてきたか、その検討フローでございます。

これはタスク2で行いますが、ゼロオプションの環境面からの評価。これはCO<sub>2</sub>の排出量の例でございます。このほかのいろいろな評価ポイントにおいても、定性的・定量的に既に調査しております。

○佐藤 それでは、わかりまして、環境社会配慮調査（IEEレベル）の実施方法につきましてご説明申し上げます。

このスライドは、IEEレベルの評価の実施方法の手順を示したものでございます。まず、需要逼迫度に基づきまして区間分割いたしまして、その区間ごとに建設される構造物のインベントリーと注意を要するエリアのインベントリーを作成いたしております。それぞれ構造物のインベントリーから環境影響、社会影響がどのようなものがあるかということ抽出しますとともに、その区間ごとに注意を要するエリアが幾つあるかということカウントいたしまして、区間ごとの環境社会配慮面からの優先順位というのをつけております。

このスライドは、区間割りを示したものでございます。西回廊6区間、東回廊4区間に分かれています。これはRITES社が作成いたしておりますフィジビリティ・スタディー・レポートに準拠したものでございます。Aと書いてあるのが比較的需要が逼迫している区間、Bというのは中程度の需要逼迫区間、Cというのはまだ需要に逼迫の余裕があるという区間でございます。

このスライドは、DFCで建設が予定されている構造物、特に環境社会配慮面から注意が必要となるものを列挙したものでございます。都市部に新設される迂回路区間、それからジャンクション駅、ターミナル駅、クロッシング駅、跨線橋、トンネルといったようなものがございます。

跨線橋と申しますのは、これはジャンクション駅の例でございまして、既存線との接続に当たりまして接続する路線でございまして、道路で申しますとインターチェンジのようなものを想定いただければと思います。

次に、区間ごとの影響度合いの把握でございしますが、社会環境影響を示す指標をまず選定いたしまして、おのおのの指標ごとに平均値、標準偏差を算定いたします。それに基づきましてスコアを算定いたしまして、そのスコアを合算することによりまして総合得点を出し、その総合得点の大きい順に区間の順位づけを行っております。下の方にございます表は社会環境の指標、それから、この次のこのスライドは自然環境及び公害の指標でございまして、おのおのの平均と標準偏差を用いてスコアを算定いたしております。これが社会環境の算定結果でございまして、こちらは自然環境と公害の算定結果でございまして。

特に注意を要する点としまして、アラバリ山脈のエコ・センシティブ・エリアというものがございまして、これはデリーの近郊およそ50キロメートルに位置してございまして、アラバリ山脈という脆弱な地質帯をトンネルで通過するというような計画になってございまして、なおかつ、その通過する上の区間につきましては、台地上で地下水を用いまして畑作をしているということがございまして、地下水位低下による農民耕作への影響というのが懸念されるのではないかと申しております。

これが、グーグルアースを用いまして把握しました断層帯と予定路線の図でございまして、真ん中のあたりにちょっと断層が見えるかと思いますが、かなり段差があるということが見てとれます。このトンネル区間につきましては、インド側の技術的調査の熟度がまだ低いということがございまして、トンネルなしの迂回路案を代替案として検討いたしまして、まず必要性を検討し、今年度の調査では、今後実施すべき事項というのを整理し、調査終了後のインド側で実施していただくということを想定しております。ちなみに、暫定的ではございまして、必要となると思われる調査項目というのは、少なくとも地質調査、地下水調査、用地買収の調査、それから農民生計への影響調査ということは必要になるかというふうに考えております。

もう一点、注意を要する地点といたしまして、バラムアンバジ野生生物保護区というものがございまして、これはグジャラート州、ラジャスタン州の境界付近に位置してございまして、1989年

に熊、ハイエナ、ヒョウ等々の保護対象種を保護するために設定されたものでございます。図に書いてございますけれども、このワイルド・ライフ・サンクチュアリーの方、約2.4キロ、境界線内を通過しているということと、このあたり、指定部族が割と多いという情報がございまして、家畜放牧をこのあたりでやっているというような情報もございまして、動物の移動障害調査がないかどうか、あるいは放牧の状況がどのようになっているのかということ調査する予定としております。

騒音・振動につきましては、デリー近傍の10地点におきまして、列車のタイプによってどのように騒音・振動のレベルが違うかという原単位の取得ということをやっております。調査結果は別添でお配りしてございます事前資料に書いてございますけれども、騒音につきましては、インドの環境基準を超過している例が多くございますが、振動につきましては、日本の鉄道振動の指針値というのがございますが、そのレベルと比較して下回っている事例というのが多い状況でございます。

今回の調査ではデリー近傍での調査ということで、ほかの都市での調査というのは行っておりません。これは1つには、列車のタイプごとの原単位を取得するという目的で、多種多様な列車が通過する地点ということでデリーを選定しておるんですけども、他地域での調査というのは行っておりませんし、学校、病院といったような、いわゆるセンシティブレセプター近傍での把握というのが不十分でございますので、次年度ではその調査を行う予定でございます。

一方、非自発的移転に係ることでございますけれども、インド側ではランド・アクイジション・アクトというのがございまして、これは、基本的には鉄道省の方から予定路線を示して、各州のディストリクトコレクターと呼ばれる人たちに用地買収の申請を行います。それでディストリクトコレクターが必要な調査をいたしまして、内容を公示して進めていくということになっております。

ただし、これにつきましては、従来から補償基準ということが問題にされてきておりました。最近、ナショナル・リハビリテーション・ポリシーというのが提案されまして、これは2007年に国会で法律にされるというふうに聞いております。まだ法律にはなっていないということでございますが、内容といたしましてそちらに書いてございますが、社会影響や損失にかかわる調査をし、その内容を住民協議を通じて的確に伝達するすとか、あるいは、生活再建水準というのは従前の水準以上にしろとか、世銀、ADBの過去のプロジェクトの経験を用いて改定はされてきておるのでございますけれども、スクオッターに関する記載というのはまだ残念ながらございませぬので、この点につきましては、調査団として鉄道省側に提言を求めていく予

定としております。

あわせて、調査団といたしまして、移転建物数の概略把握というのを行っております。グーグルアースを用いまして、PET1という1つ前の時点の都市部迂回路の線型データを用いまして、それでどのぐらい移転が起きるかということ概略把握したものでございます。一部画像が不鮮明な区間がございますので推定によっておりますが、結果といたしまして、トータルで約2,110軒、東回廊約1,300軒、西回廊約810軒ということでございます。うち、比較的多くの住民移転が発生する箇所ということで、おおむね50軒以上という基準で切りますと、東回廊は7カ所、西回廊は5迂回路ということになります。特に大きい迂回路、移転が多い迂回路区間はそちらに挙げてあるとおりでございます。問題点といたしまして、まだ迂回路線型というのが固まっておりますので、調査団として移転を最小化するように代替案の線型というのを提案させていただいております。鉄道省側でこれを採用していただければ、西回廊については住民移転がかなり回避できるのではないかという見込みを持っております。

これが調査団が実施しました線型レビューの結果でございます。赤い点線が現行路線でございます。それに対しまして白の細かな点線というのが、RITES社が提案しております都市部の迂回路ということなんでございますが、ごらんとおり、都市部を全く分断しておるといような状況でございましたので、調査団といたしまして、黄色の点々と書いてございますが、そのルートを提案して、こちらを採用してくださいねという話をしております。

一方、ステークホルダー会議でございますけれども、9州1首都圏で実施いたしております。おおむね迂回路など影響が想定される地域の近傍を選定して実施をいたしております。開催までの手続は、まずステークホルダーの特定化をいたしまして、各州政府に対して開催許可願を出しまして、ステークホルダーへの連絡、これは文書による行政組織を通じた連絡とあわせて、ミーティング・ファシリテーターとして雇用いたしましたNGOが、その村ごとに口頭で伝達をいたしております。開催後、参加者からアンケート調査を行っております。

このスライドは、開催場所と開催日時、参加人数を示したものでございます。

参加された方々の社会的属性について分析いたしますと、全10カ所で1,053名の参加がございました。割合として、普通の方が54%、バックワードカーストと呼ばれる、カーストでも比較的低位のカーストの方の割合が25%、いわゆる指定カーストと呼ばれる方が16%、指定部族が5%という割合になっております。ちなみに、インド国における人口に占める指定カーストの割合は16%、指定部族の割合は8%ということでございますので、おおむね人口に比例するような形での参加があったのではないかというふうに考えております。

このスライドは、質問を大きく分けたものでございまして、プロジェクトの概要に係る質問、技術面での質問、それから社会環境面で正の影響への質問、それから負の影響への質問、自然環境、公害といったような形で質問が出ております。

第1ラウンドのステークホルダー会議を実施しましたことから言えることとさせていただきますけれども、1つは開催告知手段ということですが、ビラやオート三輪、これは前回の審査会で調査団として採用しますということをお願いしましたが、比較的狭いエリアでは有効でございますけれども、大規模な広範囲なエリアということになりますと、やはり広範囲な報道が可能な新聞、ラジオということが有効ではないかというふうに思っております。それから、もう一点、パンチャットシステムを活用した情報告知というのは有効ではないかというふうに考えております。パンチャットシステムというのは、スケジュール・カーストですか、スケジュール・トライブの方々の優先議席が議会——パンチャットシステム自体は議会ですが、そういう議会の中にそういう社会的弱者の方の優先議席というのがございますので、そこを通じることで、いわゆる社会的弱者への情報普及というのはかなり有効にできるものというふうに考えております。

あと、環境社会配慮の実施体制でございますけれども、環境ワーキンググループというのを設立いたしております。これは、本来であれば、インド国の法令上は鉄道事業における環境影響評価は不要ということなんでございますけれども、今回に限り、それを鉄道省として認証するという組織でございまして、組織図はそちらの方に書いてあるとおりでございます。アカデミックアドバイザーと呼ばれる方々を雇用いたしまして、それぞれ社会、自然、公害担当の専門家で、インド工科大学のルーキー校の教授を務めておられる方々ですが、その方に環境ワーキンググループに参加いただきまして、調査の方法や報告書の内容に対する助言というのをするようにしていただいております。このプロジェクトでございますけれども、用地取得は鉄道省が実施することになるんですけども、それ以外の部分につきましてはDFCCI、Dedicated Freight Corridor Corporation of Indiaという新しい事業主体が設立されて実施されることになっておりまして、こちらが自然環境・社会環境調査、それから住民移転計画、特に生計回復計画の実施主体になるという予定になっております。今年度の調査におきましては、このDFCCIのメンバーを環境ワーキンググループに参加するように要請をいたしまして、積極的な関与を求めていく方向で運営する予定でございます。

それでは、今年度の調査の一環といたしまして行いました現地のビデオ撮影、全線踏査のかわりとしてビデオ撮影を行ったんですけども、その状況をお示しいたしたいと思っております。お



願います。

(ビデオ上映)

このムガールサライ駅というのは、先ほどお示ししました東回廊の一番東端になるところでございます。東回廊はウッタルプラデーシュと呼ばれる州をおおむね通過することになっております。今示しているカンプール駅というのは、大体東回廊の中間地点に当たるところでございます。

先ほどちょっとお示ししましたジャンクション・ステーションが設置される駅の状況でございます。

サハランプールというのは、東回廊のかなり北側の方、ムリヤナに近い方になります。

パンジャブは東回廊の終点に近いところですね。それから住宅地。ウッタルプラデーシュと書いてありますが、これはミールートと呼ばれる東回廊の北側に近い区間になりまして、かなり沿線に建物が立て込んでおる。こういうところは基本的には迂回路を設置するという計画になっております。

それから植林・森林地でございますが、カラナウル、これはやはり東回廊の北側のパンジャブ地方でございます。

先ほどちょっと触れました野生生物保護区でございますけれども、ラジャスタン州、ちょうどこんな感じのところを2.4キロばかり通過しているということでございます。インドの法令によりますと、本来であれば鉄道の方が先についておりますので、野生生物保護区の境界を変えろという話になるんでしょうけれども、それがちょっともう法律的には変えられないというようなことでございますので、影響調査したいというふうに考えています。

これはヤムナ川というインドの大きな川がございまして、そこを通過する鉄橋でございます。これはウルハス川という、西回廊の方になりますけれども、バサイロードーJNP T間にございます。マハラシュートラ州でございます。かなり長大な橋梁になってございます。

それから、跨線橋でございますけれども、かなり数が多いございまして、特に車が通行することでございますので、勾配の問題がございまして、余り急にはできないということがございますので、アプローチの区間が長くなるので、歩行者にとってはかなり厳しいということで、見てのとおり通らないで渡っちゃう人というのがかなりおります。

これはマハラシュートラ州タネ、ムンバイの近くでございますけれども、約60キロ付近です。湿地ということで、画面左側に水がたまっているところがちょっと見えるかと思えます。

それから、これは踏切の様子でございます。ちょうど列車の後ろにつけて撮影をしたもので

すから、列車が通過すると、もうすぐに人が渡ってしまっているという状況がございまして、ちょっと安全面でいかななものかというところはございます。

以上でございます。

以上の調査結果を踏まえまして、今年度の環境社会配慮調査、E I Aレベルの実施方針につきましてご説明申し上げます。

基本方針でございますが、調査対象区間は、需給が逼迫状況にあり、かつ調査期間中にE I A実施のための基本的計画策定が終了している区間ということで選定いたしまして、西回廊はRewali-Vasai Road間、東回廊はMughal Sarai、Sarai-Dadri間、対象となります州は西回廊はマハラシュートラ州、グジャラート州、ラジャスタン州、ハリヤナ州、デリー首都圏で、合わせて15ディストリクト、東回廊につきましてはウツタルプラデーシュ州の22ディストリクトということになります。

調査の内容でございますけれども、1つは、現地ステークホルダー協議を含みます非自発的移転計画（案）の策定の調査、それから、先ほどご説明申し上げました野生生物保護区、それから保全林、保護林に係ります自然環境調査、それから騒音調査、ステークホルダー協議、それに合わせまして、将来インド側が実施することになります区間につきましてのI E E調査から構成されております。

E I A調査につきましては、基本的に州ごとに取りまとめますけれども、住民移転計画につきましては、インドの住民移転制度というのが基本的にはディストリクトということを中心に行われておりますので、ディストリクトごとに取りまとめることとしております。ステークホルダー協議につきましては沿線の37ディストリクトで実施いたしますし、住民移転計画の中で村落レベルでの協議も視野に入れて作成をいたしたいというふうに思っております。

それから、先ほどちょっと触れました跨線橋につきましては、基本的には円借の実施する事業対象外ということといたしてございまして、かけかえはインド側が基本的には実施するということを想定いたしてございます。

調査団といたしましては、9つのタイプにR o Bを分けまして、それぞれの概略設計を行いますとともに、それぞれのタイプごとに代表的なものを1つずつ選定いたしましてE I Aをかけることといたしてございます。それ以外の項目、R o Bにつきましては、何をどう評価すべきなのかという調査項目、調査内容、それから、それをどういうふうにして承認していくのかという承認手続など、対応すべき事項というのを提案する予定としております。

非自発的移転及び生計回復計画でございますけれども、先ほど対象区間というのを示した

しましたが、その中の迂回路区間ということを中心に置いて実施することといたしております。特に手順といたしましては、影響者の特定化をした上でサンプリング調査によりベースライン調査で生計水準というのを把握いたしまして、それに基づいて想定される被影響者との協議ということを行います。ただし、地籍調査ということはまだ実際行われておりませんので、実際、この人たちが影響するということではございません。それから、フレームワークを作成いたしまして、実施担当する機関の組織案と必要なトレーニング案というのを提示することといたしております。

先ほども申し上げましたけれども、基本的にこの調査で対応いたしますのは、いわゆるエンタイトルメント・マトリックスと呼ばれるものについての案を提示することとでございます。したがって、個別のPAPとの契約の合意に係る確認というのは、地籍調査がないとできないこととございますので、この本調査終了後の次のフェーズ、D/Dということになるんでしようけれども、その段階で実施することというふうに考えております。ちなみに、線型確定に係る調査でございますけれども、今インド側が実施しているというふうに聞いておまして、成果は2007年6月ぐらいに出てくるというふうに聞いております。

パブリックコンサルテーションでございますけれども、影響が及ぶ度合いに応じてステークホルダーを区分いたしまして、特に影響度が大きい被影響者を住民移転計画等の中の現地ステークホルダー協議で対応いたしまして、その他の一般的な方々につきましてはパブリックコンサルテーションの方で対応いたしていきたいと思っております。対象となりますディストリクトは、西回廊15ディストリクト、東回廊22ディストリクトの合計37ディストリクト、開催場所につきましては、指定部族や指定カーストの多い村落ということを特定化しておりますので、その位置に留意して開催場所を選定していきたいというふうに思っております。

告知や協議の内容でございますけれども、社会環境の内容は当然でございますが、自然環境ですとか公害部分についての影響説明も含めることといたします。開催の告知でございますが、基本的にはパンチャヤットシステムを活用した情報普及とあわせて、マスコミと、あと局地的にはビラや三輪車活用による情報普及ということを考えております。

あと、フィードバックということですが、第2ステージ、これから本年度調査で行いますけれども、それでいった結果を、各グラム・パンチャヤットの代表の方に来ていただきまして、その方々が各村々に持ち帰って協議をしてもらって、第3ステージのコンサルテーションでその結果を発表してもらうというような形を考えております。NGOの選択につきましては、地元非常に経験豊富なNGOを選定いたしますとともに、特に農村開発ですとか住民移

転のプロジェクトを手がけたことがあるところを選択したいというふうに考えております。必要に応じまして補完ステークホルダー会議を開催することとしております。

自然環境調査でございますけれども、対象といたしましては、バラムアンバジ野生生物保護区及び沿線1キロメートル以内に立地しております保護林及び保全林区ということでございます。バラムアンバジ野生生物保護区につきましては、まず許認可上必要となる事項を確認いたしまして、ライントランセクト法によります動物痕跡調査、対象範囲は既存線より両側2キロを想定しております。あわせまして、近傍に指定部族が多い集落がございますので、その方々の放牧状況調査もあわせて行いますとともに、必要に応じて迂回路の提案をすることとしております。

保全林、保護林につきましては、1つ留意点でございますが、これは森林局が自分たちの収益のためにリザーブしているという意味でリザーブド・フォレスト、あるいはプロテクテッド・フォレストということでございまして、いわゆる生態学的な意味で保全しているということではございません。したがって、ここを仮に改変することになりますと、必要な補償植林というのを行って、その費用を事業者が負担すれば保護林、保全林は解除できるという法的手続に一応なっておりますが、詳細につきましては、各州政府の森林局、この区域を管轄している部署でございますが、そちらに確認をいたしまして、具体的にどれぐらいの補償植林が必要なのかということ算定いたしまして、プロジェクトコストに反映させたいというふうに考えております。

騒音・振動の実測調査でございますけれども、今年度は特に新線予定沿線沿いの影響を受けやすい地域、いわゆるセンシティブレセプターと呼ばれる地域でございますが、学校、病院等、約60カ所、典型的な場所を選定して実施する予定でございます。あわせまして、その計測結果に基づいて定量的予測と評価、環境緩和策の策定をして提案をしていきますとともに、必要なモニタリング計画と、そのコストというのも算定する予定にしております。

以上でございます。どうもありがとうございました。

○村山委員長 どうもありがとうございました。

それでは、あとの時間を使って委員の方々とのコメントをいただければと思います。時間としては40分程度を予定しておりますので、ぜひこの機会にご意見、ご質問等があればお出しをいただければと思います。

長谷川委員、どうぞ。

○長谷川委員 どうもありがとうございました。

最初の I E E の指標のところですね。スライドでいうと17番目から20番目ぐらいにかけてですか。ちょっとよくわからないので、いま一度詳しくというか、わかりやすく説明してもらいたいのと、それから、I E E の結果が、次にくる E I A の基本方針にどんなふうに活かされているかが、ちょっとクリアじゃないんですね。この辺、ちょっとお願いいたします。

○佐藤 まず、指標についてご説明をしたいと思います。パワーポイントの方に切りかえていただけますでしょうか。

例えばこれをごらんいただければと思いますが、社会環境の S 1 という指標がございます。これは1キロメートル当たりの用地取得面積を区間別に示したものでございます。E-Aの区間ですと1.75、E-Bの区間ですと1.48、E-C1ですと3.17、E-C2ですと3.09というような感じになるわけでございます。これを全区間の平均をとりますと、先ほどちょっとお示しましたが3.10、それから標準偏差が0.81ということになります。

それで、この値を評価するに当たりまして、スコア1、2、3というのを設定しております。スコアの1というのは平均以下の場合、それから、スコア2というのは平均を超えて平均プラス1標準偏差以下の場合、それから平均プラス1標準偏差を超える場合にスコア3という値を付与しております。便宜的にスコア1を緑、スコア2を黄色、スコア3を赤というふうにしますと、先ほどの図のとおりでございまして、例えばE-Aですと3.10という平均以下でございまして、1というスコアが付与されまして緑になるというようなことでございます。S2、S3、S4につきましても、同じような考え方に基きまして点数づけを行いまして、それで例えば社会環境ですとS1からS7までの点数を足し合わせております。例えばE-Aの区間ですと、S1ですと1、S2ですと緑ですから1、S3は緑ですから1、S4は黄色ですから2、S5は黄色ですから2、S6は黄色ですから2、S7は緑ですから1ということになりまして、上からS1からS7まで足しますと9ということになるわけでございます。同様にE-B、E-C1、E-C2ということで、おのおの区間ごとに点数を付与いたしまして、その点数の大きい順に、特にどの辺が社会環境面で見ると重たいのかということが、この図を見てわかるかと思えます。特に、この赤がついているところというのが環境社会配慮上影響が大きいだろうというふうに考えられるところでございまして、E-C1、C2ですとか、あるいはW-B1というのはS2、S3という値が赤でついていますので、移転の影響が相当大きいだろうということになります。

他方、S7、S6というのは指定カーस्टの割合なんですけれども、E-C1、C2ということで、このあたりは大きいということになります。それから、S7でございまして、

これは指定部族ですが、B-2とA-1という、このあたりで割と多いという、局所的に多い地域というのが限られているのが、この表から読み取れることかと思えます。それから、E-C1、C2というのは、移転の面でも、あるいはスケジュールド・カーストの面でもかなり大きいということですので、この辺は事業の優先度合いの選定を環境面から見た場合には、多少劣後的に考えるべきではないかという議論を調査団内ではいたしておるところでございます。

あと、影響度合い、IEEとEIAとの兼ね合いということなんでございますけれども、E-1、E-2の区間につきましては、特に需要面ではCという番号がついておることでもわかりますとおり、需要逼迫度から見ると、それほど優先度は高くないということですので、こちらよりは、むしろ事業逼迫度が高い区域ということを、例えばE-AですとかW-A1、A2といった地域を優先的に考えるということになるんでございますけれども、その中で、特にこっちは自然環境面でございますけれども、W-A、A2ですとかW-A3のところ、国立公園ですとか保護区といったようなものがかなりございますので、こちらを優先的に取り扱うということで、次年度のEIA調査を計画いたしておるところでございます。

○村山委員長 長谷川委員、よろしいでしょうか。

○長谷川委員 多分、もう少し時間をかけると理解させてもらえると思うんですけども、多分かなり高等な統計技術を使われて、科学的な背景のもとにやられてはいると思うんです。ステークホルダーミーティングでも、多分この結果をお示しになられたと思うんですが、今のよな説明で、住民の方たちはよくご理解してくれていたのかどうか。いかがですか。

○佐藤 1回目のステークホルダー協議では、主としてプロジェクトの内容について概略的に説明をいたしておりまして、特に具体的な影響というところまではお話をいたしておりません。

○村山委員長 よろしいでしょうか。高等な統計分析とおっしゃいましたけれども、私にはそう見えなくて、これは分布の形にかなり依存しますので、それで標準偏差だけで判断していいかというのはちょっと疑問ですね。それだけは申し上げておきたいと思えます。

ほかにいかがでしょうか。中山委員。

○中山委員 やはり初歩的な問題なんですけれども、今、村山さんがおっしゃったように、例えば平均が1.65で標準偏差が1.65というS2について、果たしてこの基準を適用するのが妥当かどうかというのは私も疑問に思えます。何かそれ以上の問題として、例えばこれで言いますとスライドの(5)の暫定評価2分の1に、これは基本的にE-AとかS1とかS2とかS3の項目について、各区間を横並びで見るときには、この指標で十分見ると思うんですけども、

問題は、それを縦に足すときに、S 1からS 7までをすべてウェートを同じだとして足して、それで何点という評価が果たして本当に妥当なものかどうか。例えば社会におけるインパクトにおいて、1キロメートル当たりの用地取得面積と、それから区間村落数に占める指定カーブト人口超過村落数の比率というのが全く同じ割合で評価できるものかどうか。

例えば、仮に標準偏差と、それから平均値を使うということを知ったとして、何か非常に大きな問題があるのであれば、例えばこの表でいうならば、赤の数が多いところが優先的に調査すべきであって、必ずしも何かすべて縦に足した総計の大小で判断するよりも、一番危ないところから優先して調査するという考え方もあるように思うんですね。これを見ますと、大体その2つは同じような順位づけをしていると思うんですけども、調査の本来の目的として、危ないところを押さえるのか、それとも平均値で評価するのかというところは、一番最初にまず議論がなされて、何らかの方針が明確に打ち出されてしかるべきではないかなという気がいたします。

○村山委員長 今の点、いかがでしょうか。

○佐藤 基本的には、この分析の目的は、例えばどのあたりが社会環境面で一番影響が大きそうかということ把握することを目的にしております、必ずしも順位づけを行うことに意義を見出しているものではございません。したがって、赤がついているところというのは優先的に考えるというふうに考えて、調査計画もそのように立案しております。

○中山委員 ありがとうございます。

○村山委員長 今の点は、長谷川委員の後半のご意見にも関わりますが、こういった分析がE I Aレベルの調査にどういうふうに活かされているのか、ちょっとよくわからないんですね。それがどこに書いてあるのか、もう一度説明していただけますか。つまり、ある区間を優先的に調査をすると、それがどこに書かれているのかということです。

○山村 私の方から、補足的に説明させていただきます。

E I Aに関してなんですが、まず、この19、20でいきますと、下側の方ですね。自然環境への影響ですとか、それから公害面、こういうところで影響が大きそうなところを、これは特定区間として出すということで、影響の大きそうなところを今年度少し深く調べましょうという方針であります。上の方の社会環境なんですが、こちらの方は少し考え方が違って、影響の少ないところとか、需給状況と見合いで考えているんですが、早く事業に至らない区間、ここをまず棄却しまして、残った全区間を一応対象にして、広く浅くなるかもしれませんが、全部さらいましょうという考え方であります。ですので、少し社会環境とほかの自然公害環境

とは使い方が違うんですが、そういう考え方で基本的にはおります。I E Eの方では、一応全線をどういった影響があるかというところを見たかったものですから、まず区間分けをして、こういう形で色分けをしてみたということになります。

○村山委員長 お話としては理解できる面もありますが、きょうの資料の中ではそのあたりは十分説明されていないと思います。そういう理解でよろしいですか。

○佐藤 きょうの資料、こちらということでしょうか。

○村山委員長 パワーポイントの資料です。

○佐藤 このE I Aの方の実施方針の対象区間の部分ですとか対象の項目ですとか、その辺のところを、今、私のさせていただいた説明に基づきまして照らし合わせていただけるとわかるかと思えます。どういうふうにはじき出したかという考え方のところに当たるかと思うんですが、その部分は明記はされていませんけれども、結果としては反映されているという理解でおります。

○村山委員長 わかりました。あまり1つの点について時間を使ってもバランスが悪いと思いますので、ほかにご意見、ご質問ありましたらお願いいたします。

○中山委員 非自発的移転については、ナショナル・リハビリテーション・アクトが国会を通過すれば、それに基づくという考え方でよろしいわけですね。

○佐藤 インド国の法制度上はそういうことなんでございますけれども、例えば国際機関の移転ポリシーに準じますと、やはりスクオッターの問題ということがきちんと対処されない限り厳しいのではないかとこのように考えておりますので、調査団としては、インド側にスクオッターに対する補償基準ということを上昇するように働きかけていくということを考えております。

○中山委員 わかりました。ということは、ちょっと厳密に言うと、ナショナル・リハビリテーション・アクトの中にはスクオッターの扱いについて明示されていなくても、この今検討しているプロジェクトについては、スクオッターについてもナショナル・リハビリテーション・アクトで規定されている以上の対処を要求するというふうに理解してよろしいのでしょうか。

○佐藤 調査団としてはそのように考えております。

○中山委員 承知いたしました。

一見問題ないように思うんですが、あくまでもコメントとして申し上げますと、それをやりますと、一国の中で補償に対してダブルスタンダードとかトリプルスタンダードが生ずるんじゃないかということをやっと懸念いたします。つまり、外国からの資本なり援助が入



っているところは手厚い補償が行われて、そうじゃないところは手厚い補償が行われたいというの、援助を与える方からすると、自分のお金で出したところは手厚い補償が行われて、我々の手は汚れていないということになるんでしょうけれども、一国家の方針として、財源によって補償の手厚さ、手薄さが生ずるということに対しては、私はちょっと一つの国の中の政策の整合性という意味では懸念を持っていることを申し上げておきますけれども、だからといって、このプロジェクトについては手厚い保護をするなということをも主張するものではありません。

○村山委員長 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

この案件については、審査会として一度答申を出して、それに対する対応ということで資料もいただいているんですが、答申の中で、全体に関する内容についても記述があったと思います。今回の資料では、きょうの紙でいただいているものにもないですし、ファイルでいただいたものにもなかった。この点についてどういうふうにお考えなのかというのが1つお聞きをしたい点です。これは、先ほどの議論の中でもありましたように、やはりこの案件は2,800キロという非常に長い区間を対象にして、しかもあと半年でE I Aレベルまですべて終わると、時間的にも空間的にも非常に厳しい状況で進めている。これに対応するには、やはりある程度限定的に区間を決めながらやっていかざるを得ないというふうを考えるわけですが、その点についてはどういうふうにお考えなのか。

それから、もう一つは、やはり時間的な制約の中でやろうとすると、どうしても限界があるわけです。ですから、わかっていることも確かに出てくるんですが、わからないこともかなり出てくる。そういうことについても答申の中では記述があったと思いますけれども、その点についてはどのようにお考えなのか。今の2点、コメントいただければと思います。

○佐藤 まず、わからないこと、あるいは調査内でできないことということにつきましては、1つは、先ほどちょっとご説明申し上げましたトンネルの区間の問題というのがございます。これはPET2という1月のレポートが出てきた段階で突如入ってきたというものでございまして、技術部隊の方に確認をしましたところ、はっきり言って、ちょっと技術的にも熟度が低いということでございますし、環境面でも、先ほど申しましたようにトンネルの上で畑作をしているということで、社会環境上の問題も懸念されるところでございまして、これについては調査団としては、とても調査期間内で終わるということは難しいと思いますので、この点につきましてはどういうことをやってくれと、どういうことを逆にすべきなんだということを技術協力の観点から先方に伝えて、将来、このトンネルを仮に掘るということになったときには、

それを生かしていただくというような形で実施することを考えております。

○山村 シート14の中で段階整備の区間割りをしてあるのですけれども、この中で特に大事だと考えている区間、先ほど自然環境面とかあったと思いますけれども、まずそういうところで大事なところとか、社会配慮上重要な区間ですとか、そういうところのご説明をまずいただいた方がよろしいかと思っておりますけれども。

○佐藤 パワーポイントに切りかえていただけますでしょうか。

1つは、これは先ほどの区間割りの図でございましてけれども、特に厳しい区間ということになりますと、1つは住民移転が避けられない地域というふうに書いてある。デリーの近傍になりますけれども、このあたりはかなり厳しいだろうというふうに考えております。それから、トンネルの地下水への影響及び住民移転が避けられない地域、これはRewali-Dadri間になりますけれども、この辺がやはり厳しいだろうというふうに考えております。それから、動物保護区の既存路線通過ということで、この辺はやはり要調査ということに考えております。

それで、調査で対応できる部分につきましては対応いたしますし、できない部分につきましては、将来、このようなことをちゃんとやってくださいよということを経営報告書に書きまして、それをインド側にやっていただくように、調査団として働きかけていくということに考えております。

○村山委員長 今の説明は、あまりきょうの資料には反映していなかったように思いますが、答申の中では一番最初に挙げたということは、やはりそれなりに重みを持って置いたというふうに思っていますので、やはり非常に大規模かつ短期間ということがありますから、そういったことをぜひ考慮して進めていただきたいというのが趣旨だったと思います。今回の資料では、なかなかそのあたりがよく見えない感じでしたので、質問させていただいたということです。

それから、もう一つ危惧をするのは、I E Eのレベルだとはいえ、各州で行われたステークホルダーミーティングについてきょうも資料をまとめていただいているんですが、これについてどのように評価をされているのかということです。例えば、シートの35、36のあたりでは、各州でやって、全体としては1,000名ぐらいの方々が参加をしていただいた。これについてどのように評価をされているんでしょうか。

○澁谷 現地に、今これを担当しております湊からの意見をちょっと聞いてみます。湊さん、これに対して返事、お願いいたします。

○湊 インドからの画像は入りませんが、声は入っていると思いますので、このまま続けさせてもらいます。

今の案件の広さ、それからプロジェクトの調査範囲の広さと、それから時間の短さということとを考慮して、どのように環境の調査をするのかというご質問に対してですけれども、全域のうち、このプロジェクトの区間になる部分ということを経済面、それから経済面からも総合的に判断した結果、東回廊はMugahr SaraiからDadri間、それから西回廊に関してはVasai Roadからデリー近傍を通過してDadriまでというふうに限定して、今回の時間の中で調査が完了するように、しかも最大限、しかも時間的な制約、しかも調査費用の面からの制約ということも考えて、最終的にその区間を調査対象といたしました。それが1点です。

それから、先ほど佐藤からも話がありましたように、今回の調査の中で、恐らくいろいろな漏れ、それから情報の収集不足というような点もありますので、それは最大限どのような問題が後で起きるかということも考慮した上で、詳細設計の段階でナショナル・リハビリテーション・ポリシー2006という政策が今インドにありますけれども、それを踏まえた上で住民移転の計画をきっちり実施する。実施する内容については、ナショナル・リハビリテーション・ポリシー2006に明確に書かれてありますので、原則的にはそれに沿って実施するというような形で、情報の漏れというものはD/Dレベルでカバーできるというふうを考えております。

それから、ステークホルダーミーティングの評価に関しては、ご指摘のように、大変広い地域で粗っぽい調査をやらなくてはいけないということもありますので、可能な限り現実的な情報が、特に直接的影響を受ける人たちのためにきっちり届くようにするという点で、第1回目のミーティングは情報のディスセミネーションという形で、情報を広くばらまいたというスタンスで実施しております。

それから、参加者に関してですけれども、調査範囲の広さを考えれば非常に少ないというのが現実でございます。ただし、短期間のノーティスで、例えば1つの州、ウッタルプラデーシュというような州は非常に広い州ですので、その日に確実に来られる人がいるかないかという問題もありますし、あるいは、仮にノーティスを受け取ったとしても、何らかの理由で出席できなかつたりというさまざまな問題があると思いますので、私としては必ずしも100%の評価は与えられないんですけれども、少なくとも直接的な影響、あるいはこのプロジェクトに大変興味を持っている人たちの10%ぐらいの人たちに対しては情報が渡ったのではなかろうかというふうに思われます。第2回、第3回に関しても、恐らくそういう傾向が起きることとも考えられますので、調査の実施体制のところちょっと述べましたように、第2回のステークホルダーミーティングの後は、各村へパンチャヤットの代表が話を持っていった上で、各村の少なくとも村長さんまでには、このプロジェクトの話がおりていく。その村長さんたちが直

接影響を受ける家族に対して、移転の可能性があるんだけど、これからどうしようかというのを各村で話し合っていて、それを第3回のステークホルダー会議にかけていただいて、最終的に合意できる部分は合意する、合意できない部分については合意できないということを議事録に明確にした上で報告書にしたいと考えております。

以上です。

○村山委員長 ありがとうございます。現地の状況、ある程度理解をしたのですが、今おっしゃっていただいたように、今回のステークホルダー協議についても、やはり十分とは言えない部分があるということだと思います。ファイルでいただいた資料を拝見しても、場所によっては多分影響を受けるということだと思いますが、そのピレッジ数が1,200ぐらいある中で、参加者は96名というような形で出てきているところの会議もあったりする。そういうような形で、数としては1,000名ですが、対象が非常に広いので、これは決して多くはない。むしろ少ないわけですね。そういう中で、そのあたりが十分評価をされた上で進めようとしているのかどうか。それがなかなかきょうの資料、あるいはファイルで送っていただいた資料では読めなかったもので、ぜひそういうところを理解された上で進めていただきたいというふうに思っています。

それからあと、ちょっと確認ですが、E I Aのレベルで対象区間にされている西と東の区間がありますね。これは、もとの全区間に対してどれぐらいの割合になるでしょうか。すべてではないですね。

○澁谷 すべてではございません。トータル2,800キロのうち、約2,200キロぐらいでございます。

○村山委員長 わかりました。2,200キロに対してE I Aを実施するという理解ですね。少しは絞られたということですね。

時間も大分少なくなってきましたんですが、あと1点お聞きをしたいと思います。ファイルで送られた資料のたしか6章だったと思いますけれども、J B I Cがローンアグリーメントに対して要請か何かをしてきているという記述があったんですが、これについては、もう既にスケジュールが決まっていて、そういう枠組みの中で調査も進めるというような要請が来ているということでしょうか。

○湊 その点についてもインドからお答えいたします。

その点の前に、E I Aの調査を今後はI E Eの結果を踏まえてE I Aをどのようにするかという点について、ちょっと疑問があるというふうにおっしゃってございましたので、その点につ

いてお答えしたいと思いますけれども、第2回、第3回の調査では、各ディストリクトレベルにおいてステークホルダーミーティングを開きたいと考えておりますので、例えばマハラシュートラ州は15ディストリクトの調査対象となっておりますので、1ディストリクト当たり100人の出席者があるとするれば、2回は約1,500人ぐらいの出席者があるというふうに想定されますので、ステークホルダーミーティングの参加者の比率というものは飛躍的に、限りなく100%に近くなるのではなかろうか。数の上ではという意味ですけれども、限りなく100%近くになるのではなかろうかというふうに考えておりますので、そういう意味では、地域的な広さ、時間的な制約、それから費用の面での制約等を考え合わせますと、ここら辺が限界かなというふうに考えております。

それから、第6章に関してですけれども、JBICのガイドラインに沿って、今回のJICAの調査がきちんとされているのかどうかについて、JBICのガイドラインに関してはこうである、JICAのガイドラインに対してはこうである、そういうような説明を鉄道省にいたしております。

以上です。

○野村委員 資料で、村山委員長がご指摘されたところを斜め読みしましたが、多分JBICではLAを結ぶ前、EIAを公開しなければいけないというルールがあって、村山委員長がご心配しておられるのは、もうJBICの中でLAを結ぶ日のある程度想定していて、それからさかのぼってEIAを完成させてしまわなければいけないという、この調査を行なう上での制約がかかっているのではなかろうかということをご心配されているのかなと思ったんですが。

○宮崎 私の方からお答えさせていただきますけれども、まだ円借款の要請が上がっておりません。そういうことですので、円借款のところ、まずどこにつけるか、何につけるかということも実は決まっておられませんし、そもそも要請自体もこれから上がってくるという状態ですので、何日までにこれを決めなければいけないということではなくて、ここに書かれていることは、JBICさん側の制度上の条件として、こういうことが必要ですよということを教えていただいたということです。今後、インド側が要請をして、実際にこのプロジェクトの内容について話し合っていくのだと思いますけれども、その段階で、こういう条件をきちんと理解した上で話をしてくださいますと、そういうことだと理解しております。ですので、こちらの方で何かスケジューリングが決まっているとか、そういうことは一切ありません。

○野村委員 今回の案件は非常に長い距離で、ある程度時間的な制約がある中での調査ということで、皆さんが心配していた。今ここまでの調査を終えて次にEIAレベルで実施をしよう

という調査の内容——スライドの44ですか。調査の構成として住民移転の話、それから自然環境調査とは書いてあるんですけども生物保護区、それから多分沿線の樹木関係。あとは騒音・振動は当然だなと思うんですが、それで先ほどから出てきているトンネルですか。

○宮崎 トンネルのところは、ちょっと別に考えていただいた方がいいのですけれども、こちら側のもくろみとしては、トンネルはやるべきではないというのがまず第1だと思います。それをどうよけるか、そここのところの理屈を立てて、インド側に説明して納得してもらおうというところがまず重要だと思っています。

○野村委員 私が申し上げたいのは、この調査を始めるときに、2,800キロの間に何があるかわからない。どういう影響が生じるかわからないというのが去年の11月の状況だったと思うんですけれども、その意味では、E I Aレベルで今後実施していかなければいけない項目として挙げられている4つか5つしかが、心配というかクリティカルな項目はなさそうだと。それがとりあえずこれまでの調査の結果だということなんですか。

○澁谷 全線にわたって、一応既存線に対してビデオを撮影して、それと同時に迂回区間は全線にわたって航空写真を購入いたしまして全部チェックしておりまして、そして、重点的なポイントを抽出しました結果がこれでございます。

○野村委員 住民移転とかステークホルダー協議もそうなんですけれども、こういう2,800キロにわたってやるということを考えてときに、どういう方法論をとってやったのかというのが大事なことで、今おっしゃられたようなやり方をやりました、あるいは、多分住民協議についても、普通の小さな無償の案件と違って、100%の方を集めるというのは不可能だと思うんです。多分それはこの案件に限らず、例えば都市部の鉄道案件みたいなものをやろうとしても、何十万人という沿線の住民を全員集めて説明をするということは不可能です。ただ、できるだけそれを広げるための努力として何をやったのかという方法論が非常に大事なので、それをやっても1,000人しか来ませんでしたということなんだろうと思うんですね。何十万人、場合によっては何百万人と対象者がいるときに、どういう方法論をとって参加を募ったのかというのがきちんと残っていることが、私は大事なことだと思っておりますので、そここのところは整理された方がいいんじゃないかなとは思っています。

○村山委員長 それでは、ほかにはいかがでしょうか。そろそろ時間が予定に近づいていますが、長谷川委員、どうぞ。

○長谷川委員 私からは最後ですが、先ほどステークホルダーミーティングの分析の内容を、村山委員長の質問に絡めてお答えいただいたんですけども、スライドでいうと36ページ。こ

れの内容は、ステークホルダーミーティングの最後にやったアンケート調査によるものだと思うんですけども、この中に態度保留が200、それから反対が23名いるわけですね。案外この数というのは反対としては、どこにでもいるんですけども、多いかなとも思うんですが、この反対の理由ですね。それから、反対をされた人たちの何か民族的な偏りとか、あるいは地域ごとの偏りとか、何か目に見えて特徴的な反対のものがあれば教えてください。

○澁谷 現地における湊氏に返答してもらいます。湊さん、お願いします。

○湊 インドの方からお答えします。

反対者の数というのは、出席者全体からすれば、私としてはそれほど多いというふうには考えておりませんで、標準的かなというふうに考えております。それから、反対の理由ですけども、明確な反対というよりは、補償内容についてどうするのか。例えばムンバイの方ではああいう問題があった、あっちの方ではこういう問題があった。自分がそういう問題を抱えた場合に非常に不安であるという意味で、非常にグレーな部分での反対というのがほとんどだったというように記憶しております。この点については最終報告書でもう少しきちんと数字が出てくると思いますので、改めてまた説明したいと思えます。

以上です。

○長谷川委員 ありがとうございます。

○村山委員長 ほかにいかがでしょうか。なければそろそろ終わりにしたいと思います、織田委員、どうぞ。

○織田委員 すみません、九州です。

今のことに絡めてなんですが、ステークホルダー協議に参加なさった方の中にはスクオッターのような方もいらしたのでしょうか。ちょっと社会的特性の中によくわからなかったものですから、それを確認したいと思います。

それから、基本的なことで恥ずかしいのですが、ステークホルダー協議と現地ステークホルダーと2カ所出てくるんですが、その違いをもう一度説明していただけませんか。ステークホルダー会議は括弧してパブリックコンサルテーションと書いて、もう一つは現地ステークホルダー協議で対応というふうに、いつも2つ種類が出てくるのですね。すみません、わからなくなってしまいましたので、ご説明いただきたいと思えます。

以上です。

○澁谷 湊さん、お願いいたします。

○湊 インドの方からまたお答えします。

ステークホルダー協議、第1回目に関しては、スクオッターの方々をピンポイントで参加させるという働きかけは特にしておりません。恐らくデリーのステークホルダー協議の場合には参加者が何人かあったのではなかろうかというふうには思いますけれども、質問票の調査の中ではそれは明確には出ておりません。

それから、ステークホルダー協議（パブリックコンサルテーション）という名称で今回は調査を実施しておりますけれども、パワーポイントの中に書いてある現地ステークホルダー協議というの、いわゆる大枠でいうステークホルダー／パブリックコンサルテーション会議というものと全く同一の意味というふうにとっていただければよろしいと思います。ただし、ステークホルダーというのは、必ずしも直接的な影響を受ける人たちではございませんので、移転の対象になる人たちに対して、いわゆる公的にコンサルテーションをやった上で移転してもらうという意味のパブリックコンサルテーション会議と、それから間接的な影響を受ける人たちに対する環境への影響の説明という意味でのステークホルダー協議と、そういうものをあわせて実施するという意味で、ステークホルダー／パブリックコンサルテーション会議という言い方をしております。

以上です。

○織田委員 ありがとうございます。

○村山委員長 それでは、ほかによろしいでしょうか。もしなければ、そろそろ終了したいと思います。

きょうは、このような形で報告ということで情報提供をいただきましてありがとうございます。こういう形は望ましいと考えています。ただし、内容としては幾つか疑問、質問、コメントがありましたので、場合によっては、非公式ということになると思いますけれども、意見を出していただいて、それをぜひ事業部、あるいは調査団の方に伝えたいと、個人的には私はそう思っております。ぜひそういう形の意見も参考にさせていただいて、今後進めていただきたい。そうしないと、この後はドラフトファイナルの段階になってしまいますので、すこし時間があいてしまいます。できるだけ早目に意見はお伝えをしたいと思っています。よろしく願いいたします。

○澁谷 どうもありがとうございました。

○村山委員長 それでは、よろしければ、一たんちょっと休憩を入れて、次の議題に入りたいと思います。5分程度休憩して、35分ぐらいから再開させていただきます。



○村山委員長 それでは再開をさせていただきます。

第2議題については、モザンビークのクアンバーナンプラ間道路改善計画の答申案協議ということですが、これについては、事前に担当委員の方から質問とコメントをいただいています。これについて、調査団、あるいはJICAの担当部局の方から対応についてお話をいただきながら協議をさせていただきたいと思えます。

まず、幾つかの部分に分けてやりたいと思えます。最初に、質問が幾つか出ていますので、この点についてまずご回答をいただければと思えます。よろしくお願ひいたします。

進め方についてはよろしいですか。

○黒木 よろしくお願ひします。

まず質問1について、評価項目の設定についてということで質問を伺っております。これについては、31項目というJICAのガイドラインなんですけれども、JICAのガイドラインでIEEと簡易環境予測をしながら、TORでは36項目について評価する提案をどのように理解すればいいかということが1点。あと、IEEの社会、自然、公害をどのように絞り込んでいくかということについてです。

まず、31項目については、基本的にJICAガイドラインに基づいた31項目で調査をしまして、その後の36項目は、今後調査する項目の提案ということで考えておりました。36項目の理由としては、今後協調融資が考えられておりますので、AFDBとJBIC、あとJICAのガイドライン、モザンビーク国のEIAガイドラインからということで、31項目プラス5項目ということでTORを作成しております。その後、今後、この36項目についてスクリーニングをしないというわけではなくて、モザンビーク国の手続にのっとり、最後手続の中でスクリーニング、スコーピング、あと詳細調査、ESIAを実施していく計画となっております。

もう一点あるんですけども、ご指摘のとおり、調査期間を考慮した詳細調査を実施するために、モザンビーク国内部で委託コンサルタントと5月以降協議をして、もうちょっと絞り込んだ項目で調査をしていきたいと考えております。

以上です。

○室岡 続けて質問2の方、パイロットプロジェクトに関して回答いたします。

まず、調査の期間中の実証課題として実施するのかどうかということなんですけれども、実証課題として実施するという事です。パイロットプロジェクトとしては、道の駅と交通安全キャンペーンと自転車の供与というところがありますけれども、これを調査期間内、10月まで

に実施して、先方の利用状況とかを見まして、そのパイロットプロジェクトとしての有効性ですとか妥当性、あとほかの地域への展開可能性、そういったところについて評価していきたいというふうに思っております。

もう一つの質問が、実施母体はどうなっているかというお話なんですけれども、道路の付帯施設ということですので、日本の道路公団にあたるANEという機関が実施母体になりまして、地方行政機関も絡んで道の駅の運営管理をやっていくという計画で進めております。

次に、質問3に関しましてですけれども、ナンブラークアンバ間を含む道路網全体のマスタープランはないかということなんですけれども、上位の政策としまして、モザンビークにロード3とあって、2002年から2011年までの長期計画があって、それを実現するための戦略としまして、ロードセクター戦略の2というものがございます。2007年から2011年を対象としたものであります。この中でプロジェクトの優先づけをして、インベストメントプランを立てて、それに従って実行するというようなことが記載されておりますので、そちらが全体のマスタープランに当たると理解しております。

○黒木 引き続きまして4番なんですけれども、交通事故を自然環境の項目に置くことは適当かということなんですけれども、これは文章の方、IEEの現況の調査をしたページでちょっと誤りがありまして、表のとおり社会環境に入る項目です。これは社会環境の方に移動したいと思えます。

次に、5番目の質問なんですけれども、建設中の評価と供用後、開始後の評価を総合化することはどういった意味かという話と、非自発的住民移転について、やはり建設中と供用後に分ける必要があるのかという2つの質問なんですけれども、今の段階ではIEEという定性的なレベルの検討であることから、項目全体の影響の程度が視覚的にぱっと見てわかるような状態になればいいと思ひ、総合評価という形で記載しました。非自発的住民移転については、ほかの項目と横並びにして、同様に建設中と供用時ということで分けしております。なので、表現方法については、今後事務局側と相談して検討したいと考えております。

次に6番なんですけれども、生物のところ、直接的影響がD、間接的影響がBというふうに書いております。これは時期尚早ではないかということなんですけれども、これはIEEの中で踏査、ヒアリングという限られた調査の中での定性的な評価でありまして、今後、詳細な現地調査等で再度植物調査もやっておりますので、それをかんがみて、また影響の程度を評価していきたいと思っております。

次に7番なんですけれども、絶対的な交通量は多くないけれども、大気汚染について影響が

あるのではないかとというようなご質問です。

我々としては、道路整備に伴う交通量の増加により、負の影響として移動発生源交通からの排出ガスの影響がある一方で、正の影響として、道路を走行する車の巻き上げる粉じんが随分道路周辺に影響をもたらしているわけですが、そういったものが改善されるというふうに考えております。

まず、前者の排出ガスの影響については、今、日交通量が1,000台程度ということから考えて、大気への負荷は確かに増加するんですけども、健康被害を及ぼすほどのレベルではないということからDと表現しております。事例を挙げますと、交通量が約日4万台ある国道20号、国立、立川当たりの一般環境大気測定局のNO<sub>2</sub>の濃度を見ると、年間0.024ppm、また自動車排出ガス測定局を見ると0.037ppmという数字があります。この差分が道路、自動車からの寄与分ということで0.013ということが考えられますけれども、この寄与分は4万台でも大体30%程度ということで、基本的には全体の濃度というのは、バックグラウンド濃度が全体を支配しているということがわかるかと思えます。こういった事例でも挙げましたけれども、確かに数十台と比較すれば高くなりますが、健康被害を与えるレベルではないということです。

なお、1日1,000台というのはちょっとイメージがわきにくいんですけども、平均5分間で3台程度通るレベルというふうに計算できます。

最後に、移転補償の件なんですけれども、居住者によって住居には違いがないが、補償によっては建築物の素材が考慮されるのかという話です。例えば一番近い時期にモザンビーク国側がやったJ B I Cとアフリカ開発銀行の協調融資のリシンガーモンテプエズ間道路の事例では、コンクリートでできた家屋が約1万ドルの補償額、露店、バラックみたいなものが400ドル程度の補償額ということで、素材を考えた評価が行われております。こういった住宅建築物に関して言えば、公共住宅省が評価を行い、価格を決定して、農作物に関しては農業省が評価して作物の価格を決定している状況です。

以上です。

○村山委員長 どうもありがとうございました。

今の質問の点について、さらにお聞きをしたい点等がありましたらお願いいたします。よろしいですか。 幾つかの点については、コメントの中でも類似のものがあると思いますので、もし必要であれば、その際にお聞きいただければと思います。

それではコメントの方に移りたいと思いますが、まず、最初のページの地域開発プログラム、それから道路開発計画、このあたりについて出ているコメントに対する考え方がもしあれば、

お聞かせいただければと思います。番号でいきますと1番から5番のあたりですね。いかがでしょうか。

○室岡 ポイントだけ回答いたします。

まず、地域開発プログラムの中で、例えば農民の組織化とか農業の近代化とか、道路に結びつく小規模インフラ整備とか、そういったことが日本の農村の近代化路線をなぞったような計画で、モザンビークの現地の実情に合っているのかどうかということなんですけれども、今挙げたようなアプローチについては、国際的にも貧困削減に資する有効的な手法だというふうに認識されているとこと、モザンビークのPRSPにおいても、農業開発のコンポーネントとして幾つか同様の点が記載されており、上位計画レベルでは整合しております。本調査においてもニーズ調査を行っておりますけれども、そこで報告書のパート4に記載されてあるとおりの重要性が確認されております。以上がコメントの1に対する回答です。

コメント2に関しまして、地域開発プログラムがいろいろと改善案が並べられているけれども、この調査の中でどの程度その戦略を推進するのかということです。まず、この地域開発プログラムの目的なんですけれども、道路整備を好機ととらえて、地域振興のみでなくて、道路整備によるストロー効果とか、都市への移住といったネガティブなインパクトの軽減をも意図しているものがございます。この地域開発プログラムを、州の開発計画とか、あるいはディストリクトの開発計画といった既存の開発計画もございますので、そういったものと有機的に関連づけていくことが重要と考えております。この開発調査で関連機関と協議しながら、そういった上位計画、あるいは州、ディストリクトの開発計画のリバイスの際には反映していかれるように提案していきたいと思っております。地域開発プログラムにつきましては、関係機関が非常に多岐にわたりますので、この開発調査をプラットフォームとして、そういった関係者がよく議論して、関連計画への反映とその後の実施に結びつけていくように認識を共有していただきたいというふうに思っております。

すみません。今、コメントに対して一つ一つ答えているのですが、こういう形でよろしいでしょうか。

○村山委員長 今のような形で結構です。

○室岡 よろしいですか。

○黒木 続きまして3番の方から説明いたします。

これは、社会環境対策と地域計画プログラムの一部が重複して、そういったものが複雑に錯綜する懸念があるのではないかということなんですけれども、今、4つのガイドライン、つま

りモザンビークと JICA、JBIC、AFDB というものを加味した36項目でEIAを進めたいと考えておまして、ミティゲーション方策にかかわるプログラムについても、予算等を含めて詳細にEIAのエイバイロメンタル・マネジメント・プラン（EMP）に盛り込むよう、向こう側と協議をして基本的に進めていきたい、わかりやすい計画づくりにしていきたいと考えております。

続いて4番なんですけれども、道路アライメントの選択肢の考え方ということなんですけれども、インテリムレポートの7-3-1、ページでいうとパート7-7-8というところに設計の考え方を掲載しております。3項目ありまして、1つは、基本的に設計条件を満たす範囲で既存道路の線型を踏襲するという。あともう一つは、社会環境の影響を軽減する観点から、大きな町や集落区間は設計条件にかかわらず既存の線型を採用するという。あと3つ目は、調査により健全性が確認された構造物、カルバートや橋梁というものについては、改良後も使用できるような線型とするということです。なお、現時点においては地形図というものが存在しておりませんで、この5月から航空写真を撮って地形図を起こしていくんですけれども、そういう地形図の不備という問題があり、現在、住民移転の対象の家屋、また自然環境分野で言えば大きなバオバブとか大径木というようなものがちょっと地理的に確認されておきませんので、地形図完成後の後、線型計画では、こういった環境社会に対する配慮も基本方針として盛り込んでいきたいと思っております。

つづいて5番まで進めてよろしいでしょうか。5番まで説明いたします。

○室岡 5番のコメント、道路メンテナンスと交通管理に関して、広域の制度を提案してほしいということなんですけれども、道路メンテナンスにつきましては全国的な維持管理計画がございますし、実施体制についても既にモザンビーク側で整備されております。本道路につきましても、完成後は全国的な維持管理計画の中で検討されていくこととなりますので、調査の中で本道路の維持管理にどういったことが必要かという提言を行って、全国的な維持管理計画に組み込まれていくこととなります。

交通管理計画につきましても、ANEの方で全国的なプランがありますので、そちらの中で、例えば過積載の取り締まりですとか速度の取り締まり、信号や案内標識など、そういったことについて全国的なプランの中で運用されていくということとなります。

○村山委員長 ありがとうございます。

1から5番の点について、担当委員の方、きょうご出席ですが、何か追加のコメントはありますでしょうか。長畑委員、どうぞ。

○長畑委員 どうもありがとうございます。私が書いたのは1番なんですけれども、まず全体的にいうと私もわからないんですが、地域開発プログラムというものをここでつくるということは、その先、何につながっていくのかなど。つまり、これはあくまで道路をつくるというのが目的ですから、それに付随して、地域開発プログラムはこういうものがありますよという、何かモデルみたいな提言をして、あとはモザンビークの政府の皆さん、頑張ってくださいねというふうに言うつもりなのか。それともより踏み込んで、何らかの次のアクションといいますか、プロジェクトにつなげていこうとされているのか。それがまずわからなくて、それがわからないと、結局幾ら書いても意味がなくなってしまう部分もあると思いますし、逆に、幾つかここに挙げられているコンポーネントは国際的にも認められているというふうに言いましたが、国際的にも認められている、普通のだれでも考えられるようなことをわざわざ書いたって、それはそのとおりだとしか言われなわけですから、具体的に、それをこの地域ではどのように実施していくのかという戦略まで入れ込まなかったら、多分だれもそれは実施しないものになってしまうと思うんですね。ですから、本当にそこまで目標としているのであれば、より踏み込んだ形での書き込みが必要になってくるのではないかなというふうに思ったのが1点。

もう一点は、国際的に認められている、貧困削減に資するというふうに言われているというふうにおっしゃいましたけれども、これだけだとだめだというか、国際的にも住民がいかに主体的にそこに取り組んでいくかということをやらなかったら、ここに書いてあるような施設を幾らつくってもだめだよということが、もう経験的に明らかになってきていますので、そうした視点も、もしそういう戦略的に踏み込んで考えるのであれば入れていく必要があるのではないかなというふうに思いました。

○村山委員長 それでは、原嶋委員。

○原嶋委員 道路線型のことです。私の認識では、マスタープランの段階ならまだわかるんですけども、F Sの段階に来て地形図がなくて、道路線型の選択肢も決まっていないというのは、どうも十分ではないと思うんですね。マスタープランならわかるんですけどもね。そのあたりがどうも私には理解ができない。反対に言えば、極端なことを言いますと、F Sとして十分に行われていないと言っても過言ではないというふうに考えているんですが。

○室岡 1点目のコメントに対して回答いたします。

まず、地域開発プログラムの方でねらっていることとしましては、やはり先方の各種開発計画に反映していただくということと、先方の方で実施するということと、あと、その開発計画に基づいて各ドナーにアプローチすることもあり得るかと思いますので、そういった形で活用

いただければというふうに思っているのが1つと、もちろん日本の方でそれに対して協力をしないということではなくて、それをどういうふうに活用していくかということを実地のODAタスクホースに議論していただいて、それで今後の協力を結びつけていきたいというふうに思っております。

2つ目のコメントですが、私のほうからは概略だけお答えさせていただいて、後で細かく補足していただければと思うんですけども、モザンビークの方で雨期が11月から4月ぐらいということで、その間、現地の方、入れることは入れるんですけども、なかなか通行も厳しいということと、あと、航空写真の方が、その期間どうも飛べなくて入手できなかったというのがあります、おっしゃるとおり若干作業がおくれているというのは事実です。

○宮崎 2点目のF Sの制度についてです。当初、一応5万分の1程度の地形図を使いまして最初の線型を検討するというような話で、それがもともとデジタルデータだというようなことで聞いておって乗り込んだんですが、実はそういうデータが存在していなかったというようなことがわかりまして、急遽、1つ我々がやったのは、GPSですべての中心線等を座標で追っていきまして、それで縦断的なものをとるとともに、デジタルデータではありませんけれども、地形図は一応古いものですが存在しますので、それと現地踏査をもとにある程度の線型を決めていっている。ただし、そこでやはり今、原嶋先生がおっしゃったみたいな形で制度が不十分ということは我々も認識いたしましたので、やはりこれは航空測量をやって、それを行うことによって、かつ現在の沿線の家々が把握できる。それは住民移転計画をやる際にもいろいろ資するというようなこともあります、それを提案させていただいて、現在それを実施しようと採択をやっているところで、それをやりまして、1次調査でやりましたものを精緻化して行って、もう少し制度のレベルを上げていくというようなことで考えております。

○長畑委員 その地域開発プログラムを今後、次の開発プログラムにつなげていこうということを考えていらっしゃるのでありましたら、できるだけ、いわゆるもう少しボトムアップ型の開発のあり方みたいなものもぜひ考慮していただきたいなと思います。例えば、道の駅というものが入っておりますが、援助をする側が、あるいは公的な機関の側が建物をどんどん建ててあげて、どうぞ皆さん、使ってくださいというやり方をして、果たして住民がちゃんと動くのだろうか。本来であるならば、住民の側が何らかの組織をつくり、そこで自主的に自分たちで何かをやることを考えようじゃないかと、産品開発をした後にでも、ぜひこういうものが必要だからつくみましょうと持って出てくる方がよりいいんじゃないかなと思うんですね。なので、パイロットプロジェクトをやること自体、私も全然いいと思うんですが、もう少し全体的にボ

トムアップ型で農村開発をしていくという視点をどこかに入れた形で提案していただければ、より効果的なんではないかなというふうに思います。

○村山委員長 長谷川委員、どうぞ。

○長谷川委員 私のコメント、3番です。ちょっとわかりにくいコメントで申しわけございませんでした。補足的に申し上げます。

私の印象としては、今回の道路改善計画、それからここにある地域開発プログラムが、何か別途に行われてきている。そういう形があってもいいとは思いますが、せつかくここで環境配慮をしております。この結果をなるべく、この地域開発プログラムの方にも生かして、積極的なプログラムの意義づけをするということが非常に大事だと思うんですね。ですから、環境影響評価をやった結果、社会環境的にこういったところをもっと改善しないと環境配慮にならないよというふうなところがE I Aの結果見えてくる部分もあると思うんですね。その辺もこのプログラムに入れ込んでいくとか、いわゆる別々にやって、それがそれぞれの結果で一緒になって、たまたま合えばいいんですけども、そうでなくて、お互いに見えていなかった部分がひょっとするとそれぞれ見えてきて、よりいい環境配慮というものも含んだ地域開発プログラム——今、長畑委員がおっしゃったようなボトムアップ的なところの雰囲気もそれはあって、それをちょっと考えてほしいなという意味が私の意図でございました。

以上です。

○村山委員長 長谷川委員の記述に関する追加的なコメントということでよろしいですね。恐らく、先ほどお話があった、開発調査をプラットフォームにして展開をしていこうと、そのあたりと非常に関係する話だと思いますけれども、ぜひご考慮をお願いしたいと思います。

それでは、次の環境社会調査ということでくくりになっているところですが、ここはちょっと長いところで、全部で18番まで。ほとんどこれが占めているところがございますので、途中の12番、長畑委員の12番のコメントまで、ここまで一度区切ってやりとりをしたいと思います。6番から12番までですね。この点について、まず調査団の方からお願いします。

○黒木 6番なんですけれども、内部収益率に関して、環境のプラスとかマイナスの影響を貨幣価値として内部化することが望ましいのではないかという話なんですけど、今、内部収益率の算定方法はHDM4というものが用いられております。これの使用の方法、計算の仕方というのは、プロジェクト開始時点においてANE（道路公社）と調査団の協議により、財務及び経済コストの対象項目を決定していると聞いています。この中では、現在のところ、環境対策コストは内部化されていない状況です。ただし、一般的に、リセットメント・アクション・プ



ラン(RAP)ですとか環境管理計画、EMPと呼ばれるものの中で、住民移転費用、あとミティゲーション方策のコストというものが計算されますので、そういったものをHDM4の中で取り入れていけるかどうかということは検討していきたいと思います。今のところ聞く限りでは、HDM4の中ではそういう環境コストというような項目はないので、どういった形で取り入れられるかというのは、ちょっと先方の機関との協議、また経済担当の者と協議が必要ではないかと思います。

続いて7番、環境影響評価結果の合理的評価についてということで、工事中の結果と供用時の結果をあわせて総合評価をしているが、どのような考え方で総合評価しているかというようなこと。あと、Bの評価であっても、積算すればAになるのではないかということです。あと、生態系項目のみ直接的影響と間接的影響に分けて評価しているが、それは整合性がなく統一を図るべきと思われるということです。

大きく分けて2点のことだと思うんですけども、まず前半部分です。おっしゃるとおり、IEEでは情報が無い中での初期的な定性的評価であることから、明確にこのA、B、C、Dという評価のクライテリアが決まっておきませんので、今後実施する詳細化していく環境調査の中では、可能な限り評価基準、WHOのガイドライン等を持ってきて、定量的に計算できるものは向こうのコンサルタントと相談して分析して評価を行うということを考えておきまして、コンサルタントにアドバイス等を行う考えです。

もう一方、生態系の直接と間接的影響というのは、ここだけ入れている状況で前回もご指摘をいただいたんですけども、ここは、特にアフリカゾウのヒアリング調査をしたときに、直接的影響はないけれども、間接的影響として密猟ですとか森林の伐採、人間活動の拡大化ということが考えられるので、それについてはほかの機関に提言をきちんとしてくださいねということがありましたので、あえてこのところだけ間接的影響という評価を入れている状況です。もしほかの項目とのバランスから考えて誤解を招くようなという状態であれば、別途項目を起こして記載したいなと考えております。

○室岡 コメント8に関してなんですけれども、ご指摘のとおり、道路整備の結果、人のマイグレーションが過疎化を進展させるとか、そういった負の影響は考えられるかと思います。他方で、現金収入の機会の増加とか、そういったことによって貧困削減とか、そういう正の影響をもたらすこともあろうかと思います。本調査における地域開発、あるいはパイロットプロジェクトは、地元の農業の活性化とかマーケットの創出とか、そういったことを念頭に置いた貧困削減を目的としたものになっておりますので、通常の道路整備よりも負の影響の軽減を図っ

た工夫をしております。

○黒木 今の8番の後半の方なんですけれども、ゾウの移動回廊の経路は直接道路にクロスしないんですけれども、2次的な影響についてできるだけ広く考察をする必要があるのではないかとということで、先ほど少し7番で説明したように、ゾウのことをちょっとイメージして間接的影響つまり2次的影響をここで間接的影響と表現して、この評価を入れております。この間接的影響として、先ほど説明したように、森林伐採、密猟等の増加があるので、ほかの機関にミティゲーション方策を道路の中で検討して働きかけていくということを考えております。その手段として、ステアリングコミュニティをこのプロジェクトの中で立ち上げております。

続いて9番なんですけれども、I E Eレベルで31項目でE I Aレベルで36項目で、I E Eの結果をある程度反映して、E I Aでもうちょっと絞り込む必要があるのではないかとのご意見です。当然おっしゃるとおりでして、調査期間が大変短いということもありまして、あと、モザンビーク国の中での委託したコンサルタントの能力というものもありますので、5月以降、そのコンサルタントが決定するという事なので、協議して絞り込めるものは絞り込んでというようメリハリをつけるように考えていきたいと思っております。

続きまして10番なんですけれども、地域計画プログラムの中では沿道環境の悪化、交通事故増大、アクセス性の向上による都市問題悪化という話と、そういった脅威を挙げながら、道路のI E Eの中では影響がないというような、整合がとれていないというようなことがあるというご指摘に関してです。交通事故増大については、齟齬がありましたので、これについては統一の評価とすべきかと思っておりますので、評価結果を調整させていただきたいと思っております。

あと、ご指摘いただいた表2の4に関しては、自然環境の項目を除いて、道路のプロジェクトが直接及ぼす影響ということで中心に書いておりますので、多少齟齬が出ている状況かと思っております。

続きまして11番なんですけど、地域コミュニティに関して供用後の評価はDとしているんですけれども、人のマイグレーション等があるので、必ずしもそうではないのではないかとのお話です。確かに今、ご指摘いただいたように、さまざまなケースが考えられますので、影響がないという余りにも直接的な言い方になっておりますので、その表現をちょっと検討していきたいと思っております。

12番、道路改善による地域コミュニティへのインパクトということなんですけれども、地域コミュニティの状況については、今のところ文献及び簡易な踏査では判明していない部分がかかなり多くあります。先ほど長谷川委員のおっしゃったとおり、社会環境調査の中でとらえ

られた影響を地域開発プログラムの方にポジティブに生かしていくというような考え方もご教授いただきましたので、こういった観点から、詳細調査の中で解明したデータをそちらの方に活用する形で検討するために、現地ローカルコンサルタントと調査の進め方について協議していきたいと思っております。

以上です。

○村山委員長 ありがとうございます。

それでは、この部分について追加のコメント、ご質問はありますでしょうか。

長谷川委員、どうぞ。

○長谷川委員 6番目、お答えありがとうございました。HDM4、私、不案内で大変申しわけないんですが、最終的には、この前のスライドにもありましたEIRRというものを求めるところまでいくわけですかね。HDM4というのは、普通のEIRRを求めるのとどの辺が特徴的に違っているんですか。

○宮崎 私もすべてを理解しているわけではございませんけれども、HDM4は、もともとは世銀を中心に開発されていたもので、要は道路の投資計画を立てる上で、その適切さというか、実現の可能性というものを調べるために開発された経済分析のプログラムですけれども、特に外部要因というよりも、例えばビークル・オペレーション・コストとか、そこら辺の項目がすごくHDM3から細分化されてきてまして、何か非常に大変なプログラムになっているというようなことなんですけれども、実際やる上では、今おっしゃっているみたいに、普通のものとはそれほど変わるようなものではない。ただ、今、黒木の方から説明がありましたように、新たな外部的な環境のコストとか、そこら辺をどういうふうに入れ込んでいくのかということはあるんですけれども、ちょっと余りにも適切でない答えで申しわけないですけれども、今、私が知っている範囲ではそういうような状況です。

○長谷川委員 どうもありがとうございました。必ずしも無理やり環境コスト、便益を内部化しなくても私はいいと思うんですけれども、ただ、JICAでつくられたガイドラインでは、そういうふうなものを望んでいるようなところが何か所かあるものですから、HDM4を重んじるかどうかは別として、余裕のある限り、そういったところもぜひ配慮を可能な限りしていただきたいなと思います。

以上です。

○村山委員長 そのほか、田中委員、長畑委員、いかがでしょう。よろしいですか。

田中委員、どうぞ。

○田中委員 私は、この関係では2つ質問というか意見を出しておまして、11番の方は、これは長畑さんの12番のこととまさに同じことをごぞいまして、非常に評価の仕方が粗っぽいという印象を持ちました。なので、この12番の長畑さんのご指摘を踏まえて、もうちょっと丁寧に、ローカルコミュニティーへの影響というのはやはりあるんじゃないかというふうに思います。

それから、10番のSWOT分析で、地域開発プログラムを検討する上でいろいろなことを言っているわけですね。強み、弱み、その他分析している中で、例えば沿道環境の悪化ということが出ているんです。にもかかわらず、この後の方の評価項目で比較的そのあたりがうまく整合がとれていない。例えば、先ほどもお話が出ました交通事故もそうですけれども、そういう印象があったものですから、これは総論として指摘させていただいた。個別には、例えば大気環境の問題であるとか、あるいは交通事故であるとか、あるいは地域のローカルコミュニティーへのインパクト、このあたりはもう少し丁寧に、本来IEEでも行うべきではないかなという、そんな印象を持っております。

○村山委員長 長畑委員は特によろしいですか。

○長畑委員 先ほどのお答えと、それから田中委員のお話のとおりだというふうに思っています、もう少しコミュニティーに対する調査で、特に私の中で書いているのは、住民の人たち自身が何か考えるような、そういう調査を今のうちからしておくことにつながりやすいのではないかなというふうに思います。大変だと思いますけれども、何らかの形で次の段階ではしていただければというふうに思います。まさに長谷川委員がおっしゃったように、それを地域開発プログラムともつなげていくということも含めて、その可能性はぜひ考えていただければと思います。

○村山委員長 それでは、今の話でいきますと、11番と12番は少し統合するような形で答申の段階ではまとめさせていただくことがあると思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、よろしければ、次の13番から18番の部分について、まず今の段階での対応状況について、ちょっとお話をいただければと思います。

○黒木 13番からなんですけれども、今お話が出ました交通事故です。地域開発の方と道路のIEEの方の評価がちょっと違うということなんですけれども、考え方としては、危険なカーブや線型や橋の改善により、それらの事故は少なくなるという視点がある一方で、法定速度を超過したドライバーの事故が増加するということは否めない状況かと思えます。さらに、同じ1件ということであっても、超過速度の事故が重大事故に発展しやすくなるため、大きく取り

扱われることがあるかと思えます。このため、負の影響について道路の方できちんと評価したいと思えます。統計データを見ると、ナカラーナンプラ間の事故の件数は、道路が開通した年に非常に高くなっている。そのあとはもとのデータぐらいにおさまっているというような特徴が見られております。なので、こういったところを考慮しまして、地域開発プログラムの中で今後、交通安全キャンペーン等を緩和策として取り上げて検証していきたいと考えております。

次、14番、地球温暖化についてなんですけれども、I E Eの結果ではプラス面を予測しているが、全体としてはマイナスなのではないかということで、私の方で分析というか、計算を再度しました。これの対象として、自然増加分と、あと鉄道からの転換交通ということで二酸化炭素発生量を計算しました。この結果、プロジェクトを実施しない場合と比較して数%、確かに増加しているという計算結果になりました。ただ、この全体を考えると、著しいという程度ではないと思えますので、今のところDが適切かと考えております。

続いて15番です。道路の排水施設関係の対策、排水対策に関して、水系に影響はないということでDにしているんですけれども、本当に影響がないのかということです。一般にということなんですけれども、道路を保全する目的から水系を変化させないように、排水はすべて道路を横断させる方向は抜くということが通常の見え方です。道路沿道に、緩やかなV字側溝を部分的につけることが計画されているんですけれども、この排水は道路と平行に移動して、最寄りの水系の抜いてあるカルバートとか橋梁とかに持っていくということで、水系が大きく変わることとはほとんど考えられないと思っております。

あと、つけ加えるとすれば、一般に雨水が集まって、そこが湿地化するようなエコトーンみたいなところ、こういったところがカエル類の産卵とか生息環境の場として注目すべき種というのがいるんですけれども、そういったところがもし調査の中で確認されれば、道路設計の方と相談して、そういったところが保存できるようなことを可能な限り検討していきたいと思っております。

次、16番ですけれども、大気汚染の関係です。前の質問に出たところとほとんど類似しているかと思うんですけれども、交通量から考えて、健康被害を及ぼすレベルはないということで、予測も詳細に定量化しなくてもいいのではないかと考えております。あと、実際に現在、濃度が定量的に把握できるほどのバックグラウンドデータがないということ、あと、測定機関が、時間別風向・風速というようなものが、すべて何年か別に持っているというような状況ではなくて、予測が非常に難しいかなと考えております。もしするのであれば、相当な仮定条件が入ってくるんだろうと考えております。

続いてジェンダーの問題ですけれども、道路の建設というのは男性に有利になる可能性があるとか、H I Vの方では女性に不利になる危険があるということで、影響についてもうちよつと検討された方がいいのではないかというご指摘なんですけれども、これについても、踏査と我々の文献調査の中では出てこないこともありますので、今後、地域の情報に詳しい道路局とかローカルコンサルタントと協議しながら検討していきたいと思っております。なお、道路建設における雇用機会については、工事契約にジェンダーにも配慮することとか、そういった対策が考えられるかと思っております。

続きまして18番、交通事故の増加・自転車の通行路の確保に関してということで、自転車が将来通行する可能性のある側道についてです。これは、基本的に舗装は2層するんですけども、少なくともその1層目により路肩位置から1.5メートルは舗装がされるので、自転車の通行が可能ということで考えております。

以上です。

○村山委員長 17番の前に田中委員のコメントが入っていますが、これも含めて今ご説明いただいたという理解でよろしいですか。

○黒木 失礼しました。1点だけ、大気については16番の前半でご説明したとおりの考え方で、影響はほとんどないと考えております。後半の騒音・振動の供用後の評価、Dに関してなんですけれども、これも同様に、1,000台では健康被害が発生するレベルではないというふうに考えております。具体的に言うと、歩道が1.5メートルから2メートルぐらい入る市街地の部分で走行速度40キロで行くと大体60デシベル前後。また、走行速度が80キロの郊外部で65デシベルから66デシベルというような、今のところ仮定上の条件が入っていますけれども、そういった根拠から、そのレベルで影響はないと考えております。実際に我々が別の国で測定した結果というのが、交通量増加レベルよりも走行音、砂利を巻き上げていくような音とか、段差を落ちるときに車が発するドーンというような音が解消されることによって、騒音は低下するデータを持っており、こういう回答をしておる状況です。

○村山委員長 それでは、ここの部分について、田中委員と織田委員ということになりますが、もし何か追加のコメントがありましたらお願いをいたします。

○田中委員 今、大気汚染の話がありまして、先ほども前の方でもあったんですが、健康影響に至るレベルではないという、そういう予測を立ててこういう評価をされた。それで、この定性的なAからEまでの段階で、結局Bとかマイナーインパクト、あるいはEの場合はポジティブなインパクト、こういうことになっています。つまり、大気は健康影響の度合いがこの判断

基準になっていると、そういうふう理解していいんですか。

○黒木 そのように考えております。

○田中委員 つまり、当然何らかの負荷が上乘せされていくわけですよね。その排出された負荷についてどのレベルかということは、次のE I Aの段階で、今言ったように健康に影響を及ぼす範囲ではないとか、いわば定量的に分析をするという、私はそういう理解でいたものからです。つまり、評価の仕方が2段階あると思ったんですが、今のお話だと、ある意味でここでは定量的な分析もしてみたど、こういうふう理解していいんでしょうか。

○黒木 定量的というのは、分析をするに当たって排出係数の問題ですとか風向・風速データというようなものがが必要です。現地データがほとんどないということを見ると、事前に定量的にやったというのではなくて類似状況から比較したという状況です。それで、影響がある、ないというのは、やはり環境基準といったクライテリアと比較して著しく将来も低くなるだろうという推測がその類似事例からなされますので、そういう状況であれば影響がないとしています。例えばそこをデジタル的に影響があるとした場合、じゃ、対策はどうするのということになると、こういったレベルではほとんど一般には対策は考えられないレベルなので、そういったことも総合してDと私としてはしました。

○田中委員 私の提案は、場合によってはCですか、クリアでないというふうにした上で、E I Aのレベルで対処する。今言ったような、つまり影響が健康被害をもたらす水準にはないので、したがって、ミティゲーションとしては特段のこういうことをしなくても大丈夫だとか、そういう結論の出し方もあるかなと思ったものですから考え方を伺いました。

したがって、そういう点では、温暖化ガスのことは先ほどもご説明があったように、多少ふえる可能性があるということで、評価の仕方をもう一回見直していくということですので、理解しました。もう一つ、水系というか水の問題です。今回の未舗装道路を舗装化することの一つの意義は、冠水問題があって、これが非常に大きな問題になっている。したがって、それに側溝の整備をして、雨水を排除していく、処理していくという、これが非常に大きな意味だと思うんです。それは逆に言うと、今まで水がたまっていたことで、長い間蒸発をしたり、あるいは浸透していたものが速やかに排除されていく。そのことによって何らかの影響は出ないでしょうかというのが、この質問なりコメントの意味です。例えば最寄りの河川に流し込むというか、導いていくということで、このことによって特段の問題は出ないという説明ですが、私も現地の状況がわからないんですが、例えばそれは水循環というか、水系、水の流れを何らかの形で変えることは懸念はないでしょうか。その点、いかがでしょうか。

○黒木 確かにおっしゃるように、例えば河川容量が少ないところ、つまり、滞水して道路が冠水するというような状況が、河川の容量をアップさせて速やかに排水させることと、多少の盛り土をすることによって道路の通年通行を確保するという両面の対策が出てくると思います。確かに水系としてはそんなに変わらないだろうと思いますけれども、小さい地形としては変わると思います。もしそこにしかない貴重な種というものがあれば考慮すべきだと思いますけれども、そのほかに多少の犠牲といいますか、未知の部分があったとしても、それは考慮するというのはかなり難しいと思っています。

○田中委員 わかりました。繰り返しますと、つまり、この I E E レベルでは、いろいろな課題といいますか、こういうことをすることで想定され得るということで洗い出すということだと思います。そういう点では、果たして D の評価でいいのかなという、そういう懸念もあったものですから、つまり、課題の存在を認識して、もう一回 E I A の段階できちんと整理をするということも必要ではないか。私の基本的なスタンスは先ほどのエアポリューションの場合でも同じですが、そういう姿勢も必要なのかなということです。そういう観点からのコメントを出したということです。

○村山委員長 ありがとうございます。今の点は、最初の方で原嶋委員がおっしゃったように、そもそもアライメントがまだ十分明確でないということになりますと、どの程度の影響が地区に及ぶかという部分もよくわからない部分があると思うんですね。そういう意味では、このレベルで余り明確な評価をするよりは、もう少し具体的な詳細な調査を行った上で判断するというやり方もあると思うので、ぜひそういうこともお考えいただきたいと思います。

織田委員、いかがでしょうか。

○織田委員 今後、地域コミュニティーの調査の中にジェンダーの視点を入れるということをおっしゃっていただいたこと、また、工事契約にもジェンダー配慮を入れるというふうな前向きなご意見をいただいて安心いたしました。水くみだけがジェンダーに関係するものではないということについて申し上げたいと思っておりましたので、今の段階では、この17番についてはこれ以上付け足すことはございません。

それから、自転車の側道につきましても、一応舗装されるというのが予定のようですので、少なくとも道路上を自動車と自転車が混在するということがなければ、多少交通事故の増加をとどめるのではないかというふうに思います。

以上の両方の点から、これ以上ございません。ありがとうございました。

○村山委員長 それでは、よろしいでしょうか。



あと、19番、20番、ここは住民移転ということで意見をいただいています。この点について最後によりしくお願いいたします。

○黒木 引き続きまして、19番のところなんですけれども、RPF（リセットルメント・ポリシー・フレームワーク）の中でのクライテリアについて定めがないかということです。現在、2006年中にモザンビーク国の中でRPFが策定される予定だったんですけれども、いまだもって審査中で策定されていないという状況です。この中で、その基本的なコンセプトについては、最近やられたリシンガーモンテプエズ間道路にそれは生かされていると聞いているんですけれども、詳細の記述が確定するのが今年度中ということで、RPFの内容を最終的に確定した段階でクライテリアについて確認を行いたいと思います。

最後の20番なんですけれども、ナンプラ以东、ナンプレーナカラ間道路、あとクアンバからリシンガ間の住民移転の実績についてなんですけれども、まずナンプラ以东のナンプレーナカラ間道路なんですけれども、ここはEUが実施しておりまして、モザンビーク国の道路公社の中に事務局を構えております。そちらに確認をしたところ、EIAの報告書が入手できないということで、現在入手を図っている状況です。住民移転に関してヒアリングしましたところ、補償の対象としての住居はなく、果樹の伐採について補償を行ったということで、そのリストを入手しております。

もう一つ、クアンバ以西については、スウェーデン及びアメリカが今後FS及びEIAを行う予定であるということで、EIAのレポートまたは住民移転の結果というのはこれからということになります。

以上です。

○村山委員長 この点、原嶋委員、いかがでしょうか。

○原嶋委員 リシンガーモンテプエツの事例での補償の行い方、あるいは補償の内容というものを、今回の事例でも参照するということが十分可能だと思うんですけれどもね。それを場合によっては若干事実関係として把握していただくということは可能かどうか。

2点目が、最終的には住民移転計画がこの後つくられていくだろうと思いますけれども、そういうことでよろしいでしょうか。その場合には、非正規居住者も含めて住民移転計画がつくられていくということでよろしいでしょうかということで、2点お願いします。

○黒木 まずリシンガーモンテプエズ間道路、これもEPSA案件で、日本が関与しているわけなんですけれども、ここについても最終的にどういうふうになったかというのは把握していきたいと思います。

今後の住民移転計画についても、このプロジェクトでRPFを前提にといいますか、その意図を酌んだ形で実施していきます。その中では、インフォーマルな住民の方々にも基本的には補償するというので、ステークホルダーミーティングで道路局の方から宣言といいますか、説明をもう既にしております。

以上です。

○村山委員長 ありがとうございます。

それでは、一通り議論をさせていただきましたが、全体を通じて何か追加のコメント等ありますでしょうか。長谷川委員、どうぞ。

○長谷川委員 私のこれからのコメントが、きょうの審査会のどこに位置づけられるのかちょっとわかりませんが、先ほどIEEの結果、Cにするのか、Bにするのか、Dにするのかというような議論が田中委員を中心にちょっとあったんですが、スコーピング、いわゆる絞り込みをやっていくということが新しい発想として出てきて、それはなぜやるかという、むやみやたらにいろいろな項目をやっても効率的でないし、時間もお金もかかるということであってスコーピングをやるという意味合いがあるのですけれども、それじゃ、そこまで持つていくためにはどうしたらいいかということで、今回もやっていただいたIEEが非常に重要になってくる。そういう意味で、私も含めほかの委員の方で、IEEが31項目なのに、どうして36項目になったのかということにこだわっていたのですね。ということは、スコーピング、非常によくていいのですけれども、ただ、弊害として、もしIEEのところでしっかりやっておかないと、あるいはよく見えていないというふうなことで結果を出してしまうと、それがひとり歩きしてしまう。それがまさにその結果に基づいて絞り込んで、EIAをより効率的にやっていくという仕組みだと思うんですね。ただし、IEEは短い時間で広く薄くやりなさいと、いわゆる非常に矛盾したような位置づけにもなっておるのですね。

ですから、私は今回は、IEEが終わってしまって、もう一回後戻りをせよと言うわけじゃないのですけれども、コンサルさんが調査をやるときには、IEEをやるときには、もうこれ以降、ひとり立ちするような結果ぐらいに考えられる結果を求められているんですよという立場でやられた方が混乱がなくて、例えば先ほど村山委員が言ったように、アライメントが決まっていないうちでやるとすれば、それも一つの疑問点として含んで結果を出さなくちゃいけない。つまり、極端な話では、不明というのはたしかCでしたか。全部Cであるという結果でも私はしょうがないと思うんです。そうしないとIEEの存在意義もなくなってくるし、それから、せっかくやったIEEをEIAにつなげていくというふうな効率化をねらったところも達成で

きないし、あいまいな点があれば全部不明であるというふうな、逆に言うと極端なことをしてもいいことがあると思うんですね。しかし、例えばせっかく I E E をやるんですから、必ずしも定量的でなくても定性的でも、先ほど来おっしゃっているように類似事例で常識的に、これは重要でなくて E I A に持ち越さなくていいんだなというふうな判断があれば、それは自信を持って D 評価にしても私はいいと思います。必ずしも定量化しないといけなくて、できなかったものはすべて E I A に持っていくんだよという考え方は、私はしなくてもいいと思うのです。

つまり、私が言いたいのは、ちょっとくどいですがけれども、I E E というのは非常にスコーピングをやる上で重要なことで、次に積み上げ方式で持ち越す、そういう結果だから大切にしないでいいんじゃないかというふうなことでございます。

以上です。

○村山委員長 今の点について、追加で何かございますでしょうか。よろしいですか。

○田中委員 私も、今の長谷川さんのご発言は全くそのとおりだなと思っておりまして、そういう点では、一定の根拠があって評価を D なり、あるいは C なり、あるいは E なりというのを出していく、これはいいと思うんですね。ただ、幾つかの想定される懸念なり、あるいは課題が残されているとすれば、そこは次の段階で拾うという姿勢もやはり必要だと思ひまして、そのときには、例えば C 評価に一たんしておいて、次の段階でもう少し精査する、あるいは予測を立ててみるということも必要かなと思ひまして、その点の見解が、私の出した中で少し違ったのは多分その点かなというふうに思います。総体的には、今、長谷川委員のお話があったような方向は、非常に私自身も同感するところです。

以上です。

○村山委員長 今の点は、今回いただいているコメントの幾つかの点に関係をする、ある意味で横断的な点ですので、場合によってはスコーピング段階、I E E 段階における評価の仕方ということで 1 つ項目を立てて考え方の整理をするということがあってもいいかもしれません。これはまた答申案を最終的にまとめる段階で検討させていただきたいと思ひます。ぜひこの点についてもご検討をお願いしたいと思ひます。

そのほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、一通りご意見をいただきながら協議をさせていただきました。幾つかの項目については、今のような話で、独立してまとめるものもあれば、部分的には統合して整理をするというところもあると思ひますので、事務局と相談をしながらまとめさせていただいて、また各委員にごらんをいただきたいというふうに思ひます。

それでは、第2議題についてはこれぐらいで終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

次に、第3議題に入らせていただきます。これは18年度の実績ということで、事務局の方から簡単にご説明をいただきたいと思います。

○渡辺 それでは、昨年度の実績ということで、資料2-4でございます。

環境社会配慮審査会の年次報告（案）ということで、審査会の設置要綱に、委員長が年次報告を作成するということがありますので、昨年度の実績についてまとめさせていただいております。

1に13回審査会を開催したこと、18年9月より第2期委員が委嘱されたことを記載しております。この年次報告（案）においては実績だけ書いておまして、第1期では実績以外の点につきましては年度ごとということではなくて、1期目の委員の最後にまとめをしていただいたというような格好になっております。

2番以降はまさしく案件の実績ということで、どういう案件の審査を行ったか、事前調査結果の報告、要請確認段階のコメントということを挙げております。

さらに、別紙に審査会の開催状況と委員名簿を載せております。

以上が審査会関係でございまして、それ以外に、資料2-5になりますけれども、審査会関係以外にJICAの方で行いました環境社会配慮について、どんなことがあるのかということをおわせて報告をさせていただきます。

1つは環境社会配慮の審査ということで、どのような案件を対象に内部審査を行っているかということで、カテゴリー別に件数、それからあとセクター別の件数を載せております。また、要請案件についてカテゴリー分類を行っておりますので、その件数を書いております。

次のページにまいりまして、3番で環境社会配慮の情報公開ということで、追加的にガイドラインの各国語訳をホームページに掲載したということと、国際約束の案件を掲載したということを書いております。

4番で実施能力の強化ということで、職員への研修等についての実績を入れております。

5番目の異議申立て、18年度は実績がございませんでした。

6番に、非常に簡単ですけれども、まとめということで、環境社会配慮が浸透してきているという一方で、我々がやっております内部審査では、そのままでいいというものはまだ少ないという状況でございます。今後さらに経験を蓄積して、実施能力の強化を継続したいというように考えております。

以上でございます。

○村山委員長 ありがとうございます。

最初の2-4の部分については委員長が作成をするということですので、それを事務局の方で用意をしていただきました。そういう意味では私としては助かっているのですが、実情は委員の方々ご承知のとおり、現在、自転車操業の状況ですので、なかなかこちらの方に手が回らないというのも事実です。ただ、こういうまとめ方でいいかどうかというのを、もし何かご意見があればお出しいただきたいということです。

それから、後半の2-5については、JICAとして進めている環境社会配慮全体のことで、ご質問、ご意見等があれば、ぜひ出していただきたいということになります。

2-4、2-5について何かございますでしょうか。原嶋委員、どうぞ。

○原嶋委員 1点だけ、2-5で事実確認をしたいんですけども、2-5の5番で異議申立の件ですけども、私の記憶では、原科先生がいつだか、この種の文章が来て、それを受け取ったという話をされていた記憶があります。それが正式な異議申立なのか、いつのタイミングだったのか、ちょっと今、事実が記憶にないんですけども、それはどういう扱いになっているのでしょうか。

○渡辺 それにつきましては異議申立ではありませんで、カンボジアのNGOの方からファクスが入りまして、そのCCに原科先生が入っていたというものでございます。そういう意味で異議申立そのものではないということでございますけれども、その辺の事情につきましては、異議申立審査役の原科先生にご説明しております。

○原嶋委員 確認ですけども、それはいわゆる規定上の異議申立という文章にはあたらないということですね。

○渡辺 文章そのものが、いわゆる異議申立というような趣旨の文章でなかったというものになります。

○村山委員長 よろしいでしょうか。異議申立については正式な手続があつて、申し立てる場合も文書の形式がある。それに基づいて正式な形で出されていないということですね。

そのほか、何か。野村委員、どうぞ。

○野村委員 2-5の最後の6ポツ、まとめのところの①のところですが、最後のセンテンスで、「一方、個別案件の審査では、記載の追加・修正を求める案件が少なからずある」という書き方がしてあるところですが、この審査会で説明を受ける際は、毎回違う事業部さんの方が違うコンサルタントの方と出てこられて説明をしていただいているわけですが、毎回違う事業

部の方、毎回違うコンサルタントの方は、この場でどういう視点で議論をしているのか。あるいは説明される方、あるいは調査される方として、どういう観点で心の準備と体の準備をしておくべきなのかというのが毎回違うと、なかなか理解しがたいところもあるだろう。片や、毎回の本審査会の議事録を過去にさかのぼって全部読め、何が問題になって議論になっているのか抽出しろというのも、それも無茶な話だなということになると、どこかの段階で違う事業部、違うコンサルタントを束ねて、こういうふうにしてやってくださいよ——例えば今日も、I E Eのやり方としてこういうふうなやり方をしないとうまくないですよという意見が最後あったわけですがけれども、こういった点で事業部なり、あるいはコンサルタントを、ここでの議論を整理しつつ教育し指導していく、あるいはそれに基づいて調査がされているのかクオリティーコントロールをしていかないと、いつまでたってもモグラ叩きの状況なのかなという気がするんです。そういう意味では、「記載の追加・修正を求める案件が少なからずある」というのは、まさにそういうことを渡辺さんのところでやっておられるという理解でよろしいのでしょうか。

○渡辺 1つは、ガイドラインを実際に使って調査を行う、あるいは調査のレポートを書くという部分についてのクオリティーコントロール、これについては、私ども企画・調整部のところで内部チェックをやって行っているという状況になります。また、ガイドラインそのものについて理解を深めるところは、職員向けに説明会などで研修を行っておるところです。さらに、審査会の対応につきましては、かなり件数が限られているということもありまして、これは個別に担当の事業部と調査団に対して、実際には審査会の資料の例などを渡しながらか、どういうことを説明するのかというのを、これは個別にブリーフィングをしているという形でやっております。

○村山委員長 今のご指摘いただいた点については、恐らくこういった審査会の議論が経験としていろいろと生かされていくということが必要ではないかというご趣旨だと思います。1つの試みとしては、昨年8月まで担当していた第1期の委員の中で、2年間の審査会の活動を通じて感じたこと、考えたこと、今後に生かすべきことというのをまとめた形で出しました。その中に、ガイドラインではなかなか書かれていない、少し細かい点も含めて、こういう点についてぜひ今後注意すべきではないかということがまとめられたと思いますので、そういったものも含めて考えていただくと、少しは前進をしていくのかなというふうに思っています。現実的には、なかなかすべての担当の方々についてステップ・バイ・ステップの形で、ステップワイズで学習していくプロセスというのはなかなかできないですが、徐々にそういう

形が組めればいいかなというふうに思っています。

そのほか、何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、2-4と2-5については、こういう形でまとめさせていただきます。

それでは、あと、今後の予定についてご説明いただきます。

○渡辺 次回でございますけれども、5月14日は休会とさせていただきたいと思います。第3回は5月28日の15時からということで、まだ議題は確認中でございますので、また確認できましたらメールでご連絡を差し上げたいと思います。

資料で、資料5、資料6、2-6、2-7につきましては、ご参考ということで添付をしております。2-6の方は、もう既に外務省にこういう形で出しましたという、以前ご説明を差し上げた資料の報告でございます。

以上でございます。

○村山委員長 ということで、審査会としては5月28日が次回ということになります。

それでは、その他ということが残っています。何か委員の方々からございますでしょうか。よろしいですか。ないようでしたら、きょうの審査会はこれで終了させていただきます。どうもありがとうございました。