

第3回環境社会配慮審査会

日時 平成19年5月28日（月）15：00～18：00

場所 JICA本部11階I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教 |
| 委員 | 菊地 邦雄 | 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 | 中村 玲子 | ラムサールセンター事務局長 |
| 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 | 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 | 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 | 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 | 大阪府環境農林水産総合研究所 企画調整部 企画課 |
| 委員 | 野村 徹 | 日本シンガポール石油化学㈱ 代表取締役 |
| 委員 | 藤倉 良 | 法政大学人間環境学部教授 |

◇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

西野 謙	日本工営	株式会社	
石井 好正	電源開発	株式会社	
佐藤 洋史	独立行政法人国際協力機構	経済開発部	
奥村 将巳	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	
徳田 小矢子	独立行政法人国際協力機構	ネパール事務所	
田中 研一	独立行政法人国際協力機構	国際協力専門員	
臼井 寛二	独立行政法人国際協力機構	アジア地域支援事務所	

企画調査員

◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇

○村山委員長 それでは、第3回の審査会を始めたいと思います。

きょうは最初に真崎委員から出張のご報告ということで、ネパールのアッパーセティ水力発電計画の調査に係る見聞録というふうになってはいますが、これについてご報告をいただいた後、委員の方々に少しディスカッションをさせていただければと思います。

それでは、よろしく願いいたします。

○真崎委員 では、よろしく申し上げます。

お手元にきょうの審査会のスケジュールの次のページの2ページ目から、半分レジюмеで後ろの方が文章になっている報告書というか、発表レジюмеを準備させていただきましたので、それに沿って発表させていただきたいと思います。

このたびは、こういう非常に貴重な機会をいただきまして、本当にありがとうございました。改めて、委員としてやらせていただいている仕事を見つめ直すという意味でも非常に貴重な機会でした。できるだけ私の感じたことを皆様と分かち合えたらと思っております。

今日も後ろの方に団長と団員の方々が見えておりますけれども、アッパーセティの水力発電計画調査、この会議でも先日答申がございましたが、今回はそのプロジェクトの第3回ステー

クホルダー協議に出席させていただきました。

第3回のステークホルダー協議ということで、首都のカトマンズでも行われたのですが、それは日程上の関係で出られませんでした。このレジメの1の①から③、この3回の現地つまりプロジェクトサイトでのステークホルダー協議に参加させていただきました。

きょうは、前の画面の左に映っているJICAのネパール事務所の徳田職員と、タイをベースに、ネパールも含め10カ国の環境社会配慮をバックストップする企画調査員をされている臼井さんにも、参加していただくことになりまして、後ろの方にも調査団の団長、副団長を含め、何人かの方に来ていただいています。

実は、今回は非常に期間が短くて、手元にあるレジメを見ていただきたいのですが、シバプールVDCが5月4日、③のラニポカリVDCが5月5日、それからダマウリが5月6日という感じです。私が着いたのは、シバプールの前日5月3日で、ダマウリでの協議のあった5月6日の次の日にネパールを立ちましたので、非常に短い期間ではありましたが、できる限りいろいろな方にお話を聞いてまいりました。

まず、今回の特徴というのは、今までの第1回、第2回では、現地のステークホルダー協議もダマウリという県庁所在地だけでしかやらなかったのですが、せっかく3回目もやるのだから住民に近いところ、住民向けのステークホルダー協議というのをやろうということで、1—1というところを見ていただきたいのですが、住民向けステークホルダー協議、これが先ほど言いました②ダム建設予定地近くのシバプールVDC、それから③貯水池の近くのラニポカリVDC、そして、県庁所在地のダマウリに加えて計3回現地ステークホルダー協議が行われました。

これが地図です。少し見えにくいですが真ん中に、VDCの間の境界を川がずっと流れておりまして、1回目は右上のダマウリ、もう一回は②シバプール、ダム建設予定地近くのVDC、それからもう一回は③ラニポカリ、これは貯水池の近くのVDCで計3回行われました。

まず、住民向けステークホルダー協議ですが、どのような話し合いがなされたかというのは、後に触れさせていただくとして、3回目ですから、前回のものを踏まえてどのような工夫がなされたのかということですが、まず①番、前回協議での「住民協議は対象地域ごとに実施すべき」という要請にこたえて、住民向けステークホルダー協議が行われた。

②、実は前回、ダマウリという県庁所在地でしか現地ステークホルダーはしなかったのですが、やはり偉い人、政党政治家や政府高官が来ると、一般住民は発言しにくかったということですが、今回はいわゆる一般住民の側からも活発な意見や、質問がまだ出やすかった。しかも来

賓のあいさつが長々と続くこともなかった。そういう意味でよかったと思います。

それから③写真・地図を展示し、影響を具体的に示したという点も良かったと思います。

この写真は現地住民向けステークホルダー協議の様子ですが、これは貯水池近くラニポカリVDCで協議を行った様子で、右側のひな壇にNEA、ネパール電力公社の方や、私もたまたま行っていたので私とバンコクの臼井企画調査員も前に座るという形でした。左の方は客席というか、いわゆる住民の方々ですけれども、こういうふうに学校の校庭にテントを張って、そこに集ってもらい、いろいろ話し合いをもちました。この写真は協議の途中で、ある住民代表の人がNEAの人に質問を投げかけているところです。

そしてこの次の写真、これが先ほど申し上げました写真・地図を展示して影響を具体的に示すという風景なんですけれども、これはこういうふうに会場の片隅に写真を設けて、そこに例えば水がつかったときにどれぐらいつかるとかというのを各地域ごとに見せています。例えば、これを見ていただくと、少し見えにくいですが、右端の写真にここまで水がつかりますよということで、住民の人たちが、ああ、私の使っている森林はどうかなとか、私の畑はどうなるのかなとか話し合っていたということです。

次は、④ですけれども、説明の工夫ということです。これは調査団の方には、もし間違っていたらぜひ指摘していただきたいのですが、満水位とか軽減策というのがよりはっきりしたので、1回目、2回目と言えなかったことを言えるところまで言えたという点であろうかと思います。それから、やはり住民が一番気になる点は補償をちゃんとしてくれるのか、あるいはプロジェクトが本当に来るのかということだったようです。やはり同じような質問が何回も出ましたので、それに対して、繰り返し補償の進め方を説明したり、事業が始まるかどうか、まだ次の段階ですよ、ということを強調したようです。

それから、⑤の小冊子ですが、こういう小冊子を準備して、もう3回目でもかなりいろいろな質問が繰り返えられることも予想されましたし、また1回目、2回目を出ない人もいますので、そういう人たち向けにも、あるいはまた同じような質問を繰り返す人もいるかもしれないので、FAQ、frequently asked questionsというセクションを小冊子の中に設けて、住民の疑問に答えるようにしました。

それから⑥の女性開発事務所というのは、ネパールの各郡にあり、例えば女性グループを対象にしたマイクロクレジットであるとかいろいろな活動をしているので、そういう活動をする際に、この対象地域を回るときにぜひこういう事業が予定されていますということを知らせながら、小冊子を配ってもらうようにしているとのこと。今回、協議に来れなかった人に対

するフォローアップとしての活動です。

次の課題に移りたいのですが、実は、特にこの写真を見ていただきたいのですが、ダマウリに近いシバプールVDCの方で行われた協議で、これは私が気づいた点ではないのですが、発言者には非常に偏りがあって、やはり地元有力者であるリピーター、前の第1回、第2回に出ていた人が、また発言しているというケースが多かった。ということコンサルタントの方々、あるいはJICAネパール事務所の徳田さんにも聞きました。

それから、②と③ですが、いくら住民に近い村で協議をするといっても、やはり近くから人が来ているようでした。これは例えばお配りしたプリントの別添3というところを見ていただくとわかると思うのですが、Rising - Ranipokhariという場所とKahun - Shivapurという所が圧倒的に多いわけです。それは要するに協議が行われたところです。やはりその周りの人が非常に多いということと、これは私が聞いた情報として皆さんにお知らせたいのは、実はこの数字はあくまでも数字であって、例えばChhangと書いてある欄では48人となっていますが、では48人はChhangからわざわざやって来たのかということとそうでもなくて、実はChhangに土地を持っていても、例えばダマウリで商売している人がChhangの住民だと言って来るわけです。向こうの場合、特に土地持ちの人はずっと土地の近くで生活しているわけではないので、だから数字をこのまま受け取るというのは現実を把握しているとは言えないし、扱いというか分析には注意した方がいいと思いました。

そういう意味で、私は非常に近隣から来ている人がどうやら多いというふうに印象を持ちましたし、実際に写真がないのですが、シバプールでやった協議で6人の発言者がいたのですが、そのうち3人の人に話を聞いたところ、自分の村は遠くだというわけです。でも、わざわざ3時間、4時間かけて来たのですかと聞くと、そうではないと。私はそこで学校の先生をしているという人や、そこで商売をしているのですという人がいました。

それから、次の課題④ですけれども、協議開催の地域です。非常にこれはアクセスのよい場所で、遠くの人が出たのかという問題が、やはりあったのではないかなと思います。車で機材を運べるということになりますと、どうしても遠くには行けない。これを見ていただきたいのですが、これは貯水池の近くですけれども、これは多分貯水池だと。調査団の方にはもし間違っていたら教えていただきたいのですが、右の方の向こうの方が、多分水につかる地域だと思うのですが、右の山の方です。では、貯水池のこちら側から見て向こう側の人はこの協議が行われているこの場所まで来るのにどれぐらいかかるかということ、3時間、4時間は平気にかかると思います。そういう人たちが本当に来れたかというところは、私は非常に

疑問に思いましたし、実際、ここで話を聞いたとき、その辺の幹線道路沿い、幹線道路と言っても田舎の道ですが、車で通れる道沿いの人が多かったということです。

それからもう一つ、⑤番、フォーマルな議事進行、これで本音や実態がわかるのかということです。ここに写っているのはコンサルタントの人ですが、こういうように前に説明する人がいたり、前の方に例えば私とか村の偉い人が座っているという中で、どれほど普通の人々が質問できたのでしょうか。例えばここで質問している人というのは学校の先生でありましたし、それ以外にも住民のリーダーであるという人が多いという感じでした。こういうフォーマルな形でやるというのが一番いいのか非常に疑問に思いました。

課題⑥は、そもそもF/S段階で三度行く必要があったのか。これは時間の関係もありますので、次のところに絡めて言わせていただきたいと思います。

それから、いろいろご報告しなくてはと思い、内容を詰め込み過ぎたみたいですので、ダマウリでのSH協議も大体似たような内容になっていますので、割愛して次に進ませていただきたいと思います。

ネパール電力公社の声というところです。

現地で、幸いなことに、県庁所在地のダウマリで協議をやるときにちょうど副総裁、この写真の右側に出ている方で、NEAの方も来ておられまして、住民協議のやり方やあり方というものについて意見をいろいろ聞くことができました。左は彼のスタッフたちといろいろな話をざっくばらんに聞かせてもらっている風景です。

①ですけれども、第3回ステークホルダーミーティングを開きたいと調査団から聞いたとき、実はネパール電力公社の方はどうしてまた行くのかと反応したそうです。第1回目は2006年6月、第2回は2006年12月に行われており、よく考えると、1年の間に3回もやったということで、それに対し、調査団の方はJICAからの仕事を請け負われたときに、フォーマルな会議を3回ガイドラインでやることになっていると命じられたとお感じになり、電力公社には、1回目や2回目と同じようにカトマンズとダマウリでフォーマルな全体的な集会を開くことになっている、ガイドラインがそうなっているのだから、というお返事をされたということです。

③ですが、NEAの方々がおっしゃっていたのは、EIAの段階で既に、住民フォーカスグループインタビューとか、いろいろな形で住民と接触して説明してきているのに、しかも今、F/S段階でしかないのに何度も1年の間に公式な協議を行うというのは、人々を期待させてしまい逆効果になりかねないということをおっしゃっていました。逆に何回開いても、どうしても似たような内容になってしまうので、何かしてくれるのではないかという期待だけあおっ

てしまうということです。

④番、われわれの能力・制度も向上しており、政府のE I A手続きを尊重してほしい、ということでした。例えば3回開くというガイドラインになっていますが、例えばネパールも、世界銀行のプロジェクトでいろいろたたかれたという経緯もあったり、政府のE I A手続は、これはタイにいらっしゃる専門家の臼井さんからも聞いたのですが、割と整っているということでした。なので、そういう手続も尊重してほしい、という電力公社の言い分でした。

それから⑤、調査段階に応じた環境社会配慮をしてほしい。私はこれ環境配慮の面ではわからなかったのですが、少なくとも社会配慮という面からすれば、確かに今、F/Sの段階で3回もフォーマルな協議をする必要があったのかというのは非常に疑問に思いました。

⑥番、調査団とのコミュニケーションの改善の余地あり。これはどうしても調査団の方の作業工程でも、どちらかという国内をベースにした作業が非常に多かったものですから、なかなかNEAの人と話をする機会、相談する時間がなかった。急に第3回を開くよというふうに言われて非常にびっくりしたと言っておりました。

それで、私も環境社会配慮プロセスへの提案ということで、どうして私たちもここで答申を協議したのに、そこで3回も住民協議をこの短い間にやるのかということが、問題にならなかったのかについて考えてみました。それで、どうして3回開催が問題視されなかったというレジュメの部分を見ていただきたいのです。

①番、やはり我々委員会としては、全体像がなかなか把握し切れなかったというところがあるのではないかなと思いました。これは私も責任の一端を負っているわけですが、調査団の方も、やはり仕事を請け負われたときに、3回フォーマルな協議が求められていると思われていたものですから、そういう前提でこの3回目はこういうふうにやりますと、ここで報告をされたわけです。できるだけ多くの住民に来てもらうように、いろいろな工夫をされた経緯を報告されたわけですが、そういうふうに言われると、我々委員としては、少なくとも私は、3回やるということは前提にしてしまって、ではこういうふうにしたらもっと住民の人が来やすくなるのですかという、そういう受け答えになってしまったというか、そういう面があったと思います。

それから③、JICA関係部署の考えが伝わりきっていなかった。これは審査会の事務局の方、あるいは経済開発協力部の方々も、やはり3回開催で少し問題視されていたのにその考えが審査会の中で伝わっていなかったということ。

それから④、JICAエキスパートが充分関与できていない。これは例えば、今、タイにい

らっしゃる臼井さん、10カ国、ネパールも含め、環境社会配慮について、技術的なバックストッピングというか、サポートをされているわけです。何回かネパールでの協議に出られたことがあるのに、まだ3回開催の問題というのがこちらに伝わってこなかったというところ。

それから⑤、ガイドライン運用の不明確さ。確かにカテゴリーA案件は、少なくともスコーピング、概要検討、ドラフト・ファイナルの時点で協議を行うことというふうになっているのですけれども、非常にあいまいであるということです。

どうすればよい議論ができたのかというのは、やはりお互い、それぞれの関係者、我々委員も含めて、それぞれが襟を正しくするというか、そういう必要があるのではないかなというふうに感じましたし、調査団の方もそういうご懸念があるんだったら、それをフランクにここで言えるような、そういう雰囲気というか、そういう場に審査会がなればもっといいのではと感じます。

次に3枚目の3-2のところですけれども、ガイドラインの明確化ということで、少なくともこの審査会としては、というより審査委員の1人として提案したいことがそこに4つ挙げています。ガイドラインが明確ではない、あるいは運用の仕方が明確ではないので、1つ目、必ずしも機械的にフォーマルな会議を3回行う必要はなく、「意味ある協議を前広に行う」、これはガイドラインの文字をとってきたのですが、そういう目的を最優先にする。なので、別にフォーマルである必要はないというところを指針としてはっきり明確にした方がいいのではないか。これは必ずしもそういう議論が今までなかったわけではないのですが、なぜかアッパーセティのときはそうした意見が出てこなかった。

2番目、漫然とフォーマルな住民協議を繰り返さず、毎回、明確な目的意識を持って協議会を開くようにする。そのためにも融通を持って開く。例えばこのアッパーセティに関して言えばステークホルダー協議ということで、特に家、あるいは土地が失われる人たちを相手にフォーカスグループディスカッションが前に行われているのです。それをどうして1回に数えられないのかということ。それから、先ほど言いましたように、NEAも自分たちで、ネパール政府のEIAの過程で1回、少し前になりますけれども、2年ぐらい前に協議をしています。それを1回としてどうして数えられないのかということです。

その点がこの3点目に係ってくるのですけれども、「相手国の法令や基準の遵守」(2-6)というのは、ガイドラインに載っているのですが、相手国のイニシアティブの尊重という精神に則って、相手国のEIAプロセスの一環で行われた協議も回数に含めてよいのではないか。

最後に「スコーピング、環境社会配慮概要検討、最終報告案」という開催時期は実態に合わ

ない。この場合、特にそうだと思うのですが、必ずしも従う必要はないということをはっきり
明文化する、もしくはそういうふうに応用してもいいというふうにはっきりした方がいい。

まとめのところで、これは各自、皆さん時間があるときにぜひ読んでいただきたいんですけども、実はこれはアッパーセティだけの問題ではなく、4行目、5行目のところを見ていただきたいのですが、シンズリ道路についてです。実は私は、帰る日の朝に、道路局にアポイントメントとってもらい、シンズリ道路で、住民協議はどうだったのかと聞きましたら、1) 影響範囲がはっきりない段階で合意を取り付けなくてはならず、しかも、2) 実際の影響範囲より広範囲にわたって住民説明会を開催したので、逆に線形から離れた地域の住民との間にトラブルが起きる可能性がある、と懸念が表明されました。

つまり、何かこの辺ではないかといって、いろいろな人に話をしているんですけども、住民の中には道路が自分の家の近くに来てほしい、補償してもらえからという人もいたりして、それが実はこっちなんですよという話になったら、逆に、何で私のところに道路が来るのではなかったのですかということと言われるのではないかということを経路局、あるいはそのプロジェクトのコンサルタントの方がおっしゃっておいりました。

ということで、どうやら、少なくともこの住民ステークホルダー協議ということに関して言えば、どうも現地での状況というものが、必ずしもこの審査会の席にダイレクトに伝わっていないこともあるのではないかと、少なくともシンズリとかアッパーセティを見る限り思いましたので、最後に書かせていただきました。そこで、もう少し風通しをよく、いろいろな関係者との間の風通しをよくできたらいいのではないかなということ強く感じました。

非常に長くなりまして、申しわけないです。

ただ、せっかくネパールからも参加していただいているので、できたら現場でこの2つの事業を担当していらっしゃる徳田さんにも一言言っていただければと思うんですけども、いかがでしょうか。

○徳田 ありがとうございます。

皆さんこんにちは。JICAネパール事務所でインフラ担当をしている徳田と申します。

きょうは現地から、日本大使館の吉野書記官と、JICAネパール事務所の吉浦所長も同席しております。

きょうはこのような場で発言の機会をくださってありがとうございました。これまでアッパーセティですとかシンズリの関連で何度か審査会、オブザーバー参加はさせていただいたんですけども、こうしてマイクを向けられるのは初めてで、やっと発言の機会が回ってきた、プ

ロジェクト・アフェクティッド・ピープルの気分を味わっております。

今回、今、真崎委員から発表していただきましたが、ネパール事務所から本部の方に、一度審査委員を現地に派遣して現場をぜひ見てもらいたいとリクエストしておりました。それはなぜかといいますと、これまで審査会からいただくコメント、特にステークホルダー協議の開催要領に対するコメント、これを現場で適用しようとするすと無理が生じるとか、あるいは余りいい結果を生んでいないといった状況がありました。ですので、多分、東京とカトマンズでは距離もありますし、ネパールの固有の事情ももうちょっとわかっただろう必要があるのだらうと思ひまして、無理を言って、今回、このように真崎委員に現場を見てもらって、非常にいいきっかけが得られたなと思ひて感謝しております。

きょうは、ぜひ現場から2点、皆さんにお伝えしたいことがあります。

まず1点目、ネパール側はこのアッパーセティプロジェクトに対して非常に真剣であるということです。大げさに言えば、この水力発電計画で国の存亡がかかっていると。もう年々ひどくなっている電力不足に対応できるのは貯水池式の発電計画しかないということで、電力公社はもう真剣そのものです。

また一方で、無理やりプロジェクトを進められるような時代でもない。社会配慮の重要性、非常によくわかっています。実際、ずっとこの国の電力開発をやってきたのはネパールの電力公社の人々ですから、それだけ真剣なわけです。同じネパール人として、住民がいかに手ごわいかということも重々わかっています。

実際、プロジェクトが始まったときに住民と対立したままでは立ち行かなくなるので、彼らはきちんと自分たちの法律にのっとって、十分に住民との協議、情報公開も進めています。ですので、現場で担当しているJICA職員の立場から見ると、そういったステークホルダーへの情報公開ですとか、住民との対話といった、そういう部分は基本的にはネパールのカウンターパートが最善だと思うやり方を尊重してはどうかと思います。もちろん国際的な常識から見て余りにも外れている、不十分だと思われるところは、ドナーの責任としてもう少しこのようにやり方を工夫したらいいのではないかと、この辺、社会調査が足りないのではないかとといったインプットをすることは必要だと思いますが、ネパール側も決してその点は疎かにしていませんし、自分たちでこれは最良だと思うやり方をやっているなということ、ぜひ東京の皆さんにも理解していただきたいと思ひます。

続いて2点目、これはJICA側の反省ですけれども、ガイドラインはあくまでガイドラインですし、書き方もかなりあいまいな部分もあつて、幾らでも工夫の余地があるはずだと私も

思います。ただし、これまで担当してきた案件を見ていますと、つい無難な対応をしてしまう。もっと工夫ができるのだけれども無難になってしまう。無難というのはどういうことかというのは、ガイドラインに書かれているからF/Sの短い期間であっても3回に分けてステークホルダー協議をしなければいけない。そうなりますと、次にステークホルダー協議をやるなら参加人数は多ければ多いほどいいだろうとか、社会的弱者、女性、低カーストな人も当然呼んできちんと声を聞かないとだめだろうとか、そういう意見が聞こえてきてしまうわけです。

それは一見、とても正論なのでなかなか反論もできません。ですので、審査会でそのようなコメントが出されれば、余りドラスティックに変えることもできずに3回マスマーティングを開きましようかということになってしまったなという反省があります。

ただし、今になって思えば、もう少し、今はまだフィージビリティスタディ段階であるということと、住民の声を集めることの意味です。なぜこのF/S段階で住民の声を聞くのか。聞いたなら何ができるのか。その辺をもう少し考えて、調査団、JICA側からも委員会の人にもっと議論を投げかけて協議すれば、少し違ったやり方があったかなと思います。

最後に、環境社会配慮は確かに大事なことは言うまでもありません。ただ、時間や予算に限りがあるといっても確かに事実です。ですので、我々JICAの仕事相手、例えばアッパーセティの場合は電力公社ですけれども、先ほども言いましたように非常に真剣な人たちであると。何とかしてバランスをとりながら電力開発も進めていきたいと思っている人たちなので、我々もそれにしっかり向き合っただけで無難な対応をするのではなくて、実質的に住民の声を聞く、環境社会配慮できるという方法は何かというのをしっかり考えていかないといけないなと思っています。

長くなりましたが、ネパールから以上です。

○村山委員長 どうもありがとうございました。

先ほど真崎委員の方から調査団の方も、もし何かコメントがあればという話がありました。何かございますか、どうぞ。

○石井 アッパーセティ調査団の総括をしております石井と申します。

真崎先生には、お暑い中ネパールまで来ていただきまして、3日間私たちのステークホルダー協議を見ていただきましてどうもありがとうございました。

1つだけ調査団として申し上げておきたいことは、先生の資料の2番のネパール電力公社の声というところの1)について、これはどうしても調査団として申し上げたいのですが、ステークホルダー協議を3回行うということは、もともとJICAのSWのときから承知されてい

ることだと私たちは考えております。

それから、いつ開催して、どのようにするかということは、その都度ネパール電力公社と話し合っただけだったので、特にその3回目だけどうしてと聞かれたわけではございませんので、ここだけは申し上げておきたいと思っております。

それから、真崎先生の方、あるいは徳田さんからご発言がありましたように、ネパール電力公社としては2004年1月に現地でミーティングを開いておりますので、これはガイドラインにある3回のうちの1回に数えてくれないかという希望はございましたことだけは事実でございます。ただ、調査団といたしましては、それはそれ、これはこれという考え方で3回ミーティングを開くことを提案してまいりまして、電力公社の方に納得していただいたと考えております。

以上でございます。

○村山委員長 どうもありがとうございました。

それでは、せっかくの機会ですので、ぜひきょうの報告をもとに少しディスカッションをさせていただきたいと思っております。

基本のご質問、あるいはご意見ありましたら、ぜひお願いしたいと思います。

石田委員、どうぞ。

○石田委員 真崎委員から現場の声が聞けて、非常に感銘を受けました。

質問させていただくというよりも、私なりの意見を今のご発表に関連して述べさせていただきたいと思うのですが、大したことではないのですけれども、前から思っていたのですが、例えば東京のこの場所で座って議論をすることの限界というんでしょうか。ですからこそ真崎委員が行かれたし、現場から声が上がってきたと思うのですけれども、やはり我々は時々見に行かなければいけないなということで、予算の問題もあるでしょうけれども、もし我々がこういう審査をすることが許されている立場にいれば、やはり特に重要な案件だとか、将来的な課題が多く出そうなものだとか、定形的なものは放っておいていいと思うんです。何か話題が集中したものというのは、できれば、もうリクエストになってしまいますけれども、今後、私は少なくとも現場を見たいなというふうに思います。

それからあと、目的は、ここから先は、要するにガイドラインのあり方や手続にも関連すると思っておりますので、JICAがどの程度中で運用を厳しく定められているかがわからない段階での発言ですので、もし間違っていたらお許しください。

私自身は、真崎委員が言われたことにはかなり賛同できる部分が多くて、運用について、目

的は、要はガイドラインの質を上げる。それをすることによって的確に受益者に便益が届くと。そのためには環境影響に最大限配慮しましょうというのがそもそもの原則だったはずですので、ですから、その目的は皆さん共有しているはずなんです。それはネパール事務所といえども、それから相手方の公社といえども、我々も、それから本部もすべてが共有しているはずですよ。ということであれば、ガイドラインを、やはり3回ということが問題になるのであれば、もう少し緩めた運用というか、現状に応じた運用をして、そこが緩め過ぎていないかというところを監視、監査していけばいいのではないのでしょうか。

それを調査団としてやはり契約を結ぶ立場におられるでしょうから、調査団の方から提言されるということは恐らく非常に難しいと思いますので、今のようなことが起きた段階で、少しは運用を変えていくということが考えられると思います。

それと、もう一点思いましたのは、例えばネパールにとって存亡をかけたというようなことであり、能力はある程度育っているということであれば、ネパール事務所などのような拠点の事務所では、やはりこの環境社会配慮をきちんとできる人材を、日本側サイドでも構いませんし、相手サイドでもいいのですが、やはり重点的にできるような、そういう拠点人材をおつくりになられるような事業を考えてもいいのではないかというふうに思いました。

以上、3点ないし4点、提案とリクエストも込めた意見までです。

○村山委員長 ほかにいかがでしょうか。 長畑委員、どうぞ。

○長畑委員 ありがとうございます。

私も現場で活動をしているNGOにいる者として、きょうネパール事務所の方からも、あるいは真崎さんからのお話のように、現場から見たときにどんなに不便なことがあるかというか、現場と本部との関係とか、そういうのは本当に身につまされるというか、本当にそのとおりだなというふうに思って聞いておりました。ありがとうございます。

そのことを前提にした上で気になっている点ですが、真崎さんのご報告には、実はステークホルダー協議の中身を見てみると、やはり発言者に偏りがあるのではないかとか、遠くからは来ていないのではないかとか、そういうことがあるわけですね。ですから、回数をどうのこうのという問題とは別に、やはり中身の点で、果たしてステークホルダー協議ってどういうふうにやったらいいのだろうか、それがうまくできているのだろうかということも、やはり我々としては見ていかなければいけないのではないかと思うのです。ですから、いたずらに確かに余計な負担をかけるべきではないという考えもありますので、回数の点では柔軟に運用してもいいのではないかと私も思いますが、やはり中身の方をいかに、では少ない回数で効果的

なものができののかということ、それももしかしたらここで考えるのか、JICAの方で考えるのかわかりませんが、ある程度考えていく必要があるのではないかと考えたのが1点。

それから、ネパール事務所の方からの提議だったと思うのですが、そもそもステークホルダー協議というのは何でやるのかというところで思ったのですが、要するにプロジェクトをやるときに、プロジェクトの影響を受ける人からご意見をお聞きするというか、要するに、いろいろとご迷惑をかけるからごめんねというところをやっているような感じが、特にこのインフラ系のものでは感じるんですね。これは別にこのプロジェクトに限らずだと思うのですが、ただ、この間、私も提言をさせていただいているのは、なぜわざわざ事前に地元の人たちと話し合いをするのかというのは、そこに入ってくるプロジェクトをより積極的に、よりプラスに位置づけて、住民の人たちもプロジェクトの中に参加していいものをつくっていくという、そういう場をできるだけ前からつくっていくという考え方が、このステークホルダー協議の中にあっているのではないかと考えています。つまり、影響を受ける人たちに前広にお願いをして、どうかこれで我慢してねというのではなくて、もっとこういうものが来るのだから、もっと積極的にこういうふうにご利用しようではないですか、あるいはこういうふうに変えた方がいいのではないですかという、そういう話し合いをしていく場というふうにも考えてもいいのではないかなと思っていて、その場合、では3回が多過ぎないのかどうかということとはまた別問題として、やはり回数の問題はまた別にあるとは思いますが、その辺、位置づけということについて、今お話を聞いて感じたことも発言させていただきました。

以上です。

○村山委員長 ほかにいかがでしょうか。 真崎委員、どうぞ。

○真崎委員 これ以上お時間いただくつもりはなくて、せっかくバンコクからも臼井企画調査員の方が参加してくださっているので、何か一言、ぜひ言っていただければと思うのですが、

今回、このアッパーセティももう2回ぐらい見られていますし、シンズリの方も見られていますので、ぜひ何かご発言いただければと思ったんですけども。

○村山委員長 それでは、臼井さん、一言お願いします。

○臼井 先ほど冒頭で音声途切れていて申しわけありませんでした。真崎委員、今日のご発表どうもありがとうございます。また、現場ではお疲れさまでした。

私が言いたいことは調査団の方や、特にネパール事務所の徳田さんの方が既におっしゃって

おりますので、特に私の方から申し上げることはありません。1つだけあるとすれば、皆さんいろいろなお忙しい中、審査会という場に集まっているいろいろな意見を出し合うという折角の機会なのですから、真崎委員もおっしゃられたように、もうちょっと風通しをよくしてはいかがかと思います。私も、審査会の場でプレゼンテーションをすることがたまにありますが、非常に構えてしまうことがあります。そういう状況だと、態度の問題なのかもしれませんが、なかなかいい案とか、いいアイデアというのが出にくい空気とか、そういうものがあると思うのです。もう少し積極的にこうしたらいいのではないですかとか、こういった情報を踏まえてもうちょっと具体的な案を出すとか、そういった建設的な意見が出やすいような場づくりとか、そういうのが審査会にあったらいいなと、私個人的には思います。

以上です。

○村山委員長 どうもありがとうございました。

それでは、委員の方々、何かほかにありますでしょうか。

よろしいですか。

まとめる意味ではないのですが、私からも一言申し上げたいと思います。

最初に石田委員がおっしゃったように、ガイドラインを検討する段階から、私自身も現地を見ずに審査会でどの程度意見が言えるかというのは、非常に疑問を持っていた1人です。

例えば国内のアセスメントの審査会では、必ず現地に行って視察をするわけです。そういったものがこの審査会には基本的にはないので、その限界はどうしても考えざるを得ない。その上での議論というのを前提にせざるを得ないかなというふうには思っています。ただ、こういう形で時々委員の方が現地を見て、机上の議論と実際とのギャップなり課題を整理していくという事は非常に大事だと思っています。

その上でですが、先ほど長畑委員もおっしゃったように、やはり意味ある参加なり、積極的な住民の方々との協議の中で出てくるものが非常に大事だということは思っているわけです。ただ、そのことと協議の回数との関係について、どこまでリンクをさせて議論するべきかというのは、私は少し疑問に思っています。確かガイドラインの中では、フォーマルな会議を開くという表現にはなっていなかったと思います。協議をするということは書いてあったと思うのですが、フォーマルであるということは必ずしも必要ないというふうになっていたと思うのです。

そういう意味では、例えば3回目については、少し形式ではなくて、いろいろな議論ができやすいような形でやってもよかったのかなと。そういう点について、審査会から意見が出せな

かったのは、少し問題だとは思いますが、やり方によっては回数というよりは議論を深められる仕組みがいろいろあるのではないかなと思っています。

むしろ、ガイドラインの議論の中では、そのステージに応じた議論が可能であって、そういう意味で3回ぐらいやってもいいのではないかなというような話があったと思うのです。先ほどネパールの徳田さんがおっしゃったように、時間と予算が限られている中で、どこまでできるかという話はあるのですが、我々の立場としてはできるだけ環境社会配慮を進めていきたいと思っています。それを現場の中で解釈をして、可能な限りやっていただきたいというふうに考えています。

以上、今回のような形で、できれば今後も委員の方に現場を見ていただいて、実際のガイドラインの運用という意味での課題をぜひ挙げていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いをいたします。

どうもありがとうございました。

それでは次に、パキスタンの復旧・復興計画の調査及び報告について進めたいと思います。

担当の方が変わりますか。

○奥村 社会開発部都市地域開発平和構築第1チームの奥村と申します。皆さん、よろしくお願ひします。

本日は、既に渡辺チーム長の方から簡単に概要の説明があったと思いますが、パキスタンにおける地震の災害復興の開発調査の中で、緊急リハビリ事業として取り組んでおりますバイパスの設計調査のところが環境カテゴリー変更が発生しそうだということで、きょうはご報告ということでさせていただきますと思います。

まず概要の方、私の方から説明させていただいて、あと適宜質疑応答ということでさせていただきますと思います。よろしくお願ひします。

あと、きょう調査団の方から調査団長の中川団長と、あと環境社会配慮担当の臼井団員と来ていただいています。よろしくお願ひします。

では、まず最初に、この西岸バイパスというものの、まず位置を簡単にご説明いたしますと、これはパキスタンで一昨年大震災が発生した際の震源に一番近いところの都市でありますムザファラバードという町があるのですが、大体イスラマバードから北北東あたりに車で3時間半ほど山の中を行ったところにあるのですが、それはパキスタンコントロール下のカシミール州の州都でございます、そこに前に出しておりますような赤い線のところにバイパスをつくと。基本的には既存の道路を活用した形でバイパスをつくるというものについての設計とな

っておりまして、建設自体は、ここにバイパスの設計を行うという調査になっております。背景等これから説明させていただくのですが、まず簡単にお手元の資料にはつけていないのですが、現場の写真を最初にご紹介させていただきます。

これが今回被災したムザファラバード市の様子でございます。真ん中に大きな川、ニラム川という川が通っております。

○臼井 環境社会配慮の団員として参加しています臼井です。よろしくお願いします。

これは、先ほどの地図の一番下の方になりますバイパスの出発点の写真です。出発点はこのあたりから橋がずっとこのように伸びまして、道路がつながっていくということになります。これが橋の少し北にある高台から見たところですが、このあたりを道路がずっと行くと、その道路も既存の道路を最初は通ります。

先ほどの出発点から対岸を見た写真です。この川を越して、この鉄塔があるのですが、この鉄塔の下あたりを通ると、ここをずっと橋が伸びます。逆方向から見た、橋の取付部から見たところですが、出発点はこちらになります。この上をずっと通ってくると、既存の道路を通るのでありますが、始点の方向に向かっているところです。学校がありまして、ここに小さい橋みたいなのがあるのですが、ここをなるべく通るという形です。

既存の道路の横には、こういうふうに空き地もございます。例えば、これは現在の線形というか、道路が通るところでは、この建物というかこの敷地の、どうしても壁は取り壊す必要があるのではないかというのが、現在の私どもの見解です。

これは途中にあります学校なのでありますが、この学校も敷地の一部、建物の一部を壊さざるを得ない形になるのではないかという見解です。今の学校がこのあたりにありまして、道路は、これが既存の道路ですが、この道路をこういうふうに埋めるなり何なりして通るので、多分、この家は取り壊す必要があると思います。

これも既存の道路ですが、こういう墓地がかなりたくさんありまして、集合墓地なんですけれども、大きな集合墓地ではなくて点在していますけれども、道路はお墓はすべて避けてくれという話がありましたので、ちょっと設計速度、車の速度が落ちますけれども、カーブをそのまま使って墓地は避けるような形になっています。

これも、今、手前の方が始点の方から終点の方に向かうところですが、ここも既存の道路をなるべく使って周辺の店や何かにはかからないようにする配慮をしております。

ここでの大きな問題は、地震の後にまだこうやってテントで生活されている方がたくさんいらっしゃるって、まだ完全にこの人たちの社会調査が終わっておりません。問題は、この人たち

を、ではどうするのかということが大きな問題なんです、A J K、向こうの州の政府もまだちゃんとした対策が見つかっていないと言った方がいいですね。1つ、私どものこの調査の前提として、マスタープランでサテライトシティとあって、余り地震があっても大丈夫なような場所を選んではいらるのですが、ここからかなり場所が遠いということと、あとまだ何のインフラの整備もされていないので、今、突然そこに行っても、彼らも住むすべがないということがあります。こういうテント生活者をどうするのか。

今のところは新しく道路をつくることです。これも新しく道路をつくることですが、これも最初は墓地もいいたろうということとつぶす予定だったのですけれども、絶対避けてくれということで、かなり無理な形で、今の矢印のあたりを道路が通って避けるような形をして橋がかかる予定のところ、今の墓がこのお墓なのですけれども、ここを避けて、この鉄塔のあたりを通っていきます。ここは道路を完全に新設する場所です。

ここは新設する場所が終わる周辺ですけれども、ここにもやはりこういうふうなテントで生活されている方がいます。

新しい道路は、今の新設のところから通って、また既存の道路をこういうふうに行くのですが、この方々は、冬の洪水時期ではないときだけ河原にこういうふうなテントを張っていて、どこから来るのかというと、冬、山間部は寒いのでなるべく暖かいところということでムザファラバードに来るのですが、ムザファラバードもやはり住むところが少ないで、今は割と水が引いており、この河原に住んでいるという形です。道路は今、既存の道路がこういうふうにあります、ここを通っていきます。

これが突然終点になってしまうのですが、終点の交差点で、ここも非常に今込んでいますけれども、ここを改良して、なるべく込みぐあいを減らそうという形で考えています。それでも、そうしますと道路の幅や何かが生じますので、店や何かの移転、または一時的な移転というのは考える必要があり、その話は進めております。

○奥村 一部説明が前後してしまうところがあるのですが、調査の対象地域のイメージは、大体今のような感じでございます、改めて背景の方から説明させていただきますと、この調査自体は2005年の10月8日に発生しましたパキスタン北部大地震、実は死者が7万人という大惨事でしたが、それに対して緊急開発調査ということで、同2005年12月にSWを結ぶ形で、2006年1月末より緊急復旧・復興のマスタープランを策定するということで開発調査の方を開始しております。

この開発調査は、ただ単にマスタープランをつくるというだけではなく、並行してムザ

ファラバード市が早期に復旧・復興を達成するための緊急リハビリプロジェクトを行うということで、例えば学校を再建するとか、地すべりが非常に多く発生しますので、地すべり発生の際に、発生箇所のモニタリングと警報の発生と、あと避難訓練というものを実施したり、瓦礫の撤去のプロジェクトですとか、あと防災教育といったものを行ってまいりました。

その中で、1つ、この西岸バイパスというものが挙げられておりまして、これは建設自体はパキスタン政府によって、日本の緊急復興支援の円借款の商品借款の見返り資金、つまり、今はパキスタン政府の財源となっているものですが、これを活用して、パキスタン政府自身が施行するというものについて、ここの設計部分について、JICAの開発調査の一環として行っている緊急リハビリプロジェクトとして実施できないかという話がございまして、この開発調査の中で基本設計と詳細設計を行うということで、昨年より進めているところです。

全体のスケジュールといたしましては、これは少しややこしいですが、調査が二本立てになっておりまして、1つはマスタープランをつくるというものと、一部の緊急リハビリ事業を行うというもので1本。もう一つは、この西岸バイパスの設計を行うという特別のチーム1本という感じで2つに分かれていまして、マスタープランのときには、昨年10月から12月にかけて、西岸バイパスの予備調査だけを行って、それを引き継ぐ形で、現在こちらの設計に係わる調査団の方で基本設計まで終了したところでございます。今後、詳細設計に入っていくのですが、緊急復旧ということで期間も限られているところから、予備調査のときにはIEレベルまで、今回、基本設計のところではドラフトとしてのEIAとテナティブとしてのRAP、住民移転計画の方を作成しており、今後これを、詳細設計を開始する最初の段階で、EIAと移転計画の方を確定させていくというスケジュールで、現在動いております。

そして、これは先ほど簡単に説明させていただきました予備調査としては昨年10月から12月にかけて行い、大体のおおよその道路の線形と橋の橋梁形式の確定を行いました。そして、ことしの2月から4月にかけての基本設計、それと今後の詳細設計の中で、現地で政府の認可に必要な書類ですとか、PQドキュメント、EIAとあわせる形で基本設計を行い、その後、詳細設計を行っていくという予定になっております。また、あわせてテンドャードキュメント案も作成する予定となっております。

どういった道路をつくるのかということですが、基本的にはAASHTOというアメリ

カの基準をもとにパキスタンのスタンダードに合ったものをつくっていくということで、これはProvincial Road、州道の第1級の道路としての規格を満たすもので、制限速度は50キロ、そしてカーブについては最小半径が75メートル、高低差についても最大度は6.5%というもので設計しております。

これは少しわかりにくいので、当初案が幾つかあったのですが、基本的には現道を使用する形で、この赤い路線でもって線形の方を確定して設計をしておりますので、次のページとほとんど同じものになっています。

対象区間については、基本的には既存道路の拡幅と、あと新規のニューアライメントをつくる箇所、それから新たに橋をかける場所というような中身になっております。

道路については、幅員の方はこちらに示してあるような形になっておりますが、このサイドウォーク等幅についてはコントロールポイントに合わせる形で柔軟に対応するというような形になっております。

設計を進める中で、一緒に薄く写っているのは現道の線形ですが、幾つかアイデアが出ましたけれども、この青い線でまっすぐ通してしまおうとか、この下の黒い線でこれを全部つなげてしまってRを緩くしようとかという案もあったのですが、今回、こういったコントロールポイントに関しては既存の道路に沿う形で設計するという方向で基本的に進めております。こちらは郡の施設にかかってしまうというところもあり、これは山側を切って新しく道路をつくることになります。

それから、こちらについては既存の交差点を拡幅するのか、それとも山側を切り崩すのかというところで、基本的には既存の道路を拡幅すると。さっきの写真で一番最後にあった交差点になりますが、そういった線形の確定をしてきております。

これも出発点の橋梁の始点部分ですが、こちらについては既存の道路を立体交差化する形で設計を行っております。

その他は、あと既存の交差点をこのように拡張する形で予定しておりまして、あと、橋についても当初、このように大きく迂回する案もあったのですが、既存の道路からそのまま直結する形で橋を新たにここにかけるという形になっております。

環境社会配慮の点に関しまして、今からご説明させていただいておりますが、Local society An Unstable Conditionとありますが、もともと住民組織がそれなりに機能しているところではあるのですが、このようにテントの住民がいるとか、このテントの住民の中身自体も、本当はそのすぐそばに家があるのですが、震災後、恐くて家の中に入れない

ので、夜寝るときだけは外のテントで寝ているという人から、冬の間は寒いので山合いの山間集落からこちらの方まで降りてきて、比較的気候の穏やかなムザファラバードのところで冬を過ごしている方ですとか、そもそも家をなくしてしまってテントで住んでいる方ですとかいろいろいますが、こういった方たちも存在しています。

それから環境面においても、このプロジェクトの実施を通して、どういった影響を与えるのかというところを考慮していくというところで、フローとしてはこちらに示しているとおりですが、まずターゲットエリアを設定して、そして予備調査のときに行ったIEAを、レビューを行った上で与える影響のタイミングと大きさと再確認した上で、今回のIEAの作業についての内容の確定を行ったと。

まずはベースラインのデータ収集で始まり、そして環境社会配慮のところ、Social environmentとPhysical componentsの確認を行った後、適宜パブリックコンサルテーションを行った上で、今回、Draft IEAと、あとtentativeの住民移転計画の方を作成しております。

あと、調査の過程で出てきたインパクトについては、各コントロールポイントのところを注意しながら、同じ調査団の中のエンジニアリングチームの方に、例えばお墓を避けようとか、そういったインパクトを極力避ける、もしくは極力抑えるためのインプットというのを行っています。

そして、現在の基本設計の設定、道路の線形に生かしております。

主な目的をここでおさらいしますと、この環境社会配慮の中で、もちろんのことですが、社会と環境にこのプロジェクト自身が与える影響の度合いを明確化するというところと、あとここに書いていますgovernment A J K、A J KというのはAzad Jammu and Kashmirといいまして、パキスタンサイドのカシミール州ですが、カシミール州のA J K州政府が、IEAですとか住民移転計画ですとか、環境モニタリング管理計画を作成するのをサポートすると。これを目的にしております。

そして、これは先ほどの写真でも出てきましたが、設計に当たって十分考慮したものとしたしましては、まず自然災害の発生です。こういった発生箇所を十分考慮すると。それからライト・オブ・ウェー、道路の幅員のところですが、この幅についても柔軟性を持たせる等の考慮を行ったと。

あと、コントロールポイントとあるのは、先ほどのこういったお墓ですとか小学校ですとか、こういったところに関しては極力影響を与えない方向で線形を確定させると。それ

からトラフィック・アクション、交通事故等の発生を抑えるための線形を確定させるということを行いました。

パブリックコンサルテーションにつきましては、この調査が2月に始まっておりますが、その2月から3月にかけて、合計7回、これは調査対象地域自体、5.1キロメートルという非常に短い区間ですので、今回、この7回ということで、パブリックコンサルテーションのミーティングを行っております。

対象としては、実際そこに居住されている方ですとか、オフィスワーカー、それからショップオーナー、それからホテルのオーナーとベンダーなどということになっておりまして、主に出てきたコメントといたしましては、妥当な補償、それでタイムリーで適切なタイミングでの補償を行ってほしいですとか、できるだけ移転ということは避けてほしいですとか、工事の期間中にできるだけ騒音等の被害がないようにできるだけ極力抑えてほしいというようなコメントが出ております。

環境の部分の配慮といたしましては、基本的な情報として、大気の質ですとか騒音の度合い、それから水質といったものを確認しました。

そして、住民移転計画、Land Acquisition and Resettlement Plan、現時点ではtentativeということで仮のものになっておりますが、簡単に概要を説明いたしますと、今回、用地取得が必要な面積というのは2.148ヘクタールが想定されておまして、この実際の建設工事を行うことで23件の住居、それから22件の店、もしくはsmall business enterprises、オフィスに影響が考えられる。あと61家庭、人数にすると355人に影響が考えられる。それから134のcommunityとpublic structuresということで、大体電気とか電信柱等、こういった構造物に影響が及ぼされる可能性があるということで、今、tentativeですが、列挙をしております。

Project may affectということで確定情報にしていけない理由ですが、実は道路の線形が最終の確定までまだ至っておりませんで、実はまだ詳細設計が始められていない段階なのですが、基本設計の内容について、まだもう少し先方政府と確認をしているところがありますので、それでここの正確な人数が決まっていけないというのが1つ、もう一つは住居の大体何%かぶるかというところは見えてきてはいるのですが、具体的にその部屋自体を壊さないといけないのかとか、そのあたりの情報まではまだつかみ切れておりませんので、これはこの継続する中でのE I Aへの確定に向けた作業の中で確認していくことになっております。

最後に、これらにかかる費用といたしまして、9,800万ルピーほどの費用が見込まれると計画の中に書いております。

E I Aのドラフトについては、概要といたしまして、環境に対する影響といたしましては、大半は建設期間中に発生するものであるというところと、それらの影響が極力緩和されるようにというところで内容を書いております。

また、環境モニタリング管理計画につきましても、これはインパクトをできるだけ極力抑えるというところと、詳細設計の中でこれらの緩和策というものを組み込んでいくというところを書いております。

今後の予定といたしましては、平行して、これから詳細設計とE I A、環境社会配慮の活動等行っていくのですが、まず現時点のドラフトに対する先方からのコメント等フィードバックを確認した後に、さらに住民移転計画について追加調査を行った上でE I Aの最終化をしていくと。

あとは設計の方にもこれら情報を組み込んでいくとともに、このE I Aレポートのパブリックコンサルテーションにつきましても、これはパキスタン政府が行うことなのですが、そちらのアシスティングというのにも必要かということで考えております。

この路線全体といたしましては、I R Rといたしまして、パキスタンの基準を超えておるので、建設に関して特に問題なしというふうにとらえております。

次に、Package 1、2と全区間を分けた形でプロジェクトコスト等いろいろ書いてありますが、こちらに影響する家屋、もしくは建築物の数が書いてあるのですが、46という数字が古い数字になっておりまして、これは今のところ合計61件というところが最大見込まれております。

今後の予定といたしましては、このまま順調に進めば6月下旬、来月下旬にはE I Aの承認が先方政府から降りるというところを見越して、継続して調査を行っていく予定になっております。

我々の調査といたしましては、この9月で一区切りを迎え、10月にファイナルレポートを出した後、その後、先方政府が実際の建設工事にとりかかっている、大体30から31カ月ぐらいの施工期間を経てこのバイパスは完成されるという予定になっております。

以上でございます。

○渡辺 あわせて事務局から補足させていただきますと、この案件は、カテゴリーBからカテゴリーAに変更することを考えておりまして、カテゴリーAになりますと審査会に諮

聞させていただくこととなります。この案件の場合、ある程度調査が進んでおりますので、諮問する際には、さらに今後の調査の中で調べる、あるいは確認すべき点を伺うという形になるかと思っておりますので、本日は皆様に現状を把握していただくのとあわせて、諮問する際にどんな点を説明すべきかについてもコメントをいただければというように考えております。

よろしく願いいたします。

○村山委員長 ありがとうございます。

確認ですが、復旧・復興計画全体はいろいろ入っていますが、その中でバイパスの計画について諮問があり得るという位置づけでよろしいですか。

○渡辺 この西岸バイパスについて諮問するということで考えております。

○村山委員長 ありがとうございます。

それでは、きょうは報告ですので、今後の諮問に向けて基本的なところのご質問、あるいはご意見がありましたらお願いいたします。

○石田委員 ほかの方から質問が出る前に、非常に基礎的なことで申しわけないのですが、私だけがわかっていないんだと思うんですけども、ウェストバイパスにつくる目的をもう一度教えてください。

どういうところが影響して、どのような目的でどんな効果が期待できるか、お願いします。

○奥村 現在、このムザファラバード市を北に抜ける道というのが、実質1カ所しかないような状況になっておりまして、現道がここから、この川を渡れずにこちらに迂回していき、このマウスのこの矢印で、旧市街地の中をぐるぐると通って抜けていかないとこの北部に向かえないという状況になっているのと、この北部にはまだまだ被災したままの、復興のおくれた町や村が存在しているというところと、もう一つ、少し見にくいのですが、バラコットとありますが、こちらはムザファラバードから西の方に抜けていくと、また1つ大きな町がありまして、そちらに抜ける道も市内を通過しないと行けないというところで、現在、何が起こっているかというと、この市内のこの道路、1本しかないおかげで大渋滞が発生しております。特に、この市内自体も人口大体10万人ちょっとなのですが、現在ちょうど復興期というところで、トラックなり何なりたくさん入り込んできている状況で、非常にアクセスが悪くなっているというところもありまして、現在及び今後の復興を比較的早く進めていくためにも、早期にバイパスを作成していきたいというのがパキスタン政府側の希望でもあり、あと我々のマスタープランの方でも、この西岸バイパスの早期着手自体が、今後10年間の被災地の復興に関して非常に有

意義であるというところで、アクションプランに掲載させていただいている、そういった案件でございます。

○石田委員 ありがとうございます。

○村山委員長 そのほかいかがでしょうか。 長畑委員、どうぞ。

○長畑委員 小さいことですが、2プロジェクト目、affectのところ、11ページ、22枚目のところ、23の家と22の店、オフィスというのがありますが、先ほど、最初の方で出てきたテントに住んでいる人たちというものは入っているのかどうか。

○奥村 まだ入っていません。

○長畑委員 今後はそれを見ていく予定は。

○奥村 はい。

○村山委員長 原嶋委員、どうぞ。

○原嶋委員 幾つか質問させていただきます。

パワーポイントでは4枚目ですか。タイムフレームがありますけれども、ここでテナティブの住民移転計画が今あるということですが、1つ目の質問はここで補償方針についての何らかの言及ないし具体的な仕方についての言及があるかという点が1点。

2つ目はそれとは別に、あるいはそのバックグラウンドとして、国ないしローカルでの住民移転の事例に対する方針ないしルールがあるかということですね、パキスタンないしその州なのかを含めて。それが2点目。

3点目が、これは先ほどのご質問と近いですが、パワーポイントでは20枚目で、環境配慮の5番目のところ、パブリックコンサルテーションの参加者の中にレジデンスとありますけれども、これは先ほどもありましたけれども、いわゆるテントでお住まいの方々ないしそれに類するの方々を含んだ表現なのかどうか。この3点です。

○臼井 それではお答えします。

1番目は補償形式を提案しているかどうかということですが、先ほどのパワーポイントの22というところですが、ここでコストというふうに書いてあるんですが、基本的には土地、土地ではなくて、土地とお金という形でやってくださいというのを提案しています。では土地があるのかということが非常に大きな問題なんですけれども、ここの、先ほどのEnvironmental Consideration 5のところでも私もパブリックコンサルテーションというか、地元の人に聞いて、ではお金を渡せば土地は買えるのかという話を聞いたところ、1人だけというか、1つのコンサルテーションだけですので、全部に当てはまるとは限らないのですが、土

地はあるのでそこでさらにきちんとフェアでタイムリーなコンサルテーションをくれないと土地が買えないということを言っておりました。

地元のコンサルタントの人に、これを全部やっていただいているのですが、彼らからの意見も、土地、土地というのは、なかなか政府が用意するというのは難しいので、きちんとしたお金を渡して、彼ら自身で買ってもらった方が早く済むだろうという形で、そういう提案をしております。

住民移転の公式的なルールはあるのかというのが2番目の質問だと思うんですけども、土地収用法というのがありまして、その土地収用法の中でだれがどういうことをやって、いつやってという話は全部載っております。しかし、土地収用法をそのまま適用しますと1年ぐらいかかってしまうので、というか、そのまま文章のまま読んでいくと1年ぐらいかかってしまうのですが、それは1年かかるのかという質問はしておりまして、いや、そうではなくて、順番どおりにそのままやっていけばそうなんですけれども、同時進行もできるので、例えば6カ月とか、短くすれば、処理が短ければもっと短くできるという話にはなっております。この住民移転に関してのルールは、その土地収用法でやっております。

E I Aの法律の中には、こういうRAPをつくるというのはほとんど書いてありませんで、今回はスコーピングの中で、やはり住民移転が非常に重要だということで、特にRAPと土地収用についてのプランを別個につくると。これの2つあわせて現地政府に出していくというふうに考えております。

3番目は、テントに住んでいる方々がパブリックコンサルテーションの中に入っているかどうかという質問ですが、まだ入っておりません。今後、聞いていく予定ですが、先ほども少しお伝えましたように、冬しかいない人たちとかはどうすればいいのかというのが、今、よくわからなくて、私たちが考えているのは、冬いる方々ではなく、ずっとそこにいる方を対象として考えております。テント生活者の方々については、地元のムザファラバード市の市長などもやはり心配をされていて、というのは、自分たちもムザファラバード市の人たちもどうしたらいいかわからないという面があるので、そういうコンフリクトが生じるという可能性は2月に行ったときにお話はしてあります。そのときにどうしようかという話になっておりまして、今度、帰ったときに市の人たちともう一回話をして、どうすればいいかという相談をしようと思っています。

市長の方は、なるべくそういう住民との話し合いの中に市長自身を参加させてくれという話をいただいておりますので、今後それをどうやっていくのかというのが課題になると思います。

す。

○原嶋委員 補足確認ですけれども、今、補償について土地とお金という選択肢をとということ、これはどなたのご意向ないし方針でしょうか。

○臼井 1つは、これをお願いした現地のコンサルタントが、ADBなんかの仕事をかなりやっていたらしゃって、彼のリコメンデーションが1つ。

もう一つは、現地で住民の人にどうしたらいいかということで聞いて、その回答が、土地という意見もありましたけれども、土地、お金という意見の方が多かったという、その2つです。

○村山委員長 ほかにいかがでしょうか。 長谷川委員、どうぞ。

○長谷川委員 事務的なことですから、私自身、混乱しているので、事務局の方にお聞きしたいのですか、このバイパスは、もしAカテゴリーとなって諮問する場合ですが、これは連携DDなのか、あるいはその他の事前調査ということになるのか、どちらなんですか。

○渡辺 通常の開発調査という手続で考えております。

つまり、調査の扱いとしては連携DDというのは、最初から連携DDと決まっていますけれども、これは通常の開発調査としてスタートして、そのまま続いているという案件でございます。

○長谷川委員 そうすると、あくまでもJICAのガイドラインに沿って、JBICは関係ないと、こういう認識でよろしいですね。

○渡辺 はい。

○長谷川委員 ありがとうございます。 以上です。

○菊池 地震のその復旧関連ということですが、地震の程度というのは旧市街が中心なのですか。それともこのバイパスの通るあたりもかなり住宅の被害とかあるのですかというのが1つ。

もう一つは、なるほどと思いつつも気になるのはお墓で、確かに土葬で、宗教上の問題だから何ともやりにくいでしょうけれども、バイパスをこの後数十年か数百年か知りませんが使い続けるバイパスを、ある程度きちんとした線形でやっておかないと、後々困るような気がするんですけれども、そういう配慮というのは地元の人とした上で、なおかつそういう結論の線形なのか。

その2点です。

○臼井 まず1番目の地震の影響ですけれども、この既存の道路の近くはほとんどないんです。この近辺、このあたりは新設道路の近くはかなり局地的に、本当に局地的に家がつぶれている

という形であります。比較的この道路沿いは地震の影響はありません。

2番目の墓地の話ですけれども、確かにおっしゃるとおりなのですが、もうとにかく絶対に避けてくれと。これを避けるためになんかお金もかかるのですけれども、承知した上でこれは避けろと。もし避けられないなら、真ん中、島みたいにしてもいいから避けろとか、とにかく避けることがファーストプライオリティーという形だったので、避けざるを得ないという形です。

○村山委員長 よろしいですか。 中山委員、よろしいですか。

ちょっと確認なのですが、バイパス道路、既存の道路も含まれているわけですね。新設は、大体何割ぐらいになりますか。

○奥村 新設区間に関しては、ここの756メートルの青いところと、あとここの橋です。以上です。

○村山委員長 移転が考えられる地域というのは大体そこに集中している傾向ですか。それとも全体的に。

○臼井 やはり拡幅するので全体的です。移転といっても、完全に移転なのか、先ほど写真で見せましたように、本当に道路が少しかかるという形で、壁だけのところもありますし、先ほどお話があったように、例えば家のうちの40%かかるといったときに、40%つぶされてしまったら普通住めないの、それでも移転するのか、それとも半分でいいから建物を大きくするかという話とか、今後、ここで家を新しくする場合は耐震設計ちゃんとしなさいというのがこの地震の教訓でもありますので、その辺でやはりお金がかかるという形もあります。

先ほど98億ルーピーということでお金も出したのですけれども、今後はもっと上がる可能性もまたありますし、今後、線形をまた見直す中で盛り土をやめて擁壁にすると。そうすると影響範囲が少なくなりますから、それもお金とのバランスがあるのですが、なるべく住民移転は避ける、家はつぶさないという形でデザインをしながら、道路設計の人たちといつも話をしながら、なるべくここはやめようねという形で動いています。

幸いなことに5キロしかないの、私も簡単に歩ける距離で、デザインチームと一緒に歩いて、ここはやめるといような話がかかなりできる。いいことではあるのですが、そういう形で、なるべくデザインに影響を少なくするというのを入れるということで進んでおります。

○村山委員長 わかりました。

それではほかになれば、この議題についてはこれぐらいにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。 平山委員、どうぞ。

○平山委員 教えていただきたいのですが、9ページの18番の資料で、ここにA J Kの政府をアシストすると書いてあります。A J Kというのは場所をあらわしているのだと思うのですが、要するに局とか部課の名前ではないと思うのですが、そこで使われているE I Aドキュメントという言葉がありますけれども、これは普通日本で考えられるE I Aのドキュメントと同じものと単純に考えていいのかどうかということ、それとEMMPが入っているということの関係がどうなっているかということ。

それから次の10ページの下の方のコメントと書いてあるところですが、ミニマム・ディスタース・デュリング・コンストラクションと書いてあるのですが、ここでディスタースというのとは具体的には一体何を言われているのか。つまり、この開発調査におけるこのガイドラインの実施ということで考えられている問題点というのは、いわゆる環境問題のことなのか、それとも住民移転等のことなのか、どちらなのだろうか。そこが何かきちんと整理されていないような気がして、少し疑問なので教えていただきたいと思います。

○臼井 ありがとうございます。

E I Aドキュメントというのはどういうものかということですね。このEMMPとE I Aドキュメントの関係ですが、ここで言っているE I Aドキュメントというのは、例えば日本で考えているE I Aドキュメントと同じです。その中にマネジメントプランをちゃんと入れなさいよと。そのマネジメントプラン、わざわざ分けて書く必要はないことだとは思いますが、パキスタンのE I Aドキュメントでは、このEMMPみたいなのが余り書いてない。ただこういうことがあってこういうミチゲーションがあっておしまいみたいなのがあったので、これを強調して書いております。

このLand Acquisition and Resettlement Planは何かということでは、I E Eを行って、今回もスコーピングを行って、一番環境で影響がありそうなのは住民移転であろうと。そこでそれを特に強調して、このRAPをつくるということを考えています。というのは、パキスタンのE I Aの法律の中には、RAPを書けというのはありませんので、こちらの方からの提案ということでラップを書くようにしております。

このディスタースというのとは何かということですが、それは住民からの方でなるべく静かにやってほしいとか、これは通常の道路なり工事で起こるようなディスタースということだと私どもは理解しております。

細かいディスタースを彼らがどう考えているのかというのは、すみません、そこまでは把握しておりません。

○平山委員 もう一つ確認しておきたいのですけれども、日本で言われるような、または世界で言われるようなE I Aと同じであるということであれば、基本的な環境保全の目標値をどう設定して手続きを進めるかというところが非常に大きなポイントになると思うのですけれども、その点も含めて、日本で、もしくは世界で言われているようなE I Aのドキュメントという意味なのでしょうか。それを政府がつくるのでしょうか。事業者でなくてという意味ですが。

○臼井 まず目標値の件なのですけれども、目標値、例えばエアクオリティーとかノイズレベルとかウォータークオリティーというのですけれども、これは目標値がパキスタン政府では実はなくて、今回はベーシックデータコレクションでとりまして、それを何と今後比較していくかということに関しましては、実はパキスタンの中の法律では目標値がありません。

それで、どうしたらいいかということで、パキスタンにそのまま当てはまるかどうかはわかりませんが、一応WHOの、例えば飲み水の基準値ですとか、そういうものを一応書いてA J Kの方には出してあります。

それと、だれがやるのかということですが、これは実は、事業実施者は、今のところA J Kという州の政府がやるということで考えておりますが、まだ実は明確ではないのです。私たちが調査をしたときはA J Kということでやっております、この間、パキスタン側からはナショナルハイウェイオーソリティーという連邦政府のところを実施機関だということもあり、まだ混乱している状況です。

○平山委員 もう一つ、すみません。

そのような状況で、その環境関係のディスタバンスがデュリング・コンストラクションだけであるかのような書き方が二、三カ所あるのですけれども、そういうふうに結論をされているということなのでしょうか。

要するに、今言いましたようにどのような基準でやるかさえ決まっていない、まただれが実施するのもわからないという、そのような状況の中で、そのディスタバンスの内容を、よく日本とか世界とかで言われているような環境問題の分野のディスタバンスと一応同じと考えると、要するに移転ではないと考えると、そのようなディスタバンスがデュリング・コンストラクションの間だけであるかのような書き方になっているというのは、これはこれでよろしいのでしょうか。

○臼井 いいえ、これは住人からのコメントだけでありまして、私たちというのはそういうふうに思っているわけではございませんで、その次のページのところに、ほとんどコンストラクションステージだけと、ごまかしたという大変かもしれないのですけれども、Most of them

というふうに書いてあるのは、例えば共用時にノイズレベルが上がるとか、今後交通事故がふえるとか、そういうことは一応考慮した上でこういうふうにまとめて書いてあります。

○平山委員 そのまとめの中では、工事中だけにそのようなディスタージャンプが起こるというふうにまとめておられると思うのですけれども、そういうことではないのですか。

○臼井 いいえ、そういうことではございません。ここに書いてあるように、Most of themというふうに書いたのは、特にそこが多いのではないかというのが問題で、その後、先ほども言いましたように、スコーピングで住民移転が多いので、住民移転に特に特化したラップをつくるということで対処しているというふうに考えているのですが。

○平山委員 わかりました。

○臼井 1つ、すみません。

団員として皆さんにお聞きしたいのですけれども、これでA案件になり、審査をすると。私どもも6月に行って帰ってきってしまうのですが、そうしますと、時間的に今後どういうふうに進めていくと何が起こるのかというのがちょっと見えないわけで、その後に何か皆さんからお話があったとしても、私はどうやってやったらいいのかということと、もうその段階で向こうのA J Kの方なりパキスタン政府なりには出してしまうわけです。そうしないと間に合わないということも、これも非常に運用面での問題です。

○村山委員長 その点については、実は我々もきょう初めて伺った状況ですので、どういうコメントができるかちょっとわかりません。ですから、そのあたりについては事務局と一度ご相談していただいて、審査会に諮問する場合の条件等について整理をいただいた上で議論した方がいいかなと思います。

よろしいですか。

それでは、第2議題についてはこれぐらいにしたいと思います。

どうもありがとうございました。

次、第3議題があるのですが、ちょっと準備が必要だということですので、若干休憩させていただきます。始めさせていただきます。

よろしく申し上げます。

○村山委員長 それでは、審査会を再開させていただきます。

第3議題は、インド国の幹線貨物鉄道の輸送力強化計画に関する報告ということです。

この案件については、4月23日の審査会で中間報告をいただきました。それに対して委員の方からコメントがあれば出していただきたいということでお願いをしたところ、結果的に私からのみコメントを出させていただきました。

きょうはお時間をとっていただいて、そのコメントに対する見解ということでまとめていただきましたので、それをまず紹介していただいた上で、若干議論させていただければと思います。

よろしくお願ひいたします。

○山村 どうもありがとうございます。

社会開発部運輸交通情報通信第1チームの山村でございます。

先月の23日に、今、ご説明ありましたように進捗報告という形で、このインドの幹線貨物鉄道の調査の途中経過をご報告させていただき、質問等いただきました。また、改めて書面で村山先生の方から5月9日付、コメントというか、意見と追加質問という形でお受けいたしましたので、きょうこの場をおかりして、その質問と追加コメント、こちら側の見解という形で、資料を配付されているものに基づきまして、本日説明申し上げたいと思います。

見方ですが、例えば1. 答申の全体コメントに関する考え方というふうにございますが、ここからの文章、段落が村山先生の方からいただいたご質問なり、ご意見という形になっておりまして、その後、調査団見解というふうにありますところから、こちら側のそれに対するご回答という形になっております。

審査会の中でいただいたコメントも踏まえまして、少し文章としては詳細な部分もあるかと思ひますけれども、ご理解をしていただくことを前提と考へて、このような形で整理させていただきます。

本日はこれを全部読み上げると、また時間がかかってしまいますので、基本的にこちらに書かれている内容を簡単にパワーポイントの方に落としましたので、それに基づいてご説明差し上げて、説明方々お配りさせていただいた資料の方にも目を通していただきながら聞いていただければと思います。

それでは、調査団の方からよろしくお願ひいたします。

○西野 調査団の統合マネジメントを担当しております日本工営の西野と申します。きょうは私の方から説明させていただきます。

まず、前回の第2回審査会でコメントいただいた最初のコメントですが、答申の全体のコメントに対する考え方ということで、調査範囲が非常に広くて、しかも調査期間が限られている

というところで、そういうところから、特に本案件の環境社会配慮の妥当性に対する考え方、それと情報の不足による結果の不確実性を明らかにするようというコメントをいただいております。

まず、調査の対象範囲でございますが、これはお配りした資料の一番最後に、添付資料の1で路線区分図というのを示しておりますが、第1年次調査、これは昨年度終わった調査ですが、ここではまず東回廊です。これは、ルディアナからソナガルというところ、緑の線ですけれども、全部で1,197キロ。西回廊がDadri、J N P Tと、この紫の線の1,483キロと。トータルで2,700キロぐらいの非常に長い区間が調査対象地域であったということで、ここについて第1年次に州レベルのI E E、それとステークホルダー協議、それと全線にわたるビデオ撮影、それとグーグルアースによる迂回路の調査、それとスポット的な現地踏査を第1年次に実施しております。

この結果を踏まえて、この調査区間を10の区間に分割しまして、それぞれの区間ごとに環境の観点からの比較を行いまして、さらにそれと区間ごとの事業の緊急性、需要の逼迫度、それをベースにしまして、第2年次の調査区間ということで絞り込みを行っております。

この絞り込み方が十分でないというコメントだったというように理解しておりますが、現時点で第2年次、4月の末の時点ですが、一応東回廊については、約1,200キロを700キロに絞り込みを行っております。

西回廊につきましては、1,483キロからこの1,276キロに絞り込んだということで、これをまだかなり、1,800キロにわたっておりますので、かなり範囲がまだ大きいということで、今選んだ地域についての現地踏査をグループに分かれて全部実施しておりますが、この結果、あとは需要の見直し、もう一つは、経済的観点からの優先区間、これは段階整備計画というふうに我々呼んでおりますが、その中で7月中旬を目途にさらにこれを絞り込みたいというふうに考えております。

具体的にどのように絞り込むかという話については、また後ほどご説明させていただきます。

次に、本案件に係る環境社会配慮調査の妥当性、どういった調査をすることが本案件で妥当なのかという調査団の考えを説明してほしいというコメントをいただいたと思います。

これにつきましてはコメントをいただいた後に、団内でインドと日本に分かれてですが、いろいろ議論させていただきまして、我々調査団としましては、この2,800キロにわたる広範囲、この地域を1年半で調査をするという、こういう条件のもとで大切なことといたしまして、まず調査の進捗に応じて段階的に対象地区、対象構造物、これを絞り込んでいくというのが、ま

ず1つポイントではないかというふうに考えております。

それともう一つは、この事業全体、これは短期間で一気にできる工事ではございませんので、調査の中で優先開発、第2段階の開発、3番目の開発という、かなり長期な計画を立てていく必要があるというふうに考えておりました、この事業全体を進めていく上での長いスパンでの環境社会配慮計画ということを考える必要があるというのが、私ども考えていることでございます。この2つの優先地区の絞り込み、それと事業全体を考えた上での環境社会配慮の活動計画と、この2つを立案することが重要であり、そういったアプローチをすることが妥当であると、私どもは考えております。

これをもって、審査会でいただきました本案件に係る環境社会配慮の調査の妥当性に関する調査団の考え方というご回答というか、調査団の見解という形で示させていただきたいと思っております。

具体的な調査団の活動といたしまして、1つは調査区間、それと対象となる構造物の絞り込みということ、調査の進捗に応じて順次行っていくということ、それを通じて、直接影響を受ける村落、これは今、ものすごく広がっておりますが、これを段階開発に応じて優先度の高いところに絞り込み、できるだけ深く意見交換を行うという方向で、今、調査を進めております。

もう一つは、事業全体での環境社会配慮活動と考えまして、今はなかなかうまくいっていませんが、インド側の主体性をできるだけ醸成するような活動を行っていくということで、具体的にはこのあと説明いたしますが、この2つの方針で、残り6カ月切っておりますが、進めていきたいというふうに考えております。

それと、同じく情報の不確実性、情報の不足による結果の不確実性について説明をしてくださいというコメントをいただいておりますが、これにつきまして、まず現時点で不足している情報といたしましては、まず迂回路、この本線の計画3分の2ぐらいが既存の路線の横に拡幅するということと、残りの3分の1ぐらいは住民移転を避けるために人のいないところに迂回をするという迂回路の計画がございまして、この計画路線が一部、まだ決まっていない部分があるというのが、不足している情報でございます。この路線が最終確定していないということで、土地収用の対象範囲、これがまだ完全に決まっていないということが一番大きな問題でございます。

もう一つの不足している情報として大きなものは、これは移転の可能性のある建物について、これはフィジカルな部分で基本的にはほとんど把握しているのですが、その建物の中に何世帯

住んでいて、その人たちの生計手段、所得水準、そういったものが情報として、今まだ不足している状況でございます。

これに伴って、どのような結果の不確実性が生じるかということで、移転対象の建物の数が変わってくる可能性があります。それと、建物の中の世帯数、これは今、調べているところですが、世帯数としての移転の情報というのが最終的にまた変わってくる可能性があるということでございます。

これを減少させるために、調査を続けているわけですが、やはりこのステークホルダーの協議、それと社会調査、これは特に重視して進めていく必要があると。それと、路線計画の熟度、これが区間ごとにかなり違っているということで、例えばここからこの区間は今後も変わらないだろうと。ただし、この区間についてはもう少し将来変わる可能性があるというような、そういった違いがDistrictごと、区間ごとでございますので、それを評価して、确实なところについてはそれなりの熟度のある協議ができると思いますし、そうでないところについては、かなりプリミティブな協議から始めなければいけないと、そういった区間ごとにめり張りのある対応を行うということ、現在進めております。

次の説明に行く前に、添付資料の2の表がございますけれども、この表で、それぞれの区間の概要を簡単に説明させていただきたいと思っております。

この表の一番上に、調査グループがございますが、今、調査団のグループ、調査環境チームを3つに分けておまして、グループ1、2、3という形で調査を進めております。

グループ1というのは、東回廊、Dadri-Mugalsaraiの700キロ、ここを担当しており、ここに含まれるDistrict、これが15ございます。このDistrict 15に対して、一応ステークホルダー協議を開催する。第1回目を5月から6月にかけて開催いたします。第2回目、第3回目と書いてありますが、第2回目については後で説明しますが、第3回目を8月から9月にかけてDistrict、それぞれについて行くと。この15 Districtの中に、郡というSub-Districtという形で37Sub-Districtが含まれております。

それで、このSub-Districtの代表者につきましては、一応そのDistrictごとのステークホルダー会議ですべて招集するというふうを考えております。

その下の欄に沿線村落数924とありますが、これは路線にかかる村、これは人がいる、いないにかかわらず、通る村の数でございます。ほとんど多くの村が集落を通らない農村地域及び森林地域、人のいないところを通っている村が随分あるということでございます。ただし、村の数で数えると924通ります。

その下に、上記のうち既存路線平行区間で通過する集落とありますが、要するに人のいるところを通るという意味で、924のうちの59の村は集落のあるところを通るということでございます。

調査団といたしましては、人の通る59の村の代表者、これをディストリクトレベルでのステークホルダー会議に招集するというふうに考えております。

次に11ですが、平行区間で移転対象となる可能性がある住居がある村ということで、36とございますが、この59の村のうち36の村、ここにつきましては移転が起こる可能性があるということでございます。そのほかの村は、村の中を通るのですけれども、土地に余裕がありまして移転が起こらないという意味でございます。

その下にあります12番、これは平行区間で移転対象の可能性のあるSquatterの数でございますが、この東回廊についてはなしでございます。このSquatterについては、前回コメントいただいておりまして、その後、現地調査をかけましたが、この一番最後の右の端にある西回廊のVadodara-Vasai道路、この区間でSquatterの移転が起こる可能性があるという結果になっております。

その次に、この迂回路の区間、この697キロのうちの85キロ、約6区間にわたってこの回廊では迂回路があるということでございます。この迂回路での建物の移転の可能性というのは、今435件ございますが、これにつきましてはステークホルダー協議等で、今、調査団の方でも見直しを行っていきまして、もっと移転の少ない迂回路、例えば多少迂回路をずらすことによって、大幅に移転の件数が減るという可能性がございまして、その調査を行っております。

それと、この区間、700キロの区間で重要な橋梁というのが2地点、これは1つはヤムナ橋、もう1つはソン川というかなり大きな川ですが、この2つがございまして。そのほか小さい橋は沢山ございますけれども、特に重要と言われている橋梁は2つと。

ROBというのは、これは線路を越える道路の立体交差ですが、これがどうしてもかけかえなければならないというもの、どうしても工事しなければいけないというものは4地点。その4地点のうちで町の中にあるものが2地点ということでございます。それ以外に計画されている立体交差が232あります。ただし、これにつきましては、今は踏切です。平面交差になっているところをすべて立体交差にするという計画になっておりまして、これは通行の交通量との関係で、もっと減らせることができるというふうに調査団は考えておりまして、これについては、今、調査団の方で検討を行っているところでございます。

それとJunction駅、これは新しいDFCの貨物新線が既存路線に入り込む際に、高速道路で

言うところインターチェンジのようなところですが、これがこの区間には9駅あります。今の設計ですと、かなり大きな構造物となっております、これは鉄道省とも話をし、できるだけ小さな構造物に変更しようということで、今、見直しを行っているところでございます。

それと、自然環境関係で自然保護区、保全林、保護林の地区が4カ所ずつあるというような形で、ほかの区間についても同様な形で、大まかなフィジカルな状況については大体つかんでいるところでございます。

これに基づいて、ステークホルダー協議の計画を進めているという状況でございます。

続いて、いただいているコメントの2番目ですが、調査全体の枠組みについて、環境社会配慮の調査の実施体制をどのようにしているかということ、それと調査工程の見直しをしてほしいというコメントをいただいております。

まず、実施体制ですが、先ほども説明いたしましたが、まずはステークホルダー協議をディストリクトレベルで実施する。調査対象地域、今のところ37ディストリクトでございますが、ここについて行います。Districtの下にあるSub-District、それとヴィレッジ、これは移転が伴う可能性のあるヴィレッジですが、ここについてはパンチャヤットラジ、村議会の代表者を招集して、それぞれの代表者が村落でその情報を持ち帰っていただいて村落で協議をしていただくと。この結果をその次のステークホルダー会議でフィードバックしていただくと、いった仕組みで進めていきたいと考えております。

それぞれの村落での協議については、調査団の方でNGOの方を雇用して、その方に参加いただいて記録をとるという形で進めていきたいというふうに考えております。

また、調査範囲がかなり広いので、先ほども申しましたけれども、3つのグループに分けて調査を進めると。グループ1が東回廊600キロ、15 District、グループ2につきましては西回廊の北の部分645キロ、これが7 Districtです。それとグループ3、Palanpur Vasai Road間631キロ、これが15 District。それぞれDistrictごとに15、7、15という形で2回ずつ協議をしていきたいというふうに考えております。

また、本件非常に範囲が広いということで、事業実施期間も長くなることもございますので、本調査の後に引き続き環境社会配慮ができるような体制をつくっていきたいというふうに考えております。そのためにステークホルダー協議の中でモデル地区の設定をしたい。これはコメントをいただいた後に団内で議論し、新たに提案させていただいていることですが、ここにつきましては、実施機関であるDFCCIをより前面に出して、このディストリクトレベルでやったものを村落に持ち帰り、またフィードバックするという、そういった仕組みをステークホ

ルダール協議、これを実際に彼らの主導でやってもらうということを考えております。

本来であれば、当然ながらすべてのDistrictについて、このDFCCI実施機関、鉄道省の下部機関ですが、ここがすべてやっていくのが当然のことなんですけれども、いま一つ、鉄道省、インドの環境アセスメントの規定で、鉄道事業については環境アセスは必要ないというのがございまして、なかなかこれを一足飛びに主体性を持たせるというのが難しい状況でございまして、その第一歩としてモデル地区を設定して、そこについて徹底的に主体的にやるような支援をしていきたいというふうに考えております。

もう一つはウェブページ、今まで調査団が調べている環境に係る情報、第1回目の13、これは州でやりましたが、ステークホルダー協議の議事録、こういったものをやはり早く公開しなければいけないというふうに考えておまして、鉄道省と議論し、まずウェブページをつくる。そこに環境社会配慮に係る情報をアップロードし、この質問等に対する窓口、これをDFCCIに設定するというごことでおおむね合意を得られておまして、この作業を進めていきたい。この2つをまずやることによって、これだけではもちろん十分ではないと思いますが、この調査の後に引き続きDFCCIが環境社会配慮に係る活動をするような土台をつくっていききたいというふうに考えております。

続いて、調査工程を見直すようにというコメントをいただいておりますが、今、見直している調査工程の中で、この5月に現地補足調査、これを実施するというのは、調査団をかなり細かく分けて全員を調査対象地域、全域にわたって、現地を補足調査しているところです。具体的な調査の仕方というのは、この路線ごとに50キロに1つずつぐらいの割合でパーマネント・レールウェイ・インスペクターというのがありまして、その人が50キロずつぐらいの区間をすべて保守しているのですが、そこに聞き込みに行きまして、その区間の土地の所有状況ですとか、特にSquatterのロケーションの状況、あとは局所的に洪水時に水がつかる箇所など、問題のある区間がどこかというような細かい情報を集めているという状況でございます。

また、5月から6月にかけては、ディストリクトレベルの第1回のステークホルダー協議をやりたいと考えております。これはDistrictによりましてプロジェクトの熟度が違いますので、例えば路線が確定して、だれが影響を受けるというのがはっきりわかっているDistrict。一方で路線の見直しを行いながら、移転の人数を減らすような、そういった試みをしているDistrict等ございますので、Districtごとにステークホルダーの協議の内容が異なってくるということがございますが、一応、今の時点ではある程度広い範囲について、直接そのDistrict及び村落の意見を吸い上げるという意味で、ここについては37 Districtについて、

ステークホルダー協議を開催したいというふうに考えております。

ただし、コメントいただきましたように、住民や沿線に対して深く調査して議論するためには、さらなる絞り込みが必要だというふうに我々も痛感しており、そこは7月を目途に段階整備計画の中でさらに絞り込んで、絞り込まれた地域については追加の環境社会配慮の調査を実施したいというふうに考えております。

それと前後しますが、7月から8月にかけては、この37 Districtで招待いたしましたパンチャットラジの郡及び村落の代表者に地元を持ち帰っていただいて、地元での協議をしていただくというのを7月から8月にかけてやる。その結果を受けて、8月から9月にもう一度Districtごとのステークホルダー協議をやると。ここについては37やるかどうかと、もっと絞り込んでやるということにつきましては、もう少し7月以降に検討したいというふうに考えております。

いただいているコメントの中の区間別評価の見直しということで、前回、10区間を自然環境、社会環境の項目ごとに標準偏差を設けて得点化して、総合得点というような形で順位をつけたのですが、これはサンプルが非常に少なく適当でないというコメントをいただきまして、これについて私どもは得点はつけてはいるのですが、選定した区間は必ずしも総合得点で選んでいるわけではございませんので、項目ごとに、特に移転についてのところを重視しながら重点地域と。それと緊急性、これは需要の観点での両方の観点からある程度の絞り込みを行ったということでございます。

ただし、このやり方につきましては、特に項目ごとの重みをどうするか、そういったものについて今度7月にさらなる絞り込みを行う際に、いただいたコメントを参考にしながら項目ごとの重みづけをどうつけるかという点を特に配慮いたしまして、もう一度区間別評価を行いたいというふうに考えております。

続いて、ステークホルダー協議に関するコメントをいただいておりますが、まずそのステークホルダー協議の実施のプロセスでございますけれども、1年次にやったステークホルダー協議というのが州レベルでやったということで、対象となる村落に対し、実際に意見を聞いたところが非常に少ないというコメントをいただいております。これは全くおっしゃるとおりでございます、本格的に影響を受ける村落との直接的な協議というのは、本格的には今年の5月、もう6月ですけれども、から開始するというところでございます。これは、今、説明した内容と重複しておりますので、ここにつきましては省略いたします。

この中で、特にステークホルダー協議のモデル地区を設定するというので、何とか実施機

関の主体性を醸成していきたいというふうに考えております。

それと、Nationai Resettlement Policyに係る質問ということで、まず最初に、ここには示しておりませんが、Squatterの件につきましてはこの次にご説明いたしますが、特に住民移転及び移転計画の策定の手順でございますけれども、まず既に調査団の方で押さえておりますのは、住民移転が発生する可能性のある地域、これについては既に特定化が済んでおります。具体的には、迂回路の沿線、それと既存路線、並行区間の通過集落、それと駅周辺のSquatter集落、それとROBの新設の予定地、それとJunction駅、この5つが住民移転の発生する可能性のある地区ということでございます。

特に迂回路沿線につきましては、先ほども申し上げました、大体の移転建物の概数につきましては既にご報告しておりますが、それを少しレビューすることによって劇的に移転が減る可能性のある区間があるということで、そこについては手戻りにはなるのですが、引き続き行っていきたいというふうに考えております。

既存路線、通過集落、駅集落の周辺のSquatterですけれども、これは昨年度撮影いたしました全線撮影ビデオ、これはどういうものかといいますと、列車の一番後ろに専用の車両を借りまして、その後ろにビデオをずっとつけて、そのビデオをずっと走行中回しており、両脇の状況が非常にクリアにわかりまして、これを全線にわたって撮っておりますので、これを5月の上旬から2週間ぐらいにわたって全部見まして、一部、駅の周辺で、例えば電車がとまっていたりすると、これは駅の周辺のSquatterがあるかないか見えないというようなところもあるのですが、そういったところは調査団を現地に送りまして確認をするという形で、すべての駅についてSquatterがある、ないというのを確認しております。

その結果、8つの駅、今、調査の対象としている1,800キロ、全部で5キロに1駅ぐらいございますので、300駅ぐらいのうちの、Squatterの集落がある駅というのは8つでございます。この8つのほとんどがVasai Roadからムンバイ、一番西回廊の南の方に集まっております。今回の調査対象地域から外れますが、そのVasai Roadというところからさらに南のムンバイ、70キロぐらいありますが、これ、行けば行くほどそういったものが顕著になっておりまして、ムンバイに近づけば近づくほどそういう問題があるということでございます。

東回廊につきましては、Squatterのようなものは実は1つも発見されておられません。それで、なぜかというのは、これはまだよくわからないのですけれども、時々テントの集落がいろいろあるんですけれども、このテントというのは工事の土木工事を行う際の労働者が、大体その周辺にテントを張って工事に従事するのですが、テンポラリーなものというふうに我々考えてお

りまして、そういったものが幾つかあり、幾つかというのは2つで2カ所あったんですが、ここについてはテンポラリーなものと考えておりまして、基本的には東集落には影響を受ける Squatterはないというふうに今のところ考えているところでございます。

それと、ROBというのは、先ほど言いました線路をまたぐ立体交差ですが、これは地元の住民にとっては非常に迷惑なもので、線路は今は踏切でさっと通れたのがぐるっと回って総勢1キロぐらい余計に歩かなければならないということで、これはやはり地元には非常に迷惑な構造物なんですけど、一方で安全の確保という意味では非常に重要ということで、ここについては、やはり我々としては、もう一つはお金がものすごく高いということ。1カ所大体5億円ぐらいかかりますので、そこにつきましては、インド側はすべて立体交差ということをおっしゃりますが、私どもは社会調査をした上で、あとは交通量の関係で、立体交差が必要と判断されるところについてはそれを提案するけれども、そうでないところについては、まずは平面交差で対応したいというふうに考えております。

続いて、Squatterの集落、これは先ほど申しました8つの駅の名前とか書いてありますが、すべてVadodaraから南、区間別で言いますとW-B-2の区間。これ、全部足しますと410世帯になると思いますが、410件の建物が確認されております。これについてはすべて社会調査を進めていきます。

最後にいただいたコメントですけれども、J B I Cからの申し入れに関する記述ということで、この前の説明資料の中で、L Aの一定日前までに環境影響評価を終了する必要があるというような、既にこれが義務みたいな形で私ども示しておりましたが、これはあくまでも手続上の話でございまして、この調査には一切関係がないということで、そこについては我々もそういう理解をしております。

それと、環境社会配慮調査を進める上で調査団が重視している事項ということで、1つは、やはりDFCの事業全体に係る問題を押さえると。これは深くではないですけれども、事業区間全体、それと事業実施機関全体、そこについて押さえるということが大事で、それを今、進めながら絞り込みを行っております。

もう一つは、やはり調査の進捗に応じて、できるだけ対象区間を絞り込んで、そこを深くやっていくということが、やはり審査会でのご指摘と同じように、そこは大事だというふうに考えておりまして、さらに進めていく所存でございまして。

最後に、この長い期間の事業にわたって、環境社会配慮を継続的に行っていくためには、インド側の主体性を醸成するような努力を我々もう少ししていきたいと。具体策として、先ほど

言いました、小さなことですけれども、モデル地区の設定とウェブの質問の窓口になってもらうということから始めていきたいと考えております。

以上でございます。

○村山委員長 ありがとうございます。

予定の時間過ぎておりますが、お時間の許す委員は残っていただいて、若干議論をさせていただきたいと思っております。

すべてお聞きするわけにいかないのですが、一番伺い点だけに絞りたいと思うのですが、添付資料の2で、かなり明確な数字が出てきているのですけれども、これについては、一部、まだ路線が決まっていないという話があるはずなので、明確に移転の数や件数というのが1けたまで出せるのかどうかとちょっと疑問に思ったのですが、そのあたりいかがなんでしょうか。

○西野 それにつきましては、基本的に路線というのは一応全部でき上がっておりまして、その一部をしょっちゅう変えたりしているわけです。インド側の方でここは変えると、また変えるという形です。ですから、この数字というのは、ことしの1月の時点での迂回路の路線という形になっておりまして、その後、また一部変わったりしておりますので、実はこの数字というのは逐次変わっていくという、そういうものでございます。

○村山委員長 そういう意味では、これは確定していないということですね。

○西野 そうです。

○村山委員長 それから、やはり絞られたとはいえ、相当な長距離を対象にしていることには変わりがなく、それによって問題が生じる一番大きなものは、やはり地域との協議があると思っております。今のお話だと、やはりDistrictあるいはSub-Districtのレベルで議論をして、基本的にはその議論を持ち帰って現地で協議をしたものをまた上げてもらうという形ですので、中間レベルとのステークホルダー協議は行い、現地とはやらないというように聞こえたのですが、それでよろしいですか。

○西野 全体のステークホルダー協議としてはそうですけれども、迂回路につきましては、例えば社会的な影響が大きいと。特に大きいと考えられているのは、私ども一番は迂回路だというふうに思っているのですが、この迂回路につきましては、ここの表の13番にあるのですが、一応、全区間において社会調査を実施すると。それで、対象者をステークホルダー協議に招聘するというふうにしておりまして、我々が特に移転の対象となる村落、例えばその上の36地点の平行区間での移転がありそうな集落、ここについても直接村落の代表者を呼ぶという形で、できる限りポイントとなるところにつきましては直接話すような、そういうことをやろうと考

ております。

○村山委員長 仮にそういう形で村落の代表者は呼ぶということをおやりになったとしても、やはり住民までにはいかないわけですよ。

○西野 ステークホルダー協議としてはそうです。

○山村 少し補足でよろしいですか。

住民レベルの協議すべてに調査団なりがついていくのは少し難しいとは思っていますけれども、先ほどご説明ありましたように、NGOを備上しておきまして、それについては村長が持ち帰って議論するときには入るという形ですので、直接行けるところは多分一部のモデル地区とかというところはインド側とDFCCIのものと調査団と一緒に行って話を聞くことになると思いますが、それ以外は同じようなやり方でNGOにフォローしてもらおうという形になろうかと思えます。

○村山委員長 モデル地区という考え方は非常にいいと思うのですが、今回の調査全体の中で非常にいろいろなレイヤーができていって、当初の2,800キロというところからだんだん絞られていって、多分最も限定されるのはモデル地区だろうと思うのですが、それぞれで調査の深度が大分違いますよね。そこはぜひ明確にした上で次の段階に進めるような形にしていきたいと思うのです。

下手をすると、モデル地区で実施されたような調査がすべて行われているというように万が一受け取られてしまうと、非常に問題だと思いますので、やはり調査の区間によって調査のレベルが違うということを明確にするのは非常に大事なことだと思うのです。

○山村 そこにつきましては、モデル地区はステークホルダーミーティングのモデル地区だというふうに考えております。

どこのところがいいかというのは、5、6月にやるディストリクトレベルのステークホルダーミーティング、この中で考えていこうと思っております。これが移転対象者が多いところ、それから場合によってはSquatterがあるところ、どこを選んだらいいかというところはありませんが、ミーティングの模範例になるような形で地区を選定したいと。ほかのところすべてというよりは、今後、必要に応じてDFCCIみずからがやっていかなければいけない部分がありますので、そここのところ日本で中心とするドナー側の考え方、そのミーティングのやり方、こういうものをしっかり理解してもらって、同じように、今後も適用できるような形、そこを目標としてはねらっています。限界は限界で感じた上でこのような方法を設定しておりますし、報告書の方にはそのモデル地区のところは少し詳細にやったことをきちんと記して、やり方と、

それから今後改善すべきような点等もあれば、多分出てくると思いますけれども、そういうものをきちっと記して残しておくという対応をさせていただきたいと思っております。

○村山委員長 コメントの最初のところで挙げている、情報の不足による結果の不確実性というのは、今のようない点も含んでいるつもりなのですね。つまり、ここまで調査できたけれども、後の点はわからないということをやはり明確にしないと、今回の調査がF/Sという形で全体的に受け取られてしまうと、非常にそれは問題だと私は思っているのです。つまり、この調査ですべてわかったというふうにされてしまうと非常に問題があると思うので、そこはぜひ明確にさせていただきたい。

そのほか何か、いかがでしょうか。

どうぞ、後ろの方。

○田中 JICAの国際協力専門員の田中と申します。アセスの仕事を担当しております。

実際、現場にいらっしゃる立場から幾つか教えていただきたいのですが、まず1点目は、先ほどスクオッターがWBの2区間に集中しているということなのですが、四百数十軒というと、大体2,000人は超えると思うのですが、その距離というのはどれぐらいなのでしょう、区間は散発的にあるのでしょうか。

○西野 いえ、区間につきましては、すみません、お配りしている資料の9ページですが、Squatter集落面積というのが一番の右の端の項にございまして、例えば一番最初のGujaratのMaloli、30件ありますけれども、これは建物1列です。240メートルにわたって1列、駅のすぐ隣にあります。

その次のBolmileというところは35件、75メートル掛ける35メートル、そういうような形で、それぞれ基本的にはそんなに大きくはないです。一番大きいのは、このPalsarという200件の建物があるところです。ここは1ヘクタールぐらいになりますが、そのぐらいの規模でございします。

○田中 ありがとうございます。

私はスクオッターのところ、多分今後も一番事業を実施するに当たって大事な社会環境のポイントになると思ってお聞きしたのですが、私の申し上げるのが間違っていたら直していただきたいのですが、このインドの貨物鉄道案件、総工費が約5,000億円ぐらいだというふうな新聞でもインターネット上でも出ております。私はこの案件にはかかわっておりませんが、ほかの案件に関わったものではJICAでこれまで最大規模のもので9年前にウォーターダイバージョン（導水計画）があったときは約2,500億円と見積もられていまし

た。ところが、それは実際には現地で反対運動が起きて、首都のあたりまでデモが来たりして、結局は調査が終わった後、プロジェクトとして今は動いていないというような案件もございました。

そう考えますとこの鉄道案件は、実は相当この社会配慮をきちんとしないうりプロジェクトとして実施に移すのは難しく、これは準備が相当必要になるはずだと私は個人的に思います。恐らく調査団の皆様もアセスをやっておられる方は、これは大変だという認識でおられると思います。その場合に、質問なのですけれども、きょうのお話、それから前回4月のお話、それから昨年度の答申のときのあたりのお話を総合して考えますと、現時点ではこの案件というのはF/Sレベルで社会環境的にもフィージブルであるという言い方が、今のこのやり方で本当にできるのかどうか、そういう形になるのかどうか。それが1つ。

それから、今の予定では3回のステークホルダーをやるというお話でしたけれども、実はこれは回数ではなくて、私自身はステップごとにステークホルダー協議が必要だと思います。つまり、スコーピングをやった後、それでいいのかどうか。それから環境社会配慮の概略の計画ができたとき、それでいいのかどうか。その次に最終的にドラフトのファイナルレポートができたときにそれでいいのかどうか。

この中で一番大事なのは、最後のドラフトの段階でいろいろな意見を言っても変わることは非常に少ないですので、2番目あたりの段階が一番大事だと思うんですね。

そうすると、実はこの案件で、今、ちょうど2番目の中間報告の内容をお聞きした上で議論が進められていると思いますので、ここでの議論というのは本当はすごく大事だと思います。

そうしますと、考え方としては、既存のライト・オブ・ウェーが決まっているところでスクオッターがない区間、そこを貨物輸送増強のエンジニアリング調査をして、環境社会配慮面でも問題はないという言い方は、そこはできるとは思うのですけれども、スクオッター地区ですとか、フライオーバーがあるようなところとか、駅舎とか、そういったところはこれからさらにインド鉄道省が調査をきちっとやっていくとすると、これは実は相当な時間がかかると思うのです。

5月、6月から8月、9月までの間に3回のステークホルダーをやるというのは、私の経験では無理だという感じは持っているのです。というのは、相手側の状況もあってなかなかそのとおりに進まないものです。ですから、そのあたりの感じを実際の現場でお仕事をされていてどういうふうに思われているか、そこをお聞かせいただきたいと思います。

○西野 まず、本件、これだけの大きなプロジェクト、環境社会の観点でフィージブルかどう

かというご質問ですけれども、これは今の段階では私どもは何とも言えないですが、基本的に距離は長いですけれども、押さえるべきポイントというのは、かなりスポット的にあるというのが1つございまして、例えば1,000キロあるのですが、駅は100個しかない。ポイントとなる部分というのはスポット的で、そこについては基本的にはどういう問題が発生するのかというのは、フィジカルな面ではある程度押さえている。ただし、ここでも説明いたしましたけれども、地元の、特に沿線の住民、これに関する情報が今のところまだ十分でない。皆さんがどう思っているのかというのがまだはっきりわからない状況なので、これをできるだけ早く、まずはできるだけ広く、直接聞きたいというのが1つございます。

これがある程度わかった段階で、先ほどもおっしゃっていましたが、例えば区間ごとにここは問題がない、移転が少なくて反対もない、社会的な影響も少ないというような判断がもう少しははっきりできるかなというふうに思っております。これは大体7月から8月、少しぎりぎりになりますけれども、その辺で、先ほども申しましたが、段階整備計画というところで、これは環境の観点からのリードタイム、この区間ではこれだけのリードタイムが必要だというような、そういうのを踏まえて優先区間を決めていきたいというふうに考えております。

○田中 すみません、その点について、もう一つお聞きしたいのですけれども、その場合に、優先区間の熟度というのは非常に重要になると思うのです。これまで、例えばメコン第2架橋ですとか、カンボジアの道路（国道1号線）などについて審査会でも議論がございましたけれども、そういうところではF/Sの段階で、例えば50キロ区間なら50キロ区間で、もう既にそこで移転をせざるを得ない方たちに対してはシンプルサーベイというものを行って、基本的に国が行うその事業には賛成ですか。もしあなたが移転をせざるを得なくなったら、国としては精いっぱい補償交渉を行いますので、それに賛同してくださいますかというアンケートをとったわけですね。それがもう9割以上超えた段階で、無償資金協力事業でしたので、次の基本設計に入ったというのが、道路案件でございました。

そういう意味では、今後、深く掘り下げたところで、例えば70キロとか100キロとか、区間でそういうシンプルサーベイを行って、そこで相当数の合意形成がある程度できているということであれば、次のインターネット上とかで言われているような資金協力に行く可能性はあると思うのですけれども。そういう意味では優先区間の設定というのは、掘り下げる環境社会配慮面の調査の状況とあわせて、非常にその選定は重要ではないかと、そういうふうに思ったのですが、いかがでしょうか。

○西野 まず、アンケート、社会調査ですが、それにつきまして私ども今の時点で押さえてい

る移転の可能性のある建物、これの10%です。これはまだ絞り込む前の話ですが、ラップをつくるためのベースのデータとしてのアンケートをするというふうに考えておりました、さらに優先区間が絞り込まれた段階で、もう少し突っ込んだ調査をやりたいというふうに思っております。

路線が確定していないところで、そういうことができるのかどうかというのは、確定しているところも一部はございますので、確定していないところにつきましては、その可能性があるということで、その路線周辺の移転世帯の可能性のある人たちの10%という形で調べていきたいというふうに思っております。

○山村 こちらから補足させていただいた方がいいと思うんですけども、基本的な考え方、これは貨物なので、旅客線とは違うんです。まず、今、これだけの数が挙がっていますが、まだ減らせるのではないかとということで、迂回路のところについてはさらに影響世帯数を減らさないか検討するという方針でおりますので、そこはひとつご理解いただきたいところです。もう一つは、次のステップというところですが、事業化、工事を始めるところというのは、これはまだインド側とも決めていない話ですし、それから日本側もまだ幾ら出すとか、そういう話は決まっていない話で、これからということになると思います。通常の方針でいけば、やはり事業化ができる区間というのが先に手をつけていかれますが、最終的に効果が出る区間は、やはりこれは全線できてみないと一番効果が出るというところはできてこないと思います。一番大きな議論として、インド側は5年間でやってくれと言っていますが、こちら側はそうではないだろうと思っているわけで、このところの説得というか交渉は出てくると思いますけれども、できるところからやっていくという方向に、多分落ち着くと思います。なので、そういう意味では必ずしもメコンとか、あそこでやったようなことをこの中でやってからでないと、最初の部分にいけないというところはないと思いますので、やれるところについてはやるということは出てくると思います。

現に、例えばインド側の提案でトンネルとか計画しているところは、実はもう優先区間からは取り除いたりしていますので、そこについては、いわゆるF/Sに至るところのやり方をどこがやるかですけども、これを含めて、今、こちらの方で決められるような状態ではないというのが正直なところで、日本側からやりますよとも言えないですし、まだ要請が上がってきているような段階でもないというふうには考えております。

ただ、I E Eレベルの全線での調査は行って、こういうところは大きな問題になりますので、調査をしっかりとやいなさいということは残すと思います。

○村山委員長 よろしいですか。それではほかに。

平山委員、どうぞ。

○平山委員 ステークホルダー協議関係のお話が随分続いたと思うのですが、それが環境や社会への影響評価を実施するときに重要なポイントであることは間違いありませんが、そのようになり短い期間で一時的にその結論が出るような、そのような調査とそうでない調査、例えば列車が通るときにその周辺の自然環境にどのような影響が及ぶかというような調査、それから貴重種に対する影響がどの程度あるのかという調査、現状がどのようになっているのかという調査などは、これはまた別の意味で時間がかかるし、手間もかかり、別の意味で大変な調査になると思うのですが、その点も含めて、最初に書いてある「情報の不足による結果の不確実性を明らかにすること」を念頭に置きながら、E I Aの調査内容の密度といいますか、濃度といいますか、そのことを検討し直していただけないかということがあります。

これは当然のことながら、移転が生じる人は大きな声を挙げて反対することができるわけですが、自然保護関係の分野で保護されるべき利益というのは、必ずしも手を挙げて発言することができないことを考えますと、そのような分野では普通の調査とは違った慎重さが求められるのではないかと思います。その意味で、不確実性というものが普通よりも大きくなっているということを、ちょっと時間がなくて申しわけないのですが、つけ加えさせていただきたいと思います。

○村山委員長 申しわけありませんが、次の会議が入っているということで、そろそろこの議題終わりにしたいと思います。

まだ、いろいろと課題はあるということをご認識いただいた上で、残りの調査を進めていただきたいと思います。

ありがとうございました。

○山村 これでも、また通常のやり方ですと、ドラフト・ファイナルのときという形になるのですが、先ほどありましたように、7月あたりにもう少し優先区間みたいなのが出せると思いますので、また具体的には事務局と相談させていただきたいのですが、7月にもう一度ご報告させていただいて、もう一回お話しさせていただければと思います。

○村山委員長 よろしくお願ひします。

それでは、今後の予定とその他について簡単にお願ひいたします。

○渡辺 それでは、第4回6月11日、3時から開発調査の事前調査の報告を2件予定しておりますので、よろしくお願ひいたします。

以上です。

○村山委員長 その他、何か特別にございますでしょうか。

よろしければ、きょうの審査会、これで終わりにしたいと思います。

どうもありがとうございました。