

第8回環境社会配慮審査会

日 時 平成19年8月27日(月) 15:10~17:30

場 所 JICA本部12C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	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	野村 徹	日本シンガポール石油化学(株) 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	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教
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	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	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	藤倉 良	法政大学人間環境学部教授
委員	真崎 克彦	清泉女子大学地球市民学科准教授

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
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
宮崎 明博	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

原科 幸彦	東京工業大学 教授 独立行政法人国際協力機構	異議申立審査役
青木 智男	日本工営 株式会社	
増沢 達也	日本工営 株式会社	
佐藤 一幸	日本工営 株式会社	
西野 謙	日本工営 株式会社	
田辺 有輝	環境・持続社会研究センター	
松本 悟	メコン・ウォッチ	
林田 貴範	(株)長 大	
安川 清	(株)エスパシオ計画事務所	
湊 周介	(株)日本開発サービス	
高橋 君成	(株)パシフィックコンサルタンツインターナショナル	
山村 直史	独立行政法人国際協力機構	
須之内 龍彦	独立行政法人国際協力機構	

村山委員長 それでは、第8回の環境社会配慮審査会、始めさせていただきます。

今日は最初に、カンボジアの第二メコン架橋フォローアップ調査について報告をいただきます。これについては既に審査会ではドラフトファイナルの段階で答申を出しておりますが、今

回フォローアップ調査をされたということで、その報告をいただくということになります。

では、最初に社会開発部からご説明をお願いいたします。

須之内 お手元に、第二メコン架橋建設計画調査フォローアップ調査という、パワーポイントで打ち出した資料があるかと認識しておりますが、ない方はいらっしゃいますか。

それでは、この資料に基づき、始めさせていただきます。

では、まず報告内容です。ここにありますとおり、構成は二つに分かれておりまして、まず本体調査、これは2006年3月に完了した開発調査です。これの概要と、その結果を中心に説明させていただきます。続いて、昨年11月からこの1.の本体調査の内容について、フォローアップするために実施した調査について、概要をご報告させていただきます。

では、まず1.1本体調査の概要です。この実施の背景としては、図が大きく2つあると思いますが、下のインドシナ地域の地図にありますとおり、カンボジア国道1号線は、首都プノンペンとベトナム国境を結ぶ国土軸であり、第2東西回廊、ホーチミン市からバンコクまでの主要区間を担う重要な国際道路であります。ADBを中心にして、アジアハイウェイというのが今話題になっておりますが、具体的には、この左下の地図でいうところのバンコクからホーチミンまでの赤線の部分です。こちらがアジアハイウェイの一部となっており、ここを拡大したのが右上の図であります。右上の地図の左上の方にプノンペン市というのがあります。このプノンペン市から約50キロ程度離れたところにあるネアックルンにおいて橋を建設するというものです。

当然のことながら、この東にずっと行きますと、約200キロ程度でベトナム国境があり、そのさらに数十キロ先にはホーチミンという大都市があるわけです。2004年から6年にかけて実施した本体調査というのも、このネアックルンという架橋予定地点で行われたものであります。

では、次のページに移っていただいて、2000年以降ADBや我が国の支援により国道1号線の改修が実施されてきました。国道1号線におけるメコン川のフェリー地点、ネアックルンは、増加を続ける交通のボトルネックでありました。これらの背景のもと、カンボジア政府はネアックルン渡河交通の改善を目的とした橋梁建設に係る調査を日本政府に要請しました。

続いて実施体制ですが、先方はカンボジア国公共事業運輸省、当方の調査受注者、以降「調査団」というふうに呼びますが、PCI及び長大です。実施期間が平成16年3月から平成18年3月までで、約2年弱の期間でありました。

調査の目的としましては、その背景でも申し上げたとおり、第二メコン架橋建設の実施可能性に係る検討、またネアックルン周辺における地域開発計画の策定、さらにカウンタパート及

び関係者へのキャパシティディベロップメントということがありました。

調査対象地域は、まず架橋事業に係る事項はネアックルン周辺地域なのですが、経済的、社会的インパクトについては、カンボジアとその周辺国についても考慮に入れたものになっておりました。

では、1.2本体調査における環境社会配慮事項です。ちょうど2004年に新たなJICA環境社会配慮ガイドラインが施行されたことに伴い、このガイドラインを適用するパイロット事業として、以下のような事項に十分な配慮を行い、合意形成の手続を尊重した調査としております。具体的には、ゼロオプションを含む複数の代替案の評価、最適渡河方法・ルート of 合意形成、またプロジェクトに対するシンプルサーベイ、合意確認調査の支援、またパブリックコンサルテーションの実施に係る情報提供と説明責任の担保です。この4つについて、具体的に説明させていただきますと、まず次のページ、ゼロオプションを含む代替案の評価です。これらを94のステークホルダーを対象としたアンケートを実施しております。階層的意思決定法による評価規準の重みづけを行っております。まず1つが、上の4つに上げられておりますゼロオプション、つまり架橋を建設しないというオプションがあるのか。それともフェリー、当時は2隻で運行していたのですが、その供用能力を改善するというオプション、また、橋梁のみを建設するオプション、4番目として、フェリーの供給能力が逼迫したところで橋梁に切りかえるというオプション、これらがまず1つで、もう一つが、右の図にあらわされているようなルートA、ルートB、ルートCの架橋建設地点からどの地点がベストかというのを評価する。左に上げましたとおりの評価基準に基づいて調査を進めましたところ、最終的にフェリープラス橋梁オプション、地点としてはルートAが最適渡河方法として評価をされました。

この合意形成についてですが、続いてのページでありますとおり、パブリックコメント期間1カ月半を設け、ステークホルダーへの説明責任と情報公開を担保し、22のステークホルダーからコメントを受領しております。カウンタパート機関の公共事業運輸省は代替案評価に係るアンケート調査の結果及びそのコメント内容に鑑みまして、ルートAにおけるフェリープラス橋梁オプションが最適渡河方法であり、すべてのステークホルダーが合意した旨を公式文書で確認しております。

続いて、シンプルサーベイ、合意確認調査の支援です。これは先方政府が実施するシンプルサーベイを支援、あくまでも先方のイニシアチブにより実施されるものを当方が支援し、暫定的な被影響住民がプロジェクトの実施に合意するか否かを確認しました。結果は260影響住民のうち257の戸数がプロジェクトの実施に合意しました。2世帯は未合意、1世帯は回答を保

留しております。この理由としては、移転後の生計に対する不安ということでした。

当然のことながら、合意をしている暫定的な被影響住民も十分な移転補償を事業実施の条件としており、これは今後事業実施の際には引き続き留意すべき事項であることに変わりはありません。

続いて、本体調査の結果と提言です。まず概略設計については、河川内の橋脚数を最小にする等の環境社会配慮や施工性、経済性を考慮して、主径間320mの斜長橋を提案しました。

続いて、積算・経済財務評価については、土地収用・補償費、さらには不発弾の処理も含めて事業コストが7,400万ドルと算定されました。約80億円程度です。

これに対する調査団からの提言としては、まず交通需要と橋梁供用開始時期については、現行のフェリーによる交通容量が限界に達すると推定される2012年に橋梁の供用が望まれるということです。また、本体調査で実施した交通需要予測の精度を勘案し、数年間のモニタリングを踏まえ、さらに適切な着工時期についてモニタリングを検討すべきである。これについては2006年3月の時点での環境社会配慮審査会の議論を踏まえた記載とさせていただきます。また、環境社会配慮の面では、適切なタイミングでカンボジア国内法に基づくE I A報告書を作成し、環境省の認可を得る必要があるという提言がされました。

以上については、2006年3月の最終報告書でまとめると同時に、当時の環境社会配慮審査会で諮問を既に行っております。その答申が次のページにあるとおりなのですが、まず本体調査で行った環境社会配慮は事業化の際に実現されるよう今後の動向をモニタリングすること。自然環境については魚類に対する悪影響が生じていないかどうかにつき、今後もさらに調査を継続すること。また、社会環境については、既往事業の国道1号線の経験についても記述し、また補償レートについて、将来的には市場価格調査の結果を踏まえて改定されるべきものという注記を行うことという答申がされております。

以上が2006年3月まで実施された開発調査の本体調査についての概略の結果の説明です。

その後、今、申し上げましたとおり、フォローアップすべき、モニタリングをすべきとされていたことについて、現状を把握するために、2.1に示すとおりにフォローアップ調査団を派遣することとしました。概要としては、昨年11月に開始したのですが、ことしの9月に最終現地調査を経て、11月まで調査を実施する予定でおります。調査団の構成としては以下のとおりです。総括と社会環境、自然環境面での専門家、また交通需要予測の専門家を中心にしております。この専門家の調査団の構成と裏返しですが、本体調査の目的としては、越境交通協定、クロス・ボーダー・トランスポート・アグリーメントの動向等、本体調査時点においては不確

定であった要素の状況把握や交通量のモニタリングを通じた架橋建設計画の再評価、また、環境面ではE I A報告書の作成支援、あくまでも支援と住民移転政策、移転行動計画に関するレビュー、またこれらについて今後必要とされる対応に係るアクションプランの策定をする、これが調査の目的となっております。

その調査が開始されて現在9カ月強ですが、現段階での結果がどうなったかといいますと、まず2.2 I E I A、これは他国ではI E Eと呼んでおりますが、カンボジアではI E I Aと呼んでおりますので、以下「I E I A」というふうに説明させていただきます。これ及びE I Aのモニタリング、まず、モニタリング体制の構築と審査に係る先方の進捗状況の監理・監督、関係機関への報告、また進捗状況のチェックリストの作成と確認、また関連機関への伝達、またE I A審査に係る作業スケジュール及びマイルストンの作成、さらにI E I A報告書に対するM O E、先方の環境省からのコメント内容のE I A報告書への反映等を行って支援しております。

この結果、ことし6月、環境省で本事業計画のE I A報告書に係る最終審議が行われ、大筋で承認されました。大筋というと何か問題があったかのようなのですが、特に主なものとしては、建設廃材の影響検討というのがありますが、それ以外についてはE I Aの報告書の中に具体的なデータを示してほしいとか、このデータの出典はどこだとか、そういったものが中心になっております。大筋で承認されました。近日中にこのコメントに対応した上で正式にE I Aの承認を受ける予定となっております。

続いて、自然環境についてです。これについては、昨年3月の環境社会配慮審査会での答申に係り、以下の2項目に係る補足的な調査を実施しました。まず、絶滅が危惧されるカメの保全について、本体調査で作成した動植物相に係るベースラインデータを拡充し、絶滅危惧種を含む爬虫類への影響を検討ということで、動植物調査及び湿地帯の水質調査を実施しました。また、絶滅が危惧される魚類への影響について、メコン川の水生生物に対する施工中の影響を検討ということで、汚染物質の拡散パターンを検討するため、深度別の水温測定調査を実施し、また二枚貝の生息状況を指標とした底生生物、ベントス調査を実施しました。

この結果とそれに対する考察ですけれども、まず結果としては、ネアックルン周辺にはカメ等の爬虫類に適した生息環境が残されており、アジアン・ボックス・タートルを含むI U C N、危急種の生息している可能性が示唆されました。また、橋梁のアプローチロードが氾濫源の生息地、ハビタットに負のインパクトを与える可能性があり、ビオトープ的な手法や生態系保護に関する住民への啓発活動を行うなどのミチゲーションが必要とされる。

もう一つ、水温分布調査については、まずネアックルン周辺の本コン川下層に少なくとも2つの異なる水温帯、あるいは流速帯を持つ流れの存在が示唆されました。これらは有害物質が漏出した際の拡散パターンの予測、評価及びモニタリング計画立案のための基礎的なデータとなります。これらについてはまだ現地調査も残っておりますので、引き続きフォローをしていこうと考えております。

ベントス調査結果に係る考察として、淡水の脊椎動物である貝類を含むベントスは淡水環境における有効な環境指標の一つ。以下の写真にもありますとおり、12種類の貝類が対象路線周辺におけるベースラインデータとして記録され、2種類の貝類が食料及び換金水産物として当該地域の住民の生活を支える種であることが理解されております。

続いて、社会環境に関するフォローアップです。2.4です。まず、国家住民移転政策に係るナショナル・リセトルメント・ポリシー（NRP）に係る省令策定状況として、まずADBが被影響住民のリスクを軽減するため、このNRPを実効性のある省令として立法化する支援を継続しております。具体的にドラフト案について、関係者がドナーや現地内のNGO等に配布され、内容を説明・協議するためのワークショップが開催されました。

現段階ではドラフトではありますが、この主な内容としては、原則的に再取得価格による補償方針を採用していること。また、社会的・生計及び所得回復支援策が検討されていること。さらに住民移転実施費用をカバーするための予算措置、土地収用と住民移転に係る関連組織の整備というのがうたわれております。この省令（案）と本体調査で検討した移転行動計画を引き続き比較・検討する必要があると考えております。

住民移転に係る今後の活動としては、現段階ではフォローアップ調査ですが、今後事業化をする際には以下のような住民移転に係る活動を実施する必要があると考えております。特に重要なのは、NRPに係る省令の立法化に係るモニタリングとそれとの調整、また、以下最終計画路線の設定と被影響住民の最小化、カットオフデートの設定と適切な土地収用、移転行動計画案の改定と承認、詳細資産調査の実施と契約、住民移転地の確保と造成及び住環境の整備といったことが上げられます。

最後に、交通量モニタリングです。この交通量モニタリング、2.5に移っていただいて、この目的としては、2006年までの開発調査時点での不確定要素、具体的には越境交通協定の動向、また近隣の道路整備計画等の現状把握と交通量のモニタリングを行い、今回の事業の計画を再評価するものです。

概要としては、2006年、昨年11月末から12月頭にかけての1週間と、ことし5月の1週間、

合計2回行いました。ちなみに、開発調査時点では、最後の提言のところ、環境社会配慮審査会の答申内容には、今後モニタリングをする際には、前回は2004年5月に調査を実施したものですから、同じ条件下という意味もあり、5月に交通量調査を実施することが望ましいというふうに記載されております。

戻りまして、ただ今回調査を実施したとはいえ、前回とは3年たっているということもあり、条件が違っている部分もありました。まずは渡河フェリーが2004年の時点では朝5時半から午後9時までの営業だったのが、今は朝5時から深夜零時までの運行に拡大されております。サービス時間の延長によるフェリー容量の増加というのは約7.5%程度と見積もっております。また、ピーク時は3隻での運行体制になっております。2004年の時点では2隻で、2005年、6年になるにつれて、特にゴールデンウィーク、連休等のピーク時においては時々3隻体制というのもあったのですが、その3隻での運行時間というのがどんどんふえているという現状も明らかになりました。

次のページが交通量調査の際の現場の様態です。横一列になって、フェリーの到着を待っている写真です。また、下の写真は越境交通協定で相互通行が許可されるようになったバス、続いて、その次のページの表にありますのは、ネアックルンでのフェリー利用交通と需要予測の比較という表です。簡単に説明させていただきますと、まず三角、丸、四角の3つであらわされたのが、これが2006年3月における開発調査の最終報告書の結果を示したものです。当時のその右上がりの線というのが交通量の需要の予測をあらわしております。一方で、4,548というふうに書いて、青い棒のうちの下の方については、これは供給のラインとして2006年3月の開発調査最終報告書で引かれていたものです。当時の報告書の結果としては、結論としては、需給が逼迫するというのは、この表に基づけば2012年度中であるということから、これ以前の供用が望ましい。ただ、交通量については引き続きモニタリングを実施する、数年間モニタリングをする必要があるという結果になっておりました。今回フォローアップ調査の中でとったデータというのが、左下にあります2006年のモニタリング値3,385PCU、2007年のモニタリング値3,972PCUというものであります。

先ほど少し申し上げましたが、営業時間が2004年5月の交通量調査時点からは伸びておりまして、それについては約7.5%程度フェリー容量が増加したと考えられることから、この横の供給線を4,891と示しております。この2006年の実測ベースでのデータが3,385、2007年の同じく実測データが3,972PCUということで、2006年3月の時点での予測よりはかなり上回ったデータになったのですが、この増加の要因というのを簡単に分析したのが次のページです。

まず一つ、社会経済状況としては、経済成長率が非常に高い伸びを示していること。続いて、越境交通協定でカンボジアとベトナム間の相互乗り入れ、具体的にはバスです、観光バスが中心です、の実施により、旅客の移動、陸路の越境、ホーチミン、プノンペン間の陸路の越境が増加し、その中ほどに位置するネアックルンの渡河交通の増大に寄与したものであると考えられます。

その他の考え得る要因としては、国道1号線、ベトナム国境で通関施設が完成したことによるバベット、これはカンボジア側の国境の地名なのですが、を利用する交通の増加、また、そのバベット周辺で開発の進む経済特区や関連施設を往来する交通の増加、さらに、これは今回の5月の調査についてなのですが、その1週間交通量調査、実測調査を行ったというのが連休の前であったということで、交通量がふえている時期にあったということも考えられます。いずれにしても、この交通量というのは引き続きモニタリングをする必要があると考えております。

では、最後にフォローアップ調査の結論ですが、これまでご説明した内容を踏まえまして、以下3つ上げております。まず、EIAについて、IEIA及びEIA報告の作成・審査に係る支援を実施した結果、環境省の審査を経て大筋で承認が得られました。

非自発的住民移転については、NRPの省令案のレビューを通じて本プロジェクト、今回の事業の住民移転計画案との比較・検討を実施し、今後に向けたアクションプラン等の検討、提言を行いました。

最後に、交通需要予測については、ネアックルンの渡河交通量について、本体調査による需要予測を上回る傾向が確認されました。フェリー運行時間の延長を考慮しても、本体調査で言われた橋梁開通年次、2012年以前の供用が望まれているところではあります。

以上が第二メコン架橋建設計画の本体調査の簡単な概要説明と今回のフォローアップ調査の現状報告であります。

村山委員長 この案件については、答申を出した段階で直接かかわっておられた委員の方が余りいらっしゃらない。私自身もこの時期には委員長として加わっていませんでしたので、内容をよくわからないところがあるかもしれませんが、もし基本的なご質問があれば先に出していただいて、その後ご意見を伺いたいと思います。基本的なご質問、何かありますでしょうか。

織田委員 非常に基本的なところですが、4ページのステークホルダーのところですが、94に対して22のステークホルダーからコメントの受領があったとあるのですが、その下に、また、すべてのステークホルダーがこれに合意したとあるのですが、このすべてというのは22のこと

なのでしょうか。

それから、いろいろなタイプのステークホルダーがあると思うのですが、コメントを出さなかったのは、例えばどういうグループとか、ステークホルダーとか、何か特徴があるのかというところを教えていただけたらと思います。

須之内 まず、すべてのというのは22です。

高橋 どういうステークホルダーかについては調査団からコメントさせていただきます。今回のフォローアップ調査で交通調査を担当しました高橋です。

22のステークホルダーからコメントがあり、そのうちの17が対象地域のコミューンからのコメントです。それから民間企業、大学、カンボジア国家メコン委員会、カンボジア・ナショナル・メコン・コミッティ、地方開発省、NGOから各一つずつコメントが提出されております。

織田委員 逆で、それは報告書にもあったのですが、出していない方を知りたかったのです。

高橋 概要版の7ページに、プノンペン全体会合におけるステークホルダーの表が概要版に載っております。そこに記載がある中央関係省庁、コミューンリーダーなど合計94のステークホルダーを対象にコメントを依頼しました。結果的に出てきたのはコミューンないしコミューンリーダーからのコメントだったということがわかると思います。

織田委員 NGOや何かが15も出しているけれども、1つか2つか回答がなくて、少なかったというふうに考えていいのですね、それから国際機関とか。

高橋 そうです、そのとおりです。

長畑委員 パワーポイントの4ページの一番上の、最終的に評価されたフェリープラス橋梁オプションというのが、最初はフェリーでやっていて、その後、橋にしようという、最初から橋にしようというのではなかったというのは、当時どういうことが理由として上げられていたのか、教えていただきたいのですが。

須之内 私からお答えしますけれども、おそらく、説明をいろいろな比較案について話をしたときに、聞かれている方、いきなり橋をつくるというのはなかなか難しいのかなと。現実にはフェリーがまだそんなに満杯というわけではないというあたりが斟酌されたのだらうと思います。

村山委員長 ほかにいかがでしょうか。

平山委員 きょうの資料の7ページの下のところ、EIAのモニタリングのところについて、一応結論的にはEIA報告書に係る最終審議が行われ、大筋で承認されたと、こうあるのですが、実際にJICAで行われた支援の具体的な内容と、それからEIAの結果出てきた具体的

なデータ、これは事前に配付していただきましたPDFの内容も見てみたのですが、それは載せられておりませんので、何地点ぐらいで、どのような調査をどのような項目で行って、どのようなデータが出てきて、それがカンボジアのどのような基準に従って大筋でオーケーが出そうかということになっているのか。その点の具体的な説明を聞かせていただきたいと思います。

村山委員長 EIA支援の内容について、おわかりになる範囲で結構ですが、いかがでしょうか。

林田 EIAのモニタリングを担当しました林田と申します。

今回のフォローアップ調査では、IEIA、EIA審査の支援を行いました。具体的には、現地に昨年11月に乗り込み、カンボジア公共事業省並びに環境省側と相互に協議を行いながら、具体的に必要な書類関連の内容、並びに部数を確認し、書類を提出、IEIAの審査に臨みました。詳細につきましては、今フォローアップ調査のドラフトファイナルレポートにまとめておりますので、それを参照していただければと思っております。

平山委員 具体的な中身、さっとでも説明していただけますか。

林田 IEIA、EIAの中身ですが、具体的な調査はFS調査で実施しました。自然環境については、水質、騒音、大気汚染、並びに動植物調査を行っております。動植物調査は、計画路線周辺に幾つかの重要な湿地帯がありましたので、それに対する影響を把握するために行いました。その他に土壌調査、それから洪水が幾つか過去に発生しておりましたので、それに関する被害調査を行っております。社会環境調査につきましては、私は専門ではないので詳細は把握しておりませんが、例えば住民移転については、国道1号線の道路改良案件において住民移転問題が話題となりましたので、そういった背景を踏まえて住民移転調査などを実施しております。

平山委員 例えば水質とか、騒音については何地点ぐらいで、どのような項目について行われたのでしょうか。

林田 水質調査につきましては、メコン川本川の6地点で行っております。乾期、雨期に夫々1回ずつ行い、計画路線の上流3地点、下流3地点、地下水については、周辺の井戸で東岸、西岸、ともに2地点ずつ、水質パラメーターは10種類に関して分析を行いました。騒音につきましては、東岸、西岸の1号線沿道で24時間連続調査、パラメーターはleqを対象に測定しております。

平山委員 測定地点数は。

林田 1地点ずつです。大気汚染も同様です。

平山委員 やはり1地点ずつということですか。

林田 はい。といいますのは、現状通過交通量が少なく、かつ全体的な1号線の周辺環境がオープンな場所にあり、沿道大気質への影響が顕著ではない、またほかの水質とか、そういった環境因子へ影響度合いに比べると、騒音とか大気質の重要度が小さいと判断しまして、それで1地点ずつにしてあります。

平山委員 それはカンボジアの制度にのっとった測定ということだったのでしょうか。

林田 はい。この調査のTOR策定段階で、環境省と数回打ち合わせを行い、今回のEIA調査のTORをまとめております。それらの内容については環境省から基本的な合意を得ており、大気質、騒音の測定箇所が1地点という事についても、向こうの了解も得ております。

村山委員長 大気汚染の物質は何でしょうか。

林田 大気汚染は、NO_x、SO_x、COと粉塵です。

村山委員長 4つということですね。

林田 はい。

村山委員長 それでは、ほかにいかがでしょうか。

田辺 本日の資料の10ページ目の交通量のモニタリングの部分ですが、運行時間を延長したということで7.5%の容量増加となっている。一方で、運行体制が、2隻から3隻になっているが、こちらの場合はどれくらい容量が増加しているのでしょうか。

須之内 まず、前提のところでは私が説明すべきであったのですが、グラフがあります。最後から5ページ目の(1)ネアックルンでのフェリー利用交通と需要予測の比較、このグラフに基づいて説明をさせていただきますが、この開発調査時点での供給線である4,548というのは、これは3隻体制のもとでのフェリー容量ということをご想定しておりました。なので、2隻から3隻での供用時間がふえているということについては、この4,548以下の中での変化と考えております。

村山委員長 それでは、よろしいでしょうか。

それでは、ご意見に移りたいと思いますが、簡単に、確認をさせていただきたいのですが、今回フォローアップ調査ということですので、基本的には答申を出した段階でどの程度答申に答えていただいているか、そこが一つのチェックのポイントだと思っています。事前にお配りいただいた資料の最後に、そこは補足でつけていただいておりますが、これを少しチェックしたいというのが一つです。きょうはこの時間の中で記述するのは難しいので、後でコメントを出させていただくことがあると思います。

それから、もう一つは、答申を出した後に社会的、自然的な状況がどの程度変化しているかというのがもう一つあると思います。交通量の調査のところでは少しそのあたりのお話をいただきましたが、それ以外に答申後変化をした部分があれば整理をして紹介をしていただきたいと思います。いかがでしょうか。

須之内 まず、前提として、社会環境、自然環境について、変更、大きく変わったところは何かとTORで調査をやったわけではないのですが、ただ結果として新たに得られてきたものというのがあります。まず、社会環境面については、特に大きいのはNRPの策定が進んでいるということです。自然環境については、先ほど林田から紹介がありましたとおり、現地で何か特に大きく変わったことがあるというのは聞いておりません。

村山委員長 そのNRPについては、あくまで策定中であって、まだ確定はしていないということですね。

須之内 はい、そうです。

村山委員長 それでは、ご意見、コメントありましたら、お願いいたします。

松本 メコン・ウォッチの松本と申します。これを議論するときは審査会の委員でありましたので、最後まで見るということで今日はやってまいりました。

まず一つ、簡単な質問からですが、バイクの換算が前回の調査のときにはユニークだったということ覚えております。通常であればバイク4台を乗用車1台に数えるところを、実際には8台くらい積めるから、そういう実際に即した換算率をとったということだったと思いますが、今回のフォローアップ調査も同じようなやり方を続けていらっしゃるのかどうか、そこがまず第1点、教えてください。

第2点は、この間、つい最近、フンセン首相が日本に来たときの共同声明で、この橋の建設というのは日本 - カンボジア間の最優先事項として既に首脳間で取り上げられているということがあります。このことをJICAにどうこう言っても仕方がないのですけれども、しかしながら、それは今この間の変化ということでおっしゃっていましたが、少なくとも大きな政治的な意思が表明されている中で、どこまで我々が地道に調査の検討で積み上げている経験なりがきちんとやられていくのかということに対しては、私は不安を感じております。これは調査団に対してというよりは、むしろJICAに対して日カンボジア政府間ではそのような声明が出ていますけれども、JICAとしてはみずから与えられた使命に基づいて粛々としっかりと調査を見ていけるつもりなのかどうか。ここについて、一つ伺いたいというふうに思っております。

3つ目は、私はこのフォローアップ調査、非常に重要だと思っております。というのは、ある意味では環境社会配慮ガイドラインには一切細かいことが記載されていない調査なわけです。しかしながら、今このようにやられているということは、私はある意味ではガイドラインが不十分である点を補っている調査だというふうに思っています。その一方で、だからこそやや不安な点もあります。何が不安かといいますと、先ほど申し上げたような共同声明が出ている中で、今後この案件がどういう段階において、「もうやはり建設をするべきではないか」という議論に行くのかということが気になっております。といいますのも、現在フェリー乗り場周辺にはベンダーの方がたくさんいらっしゃいます。この人たちの生計手段をどうするのかという議論については、特にフォローアップのマンデートというのにもなっていません。しかしながら、JICAの環境社会配慮ガイドラインから考えれば、当然その渡河地点にいらっしゃる、しかも待っている人たちがいるからこそ成り立っている、そこで生業をされている方々は橋になったら生業を失うわけですから、その方々はどうされるのかということについては、EIAもしくはSIAの中でしっかりとした記述があるべきかと思えます。そのあたりについて、今回のフォローアップ調査の使節団=ミッションがそこまでチェックするマンデートを与えられていたのかどうかということが私は気になります。もしそうでなければ、一体だれが最終的に本当にこのJICAの環境社会配慮ガイドラインに従った準備ができたかどうかということをチェックできるのかが、私は不安になります。

もちろん、お金を出す、次のファンディングをする人たちがそこを審査するのだと言ってしまえばそれまでだと思うのですが、しかし、このフォローアップ調査はファンディングに向けてつなぎをしているという意味もあるのかと思えます。したがって、やはりこの調査、あるいはこのフォローアップの体制の中で、JICAのガイドラインを見ながら、できるだけ対応をしていくことが、その次のファンディングの時点での審査にも非常にプラスに働くというふうに私は思っています。したがって、こうした社会面で、ベンダー、あるいはフェリー労働者、それから住民移転の問題も未解決の問題だと思えます。住民移転については、今回移転政策ができないまま暫定的にどういう対策によって住民への移転補償をされるのか。独自に市場価格調査をして、それに基づいてやられるのかとも思いますが、そのあたりについて、明確な方針がJICAとカンボジア政府の間で文書の取り交わされているのかどうか。あるいはカンボジア政府のEIAの中、あるいは移転行動計画書の中にしっかりと盛り込まれているのかどうか。こういう確認を今回のフォローアップ調査がされているのかどうかということが気になるところであります。今、平山委員がおっしゃったように、EIAや、あるい

は移転計画の確認、レビューというふうに一言で書かれていますけれども、具体的にはレビューしなければいけないこと、確認をしなければいけないことがあり、審査会ではその具体的なものを出して、具体的な議論をする場だと私は思っております。本来であれば、そうした具体的なレビューのポイント、何がE I Aなり、あるいは移転行動計画書に盛り込まれているのか、いないのか、そのあたりについて、できれば議論をした方がいいのではないかと私は思っております。

長くなって恐縮ですが、以上、私からのコメントです。

村山委員長 大きくは3点ということによろしいですか。

それでは、今の点、いかがでしょうか。

須之内 では、まず1点目について、具体的にバイクという例を出されておりましたが、今回先ほど示しました表について、前回の交通需要予測とフレームワーク、また前提になるもろもろの過程、前提条件を変えたということはありません。そのバイク等の換算値についても引き続きそのままです。ただ、一つ変わったところとしては、ここにも示しておりますとおり、フェリーの容量というのを営業時間の延長に伴い伸ばしたというものはあります。

続いて、第2点目、フンセン首相からの無償の要請と、それに伴うJ I C Aのスタンスという話がありましたが、まず、前提として、このフォローアップ調査というのは、あくまでも開発調査、2006年3月に終わった開発調査における審査会での答申を受けて、またモニタリングをするために実施したものであって、フンセン首相からの要請というのを前提にした調査ではありません。それについてはまた企画・調整部から補足説明があろうかと思えます。

3点目については、ガイドラインが不十分である点を補っている。だからこそこの調査は意味がある、ただ不明な点があるということでしたが、一つ申し上げておきたいのは、この調査がファンディングに向けたつなぎとしての調査であるというふうにおっしゃいましたが、さきに申し上げたとおり、あくまでも事業化に向けての調査ではなくて、フォローアップ、モニタリングのための調査だと考えております。本日審査会で報告とさせていただいたのは、今回この調査について調査の結果を現段階ではこうなっておりますと「報告」するためのものでした。また、今後の事業化に向けてどうするというのを、このフォローアップ調査の中で考えているものではありませんので、その点はご了承いただければと思います。

ただ、市場価格調査、ベンダー調査また移転行動計画云々については、当然のことながら、これは仮に事業化するとなった場合は最も社会配慮面においては重要な事項であると考えておりますので、その点については無視することはあり得ないと考えてはおります。

渡辺 カンボジア側の意向について補足をしますと、本件につきましては、カンボジアからは無償資金協力の要請が提出されました。これについては外務省で検討されているところでございます。ＪＩＣＡでは、カテゴリーＡの案件になりますので、要請時の情報公開を行う準備をしているところでございます。

村山委員長 ということは、事業化に向けての検討は改めてまた調査が行われて、これがまたこちらの審査会でも議論する機会がある、そういうふうに考えてよろしいですね。

渡辺 もし事業化について日本が協力しますということになり、外務省からＪＩＣＡに無償資金協力のための調査の指示がまいりましたら、その際には審査会に諮問するということになります。

村山委員長 わかりました。

野村委員 今回のフォローアップ調査だと、2012年以前に供用開始が望ましいというのが一つの結論になっているようですが、供用開始までの工事とかの期間を考えたときに、ファンディングというのでしょうか、このプロジェクトを前に進めるのだという意味決定をしなければいけない時期というのはいつごろになるのでしょうか。あるいは、建設期間を何年ぐらい見込んであるかでもいいです。

須之内 開発調査時点において建設期間というのは4年程度を見込んでおりました。ただ、ファンディングについては、先ほど申し上げましたとおり、本調査はファンディングに向けた調査ではないですので、検討は特にしておりません。

長谷川委員 この案件が新しいガイドラインのパイロット事業の一つとしてとらえたというふうなことを私は今日初めて知ったのですけれども、その意味で、ガイドラインにこだわった質問を、今後のためもありますので質問させてください。先ほど松本さんもおっしゃったように、ガイドラインそのものは非常に抽象的なことしか書いてなくて、どう具体的に運用するかというのは、調査団なり担当部が試行錯誤しながら、特にこれは一本目のパイロットですから、苦労なさったのではないかと思います。そういう背景ですから、担当部署あるいは調査団もガイドラインを、恐らく一字一句読み込みながら、どういうふうにやっていったらいいかということ非常に熱心にやられたのがこの案件だったのではないかなと思うのですが、そういう意味で、ほかの案件ではなかなか聞けない質問をします。ガイドラインの中の要求事項の一つとして、見え隠れした表現であるかもしれないのですが、いわゆるいい事業を環境配慮という面から探っていくために、環境の費用とか便益を、あるいは社会的便益費用といってもいいのですが、これをどう内部化していくか。それをどう評価の中で生かしていくか。それをなるべく

やりましょうということがガイドラインに書いてあるのです。ほかの案件でもこの点を私は時々質問させてもらったり、それから今回資料をいただいたものも、フォローアップなので、その辺までは言及していないのは当然かもしれませんが、このパイロットの案件がその辺をどう配慮したのか。あるいは取り入れたのか。教えてもらいたいと思います。

例えばガイドラインを読んだのだけれど、そこまでは重要な要求事項とは考えられなかったとか、あるいは現実的にできなかったとか、これはF Sなのでしょうけれども、F Sにはふさわしくないとか。どういうふうな考えがあって、私は前審査委員の委員ではなかったものですから、過去の委員とどういうやりとりがあったか、私も知りませんが、環境というものを対象にして経済評価にどう取り入れていくかというあたりを、一本目のパイロット事業としてどのくらいご検討くださったのか。今後のこともありますので、教えていただければと思います。

須之内 当時の審査委員とのやりとりというのはどういうものですか。

村山委員長 今の段階で当時の審査委員とのやりとりについては、時間もありませんので確認できないと思います。ですので、今の長谷川委員のご指摘に対して、全体的な状況で構わないので、どの程度考慮したかという点について教えていただければと思います。

安川 必ずしも質問の回答にはならないかもしれませんが、フォローアップ調査とは別に本体調査の中で、実はルートAができ上がりますと、渡河部分がいわば堤防の役目を果たしまして、フラッドから逃れる、こういうのがあります。これは本体調査をやっている中でもいろいろ立ち退かざるを得ない人、商売ができなくなる人と、いろいろありますけれども、一部そういった人を受けとめるために土地が水につからないような、かなり大きな土地になりますが、これを面的な開発をして、一部関係者の方に使っていただく。同時に、橋ができるというだけのおしまいではなくて、そのための効果をより拡大するという意味合いで、面開発をかなり大きなものを進めるという前提で計画をしております。

長谷川委員 おっしゃることはそうだと思いますが、そういった社会的な効果を把握するということはもちろんやらなければいけないのですが、その把握した結果を経済評価というものに結びつけるようなことを考えられたり、あるいは実際にやったり、あるいはそういったことは無意味だというふうな決断を最終的に下されたのか。その辺をパイロットの事業の中で最初にどうやったかをお聞きしたいということです。

安川 経済分析の中でこれを金額タームにして加えたということはありません。ただし、面開発ができ上がるということによって需要が増加をするという形の取り入れ効果、その需要が、フェリーの場合、橋梁ができた場合、おのおのどのくらいの直接便益、これが発生するかを検

討しています。

長谷川委員 ということは、今後のこともありますので、こういった環境を含む経済評価というものは、時間をかけながらやっても余り役立たないというような観点があったのかどうか。その辺を正直なところお聞きしたいのですが。

安川 今回は、実をいうと、そこまでの話を広げて便益という形に取り入れたものではありません。あくまで直接便益が中心です。対象が橋梁ですから、余り過大な便益を入れて事業が成立するという話でも困るということで、直接便益だけを取り上げています。恐らく、間接便益というのは非常に幅広いため、本体調査の中では数値的な検討はしていなかったというのが実情です。

村山委員長 それでは、ほかにいかがでしょうか。

それでは、先ほど申し上げましたように、基本的には答申に対してどの程度ファイナルレポートの中で答えていただいて、その後どういう状況になっているかというところが中心だと思います。時間が短い中で議論をしていただきましたが、まだ十分ご意見をいただいている部分があるかもしれませんので、コメントを後日出させていただいて、社会開発部にお送りしたいと思います。

それから、ファイナルレポートについて、審査委員の方は多分お持ちではないと思うので、もしご必要であれば用意をしていただきたいと思いますので、その点もよろしく願いいたします。

では、第1議題、これで終わりにしたいと思います。続きまして、第2議題に移りますが、少し入れかえがありますので、お待ちください。

第2議題はインド国幹線貨物鉄道輸送力強化計画調査です。この件については既に中間報告を一度していただきましたけれども、きょうは2回目の報告ということです。今後、次回9月10日にもう一回、それから10月1日にももう一回ということで、今後あと3回中間報告をいただくということになっております。

それでは、社会開発部からご説明をお願いいたします。

山村 社会開発部の山村でございます。今、村山委員長から3回中間報告ということでご説明いただきましたけれども、当方といたしましては、10月1日が諮問に諮る会だと考えておりました。そのときにドラフトファイナルレポート、最終的な結果の部分をご報告させていただいて、10月22日に答申をいただくというような想定でおります。ですけれども、説明は3回やらせていただくということで、そののところだけまず少し補足させていただきたいと思います。

本日は、進捗報告ということで、前回4月でしたが、それから随分間があいてはいますが、今年度の現地調査、まだ現在も行われておりますが、進捗がありましたので、そちらの調査進捗を全般的にご報告させていただきます。大まかな仕分けとして、特にステークホルダーミーティング、住民協議のところの結果というのは、今回まだ完全にはまとまっておりませんので、次回そこを中心にご説明させていただくということと、それから答申を一度いただいておりますが、それに対する対応状況というの、次回を含めてご説明申し上げたいと思います。その上で、10月1日の諮問に向けた説明に取りまとめさせていただきたいと考えております。

そういう形でご説明させていただくということで、本日はお時間も余りありませんので、前回以降の進捗というところを中心にご説明させていただきますので、場合によっては全体的なところとして前段がかなり抜けたようなご説明になろうかと思いますが、そのところは後ほど質疑応答等でいただければ回答をさせていただきたいと思っておりますし、それから今後最終的に取りまとめを行っていくにあたって、いろいろとご助言なりアドバイスなりをいただきたいということで、そういう観点で今日はお話を聞いていただければと思います。

それでは、早速ですが、調査団から進捗状況をご報告させていただきたいと思っております。

西野 調査団の統合マネジメント担当、環境社会配慮を担当しております西野と申します。よろしくお願いたします。

前回の説明の後、全体調査といたしまして、段階整備計画の立案ということをやっております、まずその結果をご報告いたしまして、その後社会環境配慮調査進捗状況ということでご説明いたします。

スライドがかなり多いので、ポイントだけを説明させていただきたいと思っております。ここは本事業の目的と本件協力の目的ということで、飛ばさせていただきます。

これが全体工程の流れで、昨年の6月から開始されまして、完了は10月の予定ということで、今の段階ではインテリムレポート2というものを既に提出しております、この中で段階整備計画のご説明をさせていただきたいというふうに思います。

まず段階整備計画に影響するKey Issuesといたしまして、需要の予測というのがございます。インドの西回廊、それと東回廊の需要の予測を示しておりますけれども、赤で示しているのは需要が逼迫している線路というふうに考えていただきまして、手前から2013年、18年、23年と、5年刻みでやっております。ですから、全部赤になっているところは、やはりすぐに、かなり需要が逼迫しているというところで、この西回廊のこの部分、アジメール、それと東回廊のキャンブル、クルジャ、ここが一番需要が逼迫しているという状況でございます。

これは非常に見にくいので、お手元に別のA4のシートを示しておりますけれども、私どもの区間別の、これは調査対象地域を10の区間に分けておりますけれども、それぞれの区間別の社会環境面の比較表というものをつくっております。お手元の資料には、まず需要及び技術面の比較表、それとその裏に環境面の比較表というものが載っております。これにつきましては、需要については先ほどちょっと簡単にご説明いたしましたが、環境面の比較として、ROBの用地買収面積及びその難易性、それと住民移転の発生規模、スクオッターの分布、影響を受ける自然保護地区、保護林、その他という形で、区間ごとに取りまとめております。

それと需要面、技術面、環境面を、これは東回廊ですけれども、東回廊も西と同じような形でお手元のA4の資料で区間ごとの特徴を説明させていただいております。

環境面、需要面、技術面の3点から、それぞれの整備区間をカテゴリーA、B、Cというふうに分割しております。カテゴリーAにつきましては、短期、中期的需要の逼迫状況がある、近未来的な事業実施に当たって技術面側面からの問題がない、または軽微という点をカテゴリーのA、Bにつきましては、需給は逼迫しているものの、技術的側面から非常に致命的な問題または環境的な問題で時間がかかると考えられる地域をB、需要の少ない部分をCという形にしておりまして、その結果がここに次の表、図に示してございます。結論から申し上げますと、西回廊の赤い部分、レバリーからバドダラ、それと東回廊ではクルジャからムガールサライ、この区間を第1期、フェーズ1という形で提案させていただいております。

各区間の技術的妥当性の検討ということで、技術、需要、それと環境すべて含んでおりますが、西回廊においては、WAの2、北の方のレワリ、アジメール区間、アジメール・パランプール区間、さらにパランプール・アーメダバード、アーメダバード・バドダラ、ここまでをカテゴリーAというふうにしております。

こちらは東回廊ですけれども、東回廊については、こちらのE-A1、E-A2というところで、ムガールサライ、カンプール、クルジャ、この区間をカテゴリーAというふうに評価いたしました。

結果として、先ほど説明いたしました第1期整備事業ということで、レワリからバドダラ、これは954キロとなりますが、この区間、選定の理由として、既存線並行区間、迂回区間とも事業実施上大きな障害となる技術面、環境面の要素はない。ないというのはちょっと極端な言い方ですけれども、問題はそれぞれあるのですけれども、それぞれどこにどういう問題があるかというのは、おおむね把握したということでございます。

整備の効果といたしまして、デリー首都圏とグジャラートの深海港が直結する、このグジャ

ラートの深海港というのは、こちらはムンバイですが、この上の、このあたりの港です。こちらの方と直結するというので、かなり効果が高いということでございます。

東回廊につきましては、先ほど申し上げましたムガルサライ、クルジャの697キロでございますが、既存線並行区間、これも先ほどと同じ、特に大きな障害となる環境面、技術面での要素は少ないということでございます。これによつての効果と申しますと、DFC東回廊の需給の最も逼迫した区間ということで、輸送力の増強が必要という結論になっております。

続いて、環境社会配慮調査の進捗状況のご説明をいたします。この図は、今年度、第2年次のEIAの調査対象としている地域を示しております。丸で示した地域が今年度の調査対象地域という形になっております。

続いて、これから前回の説明の後どのようなことをやったかという進捗のご説明をさせていただきますけれども、まず、路線計画の変更による住民移転の軽減ということをしていただきます。具体的には、本計画、並行路線の線増腹付け区間と、並行路線に線増すると、町中を通る場合に移転がものすごく多い場合、そういう場合には迂回路を設定して、迂回路で移転をできるだけ減らすという努力をしておりますけれども、そのような作業を環境社会調査の中でやっております。これは一つの例ですけれども、白い線というのが既存の線路でございます、黄色い部分、これはインド側が提示した迂回路でございます。この迂回路の中で、ここにまだ町を通過しているということで、調査団としてももう少しこちらに延ばすことによって、この移転を減らすというような検討をして、既にインド側に提案をしている。こういうことを全線にわたって実施しているという形になります。

これはもう一つの例です。これは黄色い既存線が野生動物保護区2.4キロかかっているということ、これを迂回させるということで、この南にあるまちのパランプールの町にも、これは別に迂回路が設定されておりますが、これに直結させるというような提案をしております。

これは現在実施中の並行路線の移転建物の現地調査、こういうようなことを全線にわたって実施しております。

これは現地調査の写真の実際の様子を示しているものですが、ここは飛ばします。

迂回路に続きまして、環境社会配慮調査でステークホルダー協議を実施してございまして、このステークホルダー協議につきましては、昨年度、第一次ステークホルダー協議ということで、州レベルで実施いたしました。その後、今年度に入り、第2ステージといたしまして、県レベルでのステークホルダー協議を実施してございまして、37県にわたって、まず第2回目のステークホルダー協議を実施した。ここではその県の下にある村落、この代表者に参加していただ

いて、そのステークホルダー協議の結果を村に持ち帰っていただき議論していただくという
ようなフィードバック会議を開催することをお願いしております。今、このフィードバック会
議はおおむね終わっているのですが、まだ一部実施中でございます。フィードバック協議の後
に、第3ステージの協議、ステークホルダー協議というのをまた県レベルで村落のコメントの
フィードバックをするというようなことで、実施しております。これについては、一部開始さ
れております。

ステークホルダー協議、一部で会議を開催すると、このような形でかなり新聞報道がいろい
ろなされておりまして、これによってかなり宣伝効果というか、情報公開といえますか、そう
いった形で、かなり広いエリアではございますけれども、こういう形で事業の内容について広
報されているという例でございます。

続きまして、社会環境調査の実施方法ですが、社会環境調査につきましては、主として住民
移転の影響世帯の社会調査を行うということをしておりまして、迂回路においては、幅43.5m、
それと既存線並行部につきましては、既存の線路の中心部から25mの範囲ということで、被影
響者数を特定し、全数の特定を行う。これは今実施中でございます。その中で、影響者の中の
10%に対してヒアリングを行っております。このヒアリングについては、基本的にほぼ終了し
つつありまして、今は結果を整理している段階でございます。主な質問内容といたしましては、
職業、家族構成、教育レベル、そういったものから土地の所有状況、収入源、一般的な社会調
査ですけれども、これによって土地にどのくらい依存しているかというような生活体系ですと
か、収入レベル、そういったものから、今後の補償のあり方を検討していくということでござ
います。

続きまして、自然環境調査ですが、これにつきましては、昨年度のI E Eの結果で抽出され
た項目の中で、特に動物の保護区を通過しているということで、動物保護区におけるE I Aの
調査、これは西回廊で2.4キロでございますが、ここの現地調査を今行っております。これは
今のところまだ実施中でございます。それと、もう一つは、D F Cのプロジェクト沿線に広が
る保護林、保全林、ここの用地取得面積及び伐採すべき樹木数の特定、伐採すべき樹木に対す
る補償植林の方法、植林場所等についての検討、こちらの保護林、保全林につきましては一応
現地調査が終わっておりまして、別途お配りしております審査会資料の中の3の38ページから
43ページにおいて結果をご報告しております。

ここから先は具体的な調査対象地域の中で環境への影響が顕著な地域ということで、代表的
な部分を写真と位置で示させていただいております。

ここは野生保護区です。

これも西回廊ですけれども、線路沿いの並行線路沿いで住民移転が必要な世帯ということで、こういうところを集中的に調査しております。

これはサバルマティという河川ですが、西回廊の真ん中からやや南にございますけれども、この川は河道が安定しておらず、洪水時にワッと広がるというようなところでございまして、今の川幅以上の相当広い橋をつくらなければいけないというようなところでございます。

次の川も西回廊の南のマヒ川という川ですが、ここでは希少生物のスッポンが生息しているということで、これに対する工事中の配慮が必要だということでございます。これはまた西回廊の南のムンバイの近くですけれども、線路沿いに、こういったような、これは店舗ですけれども、店舗が38軒ほどございまして、こういったところにも影響してくる。

この次は、やはり西回廊のスクオッターです。ここも影響するおそれがある。駅前に存在している。

次に、東側にまいります。東側の地域は農村地帯がほとんど、かなり肥沃な、これはガンジス川の氾濫域に入りますので、相当全体が肥沃な土地で、農地としてかなり利用されているということでありまして。

これは東回廊の一部の住民移転が必要な村落の写真でございます。

これも同じです。

これは東回廊の保護林地区ですけれども、保護林の地区でこういった鳥もいるということがわかっております。

これはエタワという東回廊の真ん中辺のところ、迂回路がこのJBICローンで建設された污水处理場に当たるといことがわかっております。

これは東回廊のかなり東の方ですけれども、こういった店も移転の対象となっております。

これもお手元に別の紙をお配りしていると思いますが、第2回のステークホルダー協議の中間結果を示しております。中間結果といいますが、第2回の結果を示しております。それぞれのディストリクトでどのような要望が住民から出されたのかというのをまとめてございますが、特に多いのが、これは西回廊ですけれども、市場価格での土地の購入、小農、貧困層に対する支援、それから踏切の立体交差化、それとPAFに対する雇用機会の創出、それと地元村落に便益を配分するような仕組みというような、そういったリクエストが多かったということです。これについては次回分析結果をもう少し細かく説明したいと思っております。

東についても、ほぼ同じようなコメントが出ております。西との違いは、ルートの最終案、

これはまだ測量が完了しておりませんので、最終的にライトオブウェイの確定というのがまだできておりませんので、それを早く提示してほしいというのが、こちらでは出ております。

これは第2回の住民協議を踏まえた調査団からの提案でございますが、迂回路において少し線路の高さを低くすることによって、法尻に幅4m程度の迂回路沿いの村落道路を設ける。それと、迂回路は全部高盛土になりますが、ここに1キロピッチぐらいに人が通れるようなフットパス、アンダーパスをつくるというようなことを、今、調査団の提案としてつけ加えております。これをすることによって、迂回路で懸念されているコメントの相当の部分に対応できるのではないかとこのように考えております。

続いて、環境社会配慮実施上の問題点というところですが、これは路線の設計が今全線にわたって100%完了していないという状況でございます。というのは、もともとこれはインド側が路線設計をして、それを調査団がチェックするという方法で進めておりましたが、今、インド側が実施するファイナルロケーションサーベイ、これは1,000分の1のスケールで全線にわたってやっておりますが、これが終わるのが12月ごろになるということで、調査団としては、現在決まっている範囲での路線をベースに、調査団としてのガイドラインデザイン、これを提案するという方針に変更いたしまして、路線の特定を行っております。

路線沿いの影響家屋については、今、現地調査でカウントをしているところでございます。最終的な結果は9月の終わりまでには出る予定になっておりますが、今、逐次ディストリクトごとに結果が出つつあるという状況でございます。

このような方法で今回の調査は一応終了いたしますけれども、完全にライトオブウェイの地域が決まった段階で、再度村落レベル、住民ディストリクトレベルの協議をする必要がある。これについては、調査終了後になりますので、DFCCIに、これは相手の実施機関であるDFCCIに、今、調査団がやっているような方法と同じような方法で繰り返し協議をしていくということが必要だということでございます。

ここは省略します。

ここについても省略いたします。

今後の環境調査についてですが、今後本調査が完了した後に、やはりまだ引き続き環境面の配慮をしていく必要があるというふうに考えております。具体的には、路線全体の線形が最終的に確定するファイナルロケーションサーベイ、この結果をもとに最終的な用地取得面積及び地域、影響世帯等が村ごとに確定するというところでございます。

用地取得交渉の実施前に、各村におけるステークホルダー協議をDFCCIL、これはファ

イナルロケーションサーベイ終了後に実施する必要がある。それと、用地取得交渉は、DFCCIL、これは普通ディストリクトレベルで実施いたしますが、DFCCILの代表立ち会いのもとに実施する必要があるということでございます。

各ディストリクトの住民移転に係るインベントリーサーベイを実施するためのNGO、これを引き続き採用して、実施する必要があるということでございます。ファイナルロケーションサーベイ実施後PAFを100%、もう一度リストアップして、個々のPAFに対してIDを発行する。これはライトオブウェイ区間が決まった段階でこういうことをする必要があるということでございます。

次はDFCCIL、これは実施機関の体制に対する提案として、今、事業範囲がかなり広いということもございますので、住民移転を総合的に管理する住民移転プロジェクトマネジメントユニット、これを設立する必要があるという提案をしております。それと、その下に6つのユニット、資産管理、補償政策・基準調査、モニタリング・評価、情報公開・住民協議、苦情処理、予算・総務ユニット、こういった機能を持つユニットを設置して、対応していく必要があるという提案をしております。

これはプロジェクト実施、事業実施時における環境社会配慮体制の提案でございますが、これにつきましては、事業実施にこのF/Sの後にこういう体制で臨むという提案を現在しているところでございます。

ざっと簡単な説明で非常にわかりにくかったと思うのですが、現在のところの進捗がこのような状況でございます。これをあと1カ月で自然環境、社会環境、ステークホルダーの協議の結論を出すということ、それとステークホルダー協議を踏まえた調査団からの緩和策の提案というのを次回の協議ではご説明できるかというふうに考えております。今回は一部の途中経過についてご説明させていただきました。

以上でございます。

村山委員長 それでは、あと30分弱ということになります。ご議論をお願いしたいと思います。

最初に、今後の予定ですけれども、きょうを含めて次回9月10日、もう一回中間報告をやる、計2回ですね。その後10月1日はドラフトファイナルの説明をされる。22日に答申案の協議という予定を考えておられるということによろしいですか。

それでは、いかがでしょうか。

まず確認ですけれども、きょうご説明された8ページ以降、環境社会配慮に関する内容につ

いては、第1期の整備事業、西回廊、東回廊、合わせて1,600キロくらいだと思いますけれども、その区間を対象に調査をされている、そういうことでよろしいですね。

西野 これは第1期整備区間ではなくて、2年次のE I Aの対象区間ということで、1,800キロ程度になるのですが、この添付の表でいいますと、そのうちのW-B 2という、バトグラバーサイロードという、西回廊の一番南の部分339キロ、この部分が除かれた部分が一応第1期整備区間という形で選定しております。

村山委員長 少し違うのですか。

西野 ここで迂回路の見直しをしている区間というのは、基本的には第1期の整備区間でございます。

村山委員長 それから、11ページの下の社会環境調査の実施方法というところですけども、最初の部分で、被影響者数を現地再委託先の社会環境調査チームが徒歩で全数特定するというふうに書いてありますが、これは現在進行しているということですか。それとも特定されたわけですか。

西野 これは一応特定されつつあり、進行中です。ディストリクトごとに終わっている部分とそうでない部分がございます。

村山委員長 特に東についてはまだ路線も確定していないということであれば、被影響者というのも確定をしないわけですね。そうすると、こういった調査もできないということになりますけれども、そういう理解でよろしいわけですか。

西野 それにつきましては、東回廊についてはほぼ並行区間でございますので、基本的には並行区間を中心に確定している。迂回路については、基本的にほとんど移転の生じないようなルートを選定しておりますので、基本的には確定しているというふうに考えていただいてもよいかと思います。

村山委員長 では、ここの部分についてはほぼ確定しているという理解でよろしいですか。

西野 はい。

村山委員長 そのうちの1割についてヒアリングを行った。

西野 そういことです。

村山委員長 それでは、ほかにいかがでしょうか。

平山委員 11ページ、12ページで、社会環境調査、社会影響に関する調査という意味だと思っておりますが、それと、12ページで自然環境に関する調査が書いてあるのですが、特に23と書いてある上の方ですけども、これとの関係では、騒音、振動、大気汚染等の追加調査という

のは全くされていないというふうに理解しておいてよろしいのでしょうか。

西野 すみません、これは本当はその次に騒音の説明をここに入れるべきだったのですが、実は騒音、振動につきましては、別途配付している審査会説明資料の3の43ページから3の57ページに記載しておりまして、その内容につきましては、騒音については、1年次に特に人の多いところ、密集地帯における騒音の調査をやっておりまして、それを補完する形でさらに15カ所追加で騒音の調査をしております。

それと、今年度もう一つはセンシティブレセプター、線路沿いの病院、学校等45カ所選定して、その騒音調査をしている。その結果につきましては、こちらに一応載っております、基準を超えるところにつきましては、今後いろいろ緩和策について提案をしていきたいと考えております。振動につきましても同じように測量を実施しておりまして、これも60カ所で一応結果は得られております。大気につきましては、これは1年次の調査で本計画は電化を基本にしているということ、既存の大気汚染の状況を悪化させることはないということで、一応I E Eの中でスクリーニングの中で選定されなかったということで実施しておりません。

平山委員 一番気になっておりますのが、例えば騒音だと15カ所追加された。それから振動だと60カ所、これは追加された数でしょうか。

西野 そうです。

平山委員 追加されたということですが、これは最初の議論に戻るのですが、1,800キロだの、二千数百キロという、そういう膨大な区間に関する環境影響評価において測定箇所数をこれでいいと判断された根拠というのがあるのかどうかですけれども、そのあたりについてどのように考えておられるでしょうか。余りにも粗過ぎてお話にならないような気がするのですが。

西野 これにつきましては、繰り返しになってしまうかもしれませんが、私どもの考えといたしましては、要するに代表的なサンプリングということを行うことで、例えば、町中で鉄橋の場合5m離れていたらどのくらいの騒音、10m離れていたらどのくらいの騒音というような、代表的なタイプと距離の関係を、1年次の今の結果から16カ所、2年次の15カ所の中でそういったパターンを推定するという形で、それを全線に適用するというようなこと、それと、さらに2年次は特にセンシティブレセプターにおける距離と騒音の関係というものをある程度調べて、それをほかの場所にも適用するというような形で進めてまいりました。

山村 補足ですけれども、一応全線にわたっては2次資料になりますけれども、各ディストリクトごとに測量点、地点があるので、そのデータをまず使うというのが第一義的にあります。これで全線カバーした上で、今、申し上げたような特定の対象にしたところについては、セン

シティブレイクという形で追加調査をして、今後の対策、影響の度合いをきちんと見た上で判断するという全体の考え方でございます。

平山委員 考え方はわかるのですが、2次資料でカバーされている箇所数というのはどのくらいなのでしょう。

西野 基本的には各ディストリクトで1カ所程度ということで、37カ所ぐらい。

平山委員 それから、もう一つですが、病院、学校等を45カ所というふうに言われたのですが、この長い沿線全体で45カ所なのでしょう。それとも45カ所について講じる対策をほかのところにも講じるという、いわばモデル地域としての45カ所という意味なのでしょう。

佐藤 1年次の調査でどれくらいの影響があるかという距離減衰の区間というのを特定しまして、その区間内をグーグルアース、それから衛星画像等でその区間内に入っているところ全部解析した上で、さらに全線にわたって撮影していますので、その画像等を見比べながら、影響範囲の中に入っている箇所というのを抽出いたしております。その数が、先ほど西野が申した数ということでございます。なので、一応調査団が見た限りでは網羅している。現地の評価コンサルタントを誘導しまして、現地に行って確認をとっているということでございます。

平山委員 要するに45ですべてと考えていいということですね。

佐藤 現時点ではそういうことです。

原科委員 45地点、線路からどのくらいの距離の範囲を考えているのですか。1,600キロもあって45地点というのは普通ちょっと考えられないです。距離がよほど短いのか。線路から離れていないのか。

佐藤 線路からの距離は12.5mぐらいでございます。

原科委員 12.5mですか。12.5mというのは、そんなに近くていいのですか。

佐藤 測定した場所は、3地点です。

青木 インド事務所から補足をよろしいでしょうか。環境影響評価を担当しています青木です。

騒音、振動の測定につきましては、昨年度のI E E調査で鉄道騒音について行ったわけですが、そのときは鉄道、貨物に限らず旅客も含めて騒音、振動についての測定を行いました。そのときに、先ほど少し説明いたしましたけれども、インド国でこのような鉄道騒音のデータの蓄積がないところ、鉄道がどのような騒音、振動のレベルにあるかということをもっと把握を昨年度行って、さらに距離減衰などを見たということですが、今年度につきましては、さらにそれを補足する意味で、さらに先ほど言っておりました15カ所において鉄道騒音、これ

につきましては、トラックの端から12.5m、25m、50m……。

原科 12.5mだけではないのですね。3段階ぐらい調べているわけですね。12.5mだけおしまいという、そういうご説明だったのですけれども、12.5mと25mと50mと3つですか。

青木 鉄道騒音につきましては、12.5m、25m、50mというところで騒音、振動ともに測っております。それらをもとに、距離減衰で貨物鉄道、現状でどのような騒音、振動の状況になっているかということ把握しております。これにつきましては、将来導入します貨物鉄道というのは、軌道も列車自体も騒音、振動という意味では同じ速度であれば当然より影響の少ないものになる一方で、高速で走るところでまた騒音の発生源になるところですが、そこら辺、現況とは違いがあるものの、現況のものを参考に騒音、振動を測定して、距離減衰による予測評価モデルを今つくっているところです。

それから、先ほどセンシティブレセプターでの鉄道騒音・振動と環境騒音・振動の測定についてですけれども、これにつきましては、沿線沿いで学校、病院、寺院など、代表的な場所、割と沿線近くの、そういったところを選んで、それぞれに鉄道通過時の鉄道騒音・振動、それから鉄道が通過しないときの環境騒音・振動をとりまして、現況での普通に何も鉄道が通らないときの車の音なども含めた一般的な環境騒音・振動をはかった上で、それに対して貨物列車が通過した場合にどの程度の寄与率があるかというようなところをしてみるというようなことをやっております。前者の鉄道騒音・振動のモデルによって、いわゆるインドでは騒音基準だけはございますので、それを超過する距離というのは大体わかるわけです。そのセンシティブレセプターのようなところについての基準もありますので、そういったものはどのくらいの位置にあるものというものが基準を超えるかということがわかるわけです。これと同時に、全線につきましては、病院や学校や寺院のようなものの分布のリストを今整理しているわけですが、それと照らし合わせることによって、将来のDFCからある、例えば騒音基準を超えるようなところに入っているものがどの地区にどれだけあるかというのが、これから出てきます。そういったところに対しては、先ほどのモデル的という話がありましたけれども、こういった対策をするかというのは、場所によって大きく変わるものではないと考えておりますので、例示をするということで、対策を必要と考えられるものを最終的にはどの地区でどのくらい、こういったものがあるかというのを相手国側に見せて、そこが今後、対策を要する。それで、こういった対策が望ましいということを提示していくという流れになります。

以上です。

原科 45地点というのは、病院、学校、寺院が45カ所というのは、違う基準で調べたのでし

ようか。

青木 センシティブレセプターにつきましては、例えばお寺などが沿線沿いにある場合には、場所によって線路からの距離というのは変わるわけです。

原科 1キロとか、何百mとか、そういう範囲ですか。

青木 せいぜい100mぐらいのところを選んでいきます。

山村 補足ですけれども、お手元の資料の3の50から55ページあたりに書いていまして、センシティブレセプターについては左右両方100mずつということで200m以内という説明があります。

野村委員 段階整備シナリオで、Aはわかるのですが、一方でCというのは需要的にも、あるいは技術的にもすぐに手をつける必要がないか、あるいは手をつけられないということなのだろうと思うのですが、段階的シナリオという考えを導入したことと、今後の環境影響評価をやっていくときに、当面手をつけないところについても引き続き環境影響評価、社会影響評価を今回の調査の中で進めていくのでしょうか。

西野 今回の調査の調査範囲というのは、第2年次、今年度の最初にE I Aの今年度の調査範囲ということで規定をしております。これは調査区間全部で2,800キロですが、そのうちの約1,800キロを対象にしております。これは、1年次の結果を見て、比較的需要が高い、ニーズが高い、緊急性が認められるというところを選定して、1,800キロということでやっておりますので、今回段階整備案で出てきたカテゴリCというところは一応含まれておりません。

増沢 現地から多少補足したいのですが、よろしいですか。

今年度の当初にE I Aレベルの調査として設定した範囲というのは、今回このペーパーで提案している第1期より多少広い範囲になっています。それは先ほど説明がありましたけれども、西回廊のバドガラ・バサイロード、これは現在第2期ということで調査団の提案になっているところがあります。ここはE I Aのレベルの調査として今我々のJ I C A調査のスコープに入っているところでございます。

一つ留意いただきたいのは、第1期というものを今回インテリムレポートナンバー2で調査団が提案したのですが、これはインド側と最終的に合意がまだとれておりません。インド側は、特に今言いましたバドガラからムンバイ間、ここが最も需要で逼迫したところなのですが、これは我々の判断では、特にR O Bの問題、既存の線路を渡っている跨線橋のかけかえ、これが非常にネックになっている。ルートそのものの再検討が必要であるということで、1期から外しておりますけれども、こういう部分について、インド側は第1期に入れた形で事業を実施し

たいと。円借等の資金がつかない、難しい、こういった環境影響評価上の問題でクリアできないということならば、自分たちのお金をもってもやるというような話が出ております。

特にバドダラからムンバイ間というのが、インド側と調査団との間で大きな問題になっておりまして、今、我々は第1期にこの区間を入れていないのですが、ここの問題を今後共通の議論の材料、これは環境上も非常に難しいということも含めて、これはインド側に対する意識を変えていただく、インド側と協議していく必要があると思っております。そう簡単には工事着工できないという意味の材料にするためにも、引き続き第1期から外れていますけれども、ここについてはステークホルダー会議も第3回を開催して、住民の反応等も含めて、調査をしていきたいというふうに思っています。

以上です。

野村委員 その点はわかりました。

先ほど平山委員からも騒音とか何とかの質問がありました。資料にすべてのことは書き切れないのはやむを得ないとは思いますが、配付していただいた条件評価表、環境面というところを見てみますと、住民移転がほぼ大部分の問題意識で、残りは自然保護地区、保護林、あるいはその他という項目しか上がっていません。この自然保護地区、保護林という言葉を見ていると、東区間のところを私は今見ているのですが、上から順番に保全林、保護林、立木、保全林、保全林と、それぞれ言葉がばらばらですが、使い分けているのでしょうか。それとも、先ほどのスライドですと、野生保護地区みたいなところもあるということでしたが、野生保護地区という地区がこの保全林、保護林という中に反映されているのでしょうか。

もう一つは、その他の自然環境の留意事項という中で、重要河川を通過すると書いてある区間が何区間かありますが、重要河川を通過するというのは、大きな橋を建設する必要があるもので、技術的に問題だということでしょうか。それとも大きな橋を建設する上で環境上の問題があるという判断で書いておられるのでしょうか。いずれでしょうか。

青木 まず、記述に保全林、保護林、立木などという言葉が混在しているということですが、これは使い分けております。こちらの保護地域としては、まず国立公園、それから野生生物保護区というのがございまして、それとは別に、英語で言うところリザーブド・フォレストが保全林、それからプロテクティッド・フォレストというのが保護林、立木というのは特にそういった指定がされていないもので、沿線に立っております木を差しているという状況です。

湊 それから、重要河川の件ですけれども、インドでは重要河川というカテゴリー分けがあ

りまして、それとは別にインドで重要河川を渡る場合には、インポートブリッジという言い方をしておりますけれども、その中に、例えば大きな池あるいは湖があって、面積が1万平方メートル以上の池または湖も重要河川というふうにカテゴリー分けをしておりますので、そこを渡る橋梁に関しては鉄道の側ではインポートブリッジという言い方をしております。そういう意味で重要河川という言葉と、それから重要河川を渡る橋のことをインポートブリッジというふうにカテゴリー分けしております。

以上です。

村山委員長 まだお答えいただけていないようなので、次回また追加でお願いできますか。

西野 重要河川というのは、今、湊が言いましたインドで指定されている重要河川ですけれども、この重要河川につきましては、一応全部で沿線に17河川ございますが、これについては現地の調査を一通りいたしまして、幾つかの河川において環境の配慮が必要だと。先ほど少し示しましたマヒ川という川はカメがいるとか、それとサバルマティ川という川では洪水期に水がバツと氾濫しますので、これは普通に橋をつくってしまうと洪水流が滞留してしまうという問題が起こるといような話がございます。基本的に、そういった配慮が必要な河川というのが4つ程度あるというふうに調査の結果としては出ております。

原科 これだけ大規模な計画なので、この段階のアセスはS E Aのような面が少しあるかと私は思っていたのですけれども。戦略的といっても、この場合は通常の事業アセス近いところかなということです。S E Aの段階ならこれだけ大きな感じで扱えます。通常の事業アセスであれば1,600キロ、今の段階で800キロぐらいですか。非常に広大ですね。そうすると、環境アセスの世界の常識では、それだけの800キロを一気にアセスをやった例は、私は聞いたことがありません。日本ではもちろんそんなやり方はしませんし、イギリスでもそうです。アメリカでも聞いたことがありません。

今、お配りしたのは環境アセスメントの国際学会の紹介ということで持ってきましたけれども、国際アセスメント学会というのがありまして、日本語で国際影響評価学会と略してありますが、インターナショナル・アソシエーション・フォー・インパクト・アセスメントといまして、私は今度その学会の理事になりまして、来年会長になります。30年近い歴史の中で日本人で初めての会長です。だから、そういうことで、私はそういう世界の様子のある程度知っているつもりだったのです。世界は広いですね。1,800キロものアセスを一気にやるというのは聞いたことがないので、ほかに例があったら教えていただきたいです。どんなふうにしてこれを進められるのか。

今の話しをお聞きして、私は先ほどから疑問に思ったのは、本当にどんなふうに進めるのか。しかもお聞きしていると大きなポイントが住民移転でしょう。住民移転でしたら、常識として余計普通のアセスより時間にかかります。1,800キロですから。たまたま10月に国際学会の理事会がありますので、またほかの専門家に聞いてみますけれども、余りにも大スケールの話なので、どのようなことを考えておられるのか。特に住民移転問題です。きちんとやらないと日本の国益に影響します。JBICが貸さないのだったら、どこかで借りるとなったら、それは勝手にやってもらえばいいのです。日本国民としては、日本国政府としてはとんでもないことになりかねない。特に日本とインドは仲よくしようということで、国民からとんでもない、強引に進められたということが後で出てきたら、とんでもないことになる。ぜひそれはどんなふうにやるのか教えていただきたい。私のこれまでの知識では見当が付きません。

村山委員長 今回の点はかなり基本的なことで、前回の報告でも我々議論したことですけれども、追加で、むしろ調査団というよりJICA側だと思いますが、コメントがあればお願いします。

山村 フィージビリティスタディーとっておりますが、今回調査期間がかなり限定されて、18カ月という非常に厳しい状況であるということで、すべて完全に、いわゆるEIA、環境アセスという形でできるとは余り考えてはいないのです。ですので、最低限のところはまず押さえて、当然住民移転の問題が大きくなりますが、まずは今のインドの制度上の話と、それからステークホルダーミーティングはなるべく多くの回数ということで、トータルで3ラウンドと申し上げていますけれども、3ラウンドやることによって、沿線上の全部の村の村長さんに話をした上で、それからその次に村の方全部に村長さんからお話をさせていただいて、そこには間接的になりますけれども、JICAで雇用したNGOやローカルコンサルタントの方々、この人たちも行って、一応全員の意見を聞いた上で、要望として整理する。コメントも整理するというのを考えております。それから、補償基準のところは決めるのが非常に難しいところだと思っておりますが、現在インド側の考えている制度、やっている制度というのは、これはやはり不十分だろうということで、JBIC、それから世界銀行、アジア開発銀行、このあたりの考え方といいますか、制度論、ここと突き合わせをして、足りないところについてはここまでやるべきだろうという提案をしたいというふうに考えています。

具体的などころに関しては、実施段階に入っていきますが、特にこちらで一番気にしているところは、住民の意見は補償基準を決めるに当たってどうやって反映させるかということです。村落レベル、それから補償水準を決めるところは、ディストリクトコレクターという担当官が

各ディストリクトにいるのですが、こういう人たち、それから当然当事者となる鉄道省なり、DFCCIILという事業主体なり、これらが入ったコミッティというのをきちんとつくってほしい。その中で、住民の意見をきちんと反映した形でやってくださいというところまでの提案をします。そういうふうにご検討して、仕組み、それから枠組み、ここのところまでは提案をしたいと考えています。その後、実施に関してはモニタリングをしっかりとやってくださいということで、我々の調査の中では、できるだけ条件と申しますか、ハードルを高く設定して、残しておくということが一番重要だと思っております。その実施のところについてこちらの考え方をまず今後実施主体に伝えていくということと、JBICなり、もしくは世界銀行なりアジア開発銀行が事業に移っていくときに、そのモニタリングというのをしっかりとやるように伝えるといった形かと考えております。

原科 そうすると、その地域の現況というのは、特に反対運動みたいなものは起こっていないということですか。全体がゴーだと、補償金の問題を決定するのに。

山村 当然場所によっては起こり得るところもあるというふうに考えております。

原科 インドはどんどん経済発展していますから、人々の考え方とか、民主主義的な手続に対してどんどん変わります。これは皆さんご存じのとおり、これは数年でどんどん変わります。だから、そういうところを見ておかないといけないので、この段階できちんとやっておかないと、後でJICAはとんでもないことをやってくれたということになったら、皆さんせっかくやったことが全部無駄になってしまいます。単なる無駄ではなくて、むしろネガティブな面が強くなる。その心配があります。そうすると、今おっしゃったこと、800キロほどですと、コストが相当かかりますね。予算とか人員はどの程度を考えていますか。それをちゃんとやっておかないと、社会保険庁の処理みたいで、できもしないことをやるやると言っていて、結局よく調べたら難しくなってきたでしょう。どのくらいの量になるのですか。予算は幾らで、どのくらいの人員ですか。

山村 今回のこの調査ですか。

原科 どれだけコストを投入するかによって、本当にそのとおり実現するかの、見当がつかえますね。環境アセスの世界ではちょっとした規模のもので1億円や2億円使うのは当たり前ですから。800キロというのは何百億円という感覚にすぐなります。そんなに資金を用意されているのか。

山村 今回のJICAの調査の中では2億ぐらい。

原科 JICAの予算を考えたならそんなにたくさん使えるはずがないと思う。今のターゲット

トとなっている、こんな膨大なところなのに。

山村 最終的なところに関して、今、私の手元に資料を持っていないのですが、事業費を積算しております、その中に積算されている項目があったと思いますので、そこは後ほどお伝えできると思います。

原科 そこで言いたいことは、それだけのことをおっしゃったけれども、本当にそれがわずか1年半ぐらいの間でおっしゃったとおりにいけるか、実現するかどうかということが私は大変心配な感じを持ちます。だから、これはもっと何かアプローチを変えていただきたいと思います。今みたいな直し方というのは荷が重いのではないかと感じます。

村山委員長 大分時間が過ぎましたので、そろそろ終わりにしたいと思いますが。

西野 今の件ですけれども、今、我々対象としている1,800キロ、37のディストリクトに分かれておまして、ディストリクト単位で物事を進めております。それで、一つのディストリクトが50キロから80キロ、そのぐらいのレベルになるかと思っておりますけれども、実際の移転の交渉等はディストリクトコレクターというディストリクトの人がやることになるのですが、そういった一つの単位を見ると、全部を見てしまうとわけがわからなくなってしまいますけれども、今、それぞれの区間に、一対一では今ないのですが、少なくともNGOの担当の人については全部一人ずつ置いて、それを統合でマネジメントしているという、そういう形で一応進めておまして、それぞれの地域ごとの特徴とか、ここでどういう議論がされているのかというのは一応押さえておまして、それで十分かといわれるとこれからも続けていく必要があるのですが、そういった形で分割しながら見ていくというそういう進め方は、ものすごいマンパワーが必要ですが、そういう形でやっていけば、我々としては対応できるのではないかと、いうふうに思っております。

原科 もちろんそういう方法になります。だから、37、一つの地区で幾らかかるかと考えれば、たちまちすごい金額になる。人数も各地区一人では不可能ですから、地区ごとに数名、とてもではないけれども、大変な話になる。37地区を全部一遍でやるのではなくて、時間の問題もありますから、もう少しやり方に関して慎重に考えていただかないといけないという感じを持ちました。もう少し詳細なデータをいただくと。また海外の友人にも聞いてみますけれども、ちょっと同様の例がないと思います。

村山委員長 前回の報告で、今、お話しいただいた点に関して相当区間を狭めないでFSレベルの調査は難しいということをコメントで出したと思います。それに対して現在、きょうの報告で1,600キロまだ対象にされている。10月の段階で説明会を開かれるということになると、

私の感覚では、非常に厳しい答申にならざるを得ない。F Sレベルの調査として妥当かどうかということについては、相当厳しい状況だと思っています。ですから、そういうことを踏まえて、むしろJICA側だと思いますけれども、今後ご検討いただきたいというふうに思います。

原科 それで心配で来たのです。結局それでうまくいかないとコンプライアンスということでクレームがつくのです。異議申し立てで審査役にクレームがばんばん来たときに、そのとき私は手の打ちようがなくなるのです。だから、ぜひこれはこの段階でしっかりやってください。

村山委員長 この案件については次回もう一度報告をいただいて、10月の段階で答申案協議ということになります。よろしくお願いいたします。

それでは、第3議題はベトナムのハイテクパーク計画のフォローアップ調査に関するコメント依頼ということです。これについては事務局からお願いいたします。

渡辺 それでは、お手元の環境社会配慮審査会資料ベトナム国ホアラク・ハイテクパーク計画マスタープラン申請調査（フォローアップ）をごらんいただければと思います。これは以前JICAでホアラク・ハイテクパーク計画についての開発調査を行っておりまして、そのレビューのためのフォローアップ調査を行っているというものでございます。これにつきましては、レビューでございますけれども、かなり住民移転が発生しそうだということで、レポートにつきまして、皆様にコメントをお願いしたいというように考えておりますので、追って具体的な依頼を差し上げますので、今回こういうものがあるということで、ご承知おきいただければというように考えております。

村山委員長 この件については、よろしいでしょうか。

それでは、また事務局からご連絡いただければと思います。

今後の予定ですが、これは事務局からご説明いただけますか。

渡辺 次回でございますけれども、9月10日に、2時半から諮問案件の説明会ということで、パキスタンのムザファラバードのドラフトファイナルレポート、審査会は3時半から本日ご説明しましたモザンビーク国の答申案、それからインドの中間報告の続きということで実施したいと思っております。9月は休日があるものですから、第10回は10月1日ということで予定をしております。

村山委員長 よろしくをお願いいたします。

実は、9月10日ですが、皆さんにお配りをしたように、環境科学会でシンポジウムが開かれます。これが国際協力における環境社会配慮ということで、私を含めて参加をすることになっています。場所が長崎大学ということで、これが終わってからこちらに向かうのを考えますと

時間的に間に合いません。それでいろいろ考えまして、JICA九州で私は参加をさせていただくというふうにしたいと思っています。そのかわり、審査会の15時半には何とか間に合いそうだということですので、若干遅れた場合は進行役を委員の中で決めていただくか、部分的に事務局でお願いするというので、副委員長にも打診をさせていただいたのですが、この日ご都合が悪いということで、私の方で何とかカバーをしたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、ほかに何かございますか。

田中委員 きょうの議題が3点あったのですが、審査会も含めると4点あったのですが、コメントを出してほしいというのは、どのグループがどのあれというのは、もう一回整理をして、メールでいただいたのと若干違っているみたいなので、確認をしていただきたいと思います。

宮崎 モザンビークのコメントについては、前回一回目で行っていただいた委員の方、同じ委員の方にコメントをいただくということになっておりますので、よろしくお願いいたします。

村山委員長 では、担当委員についても一度整理してメールで送っていただけますか。一時期誤った情報が流れたこともありますので、もう一度整理してご連絡ください。

田中委員 カンボジアのメコン架橋の話とか、インドの話とか、これは特にコメントは出なくていいわけですね。

村山委員長 カンボジアの件については、これはすべての委員の方にコメントがあればお願いをしたいと思います。インドの件については次回また報告がありますので、今回必ずしも必要ないかなと思っています。ただ、もしあればぜひ出していただきたい。これもすべての委員の方になります。

田中委員 ベトナムの話は、これはいいのですか。

渡辺 これは追って資料送付のときにお願いいたします。特に担当委員はなく、すべての委員にお願いしたいというように考えております。

村山委員長 それでは、ほかにいかがでしょうか。

それでは、ないようでしたら、これで今日の審査会を終わりにしたいと思います。