

第9回環境社会配慮審査会

日時 平成19年9月10日(月) 15:30~17:30

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	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	野村 徹	日本シンガポール石油化学㈱ 代表取締役
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
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	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	藤崎 成昭	(独)日本貿易振興機構アジア経済研究所新領域研究センター 次長

事務局

木下 俊夫	独立行政法人国際協力機構	企画・調整部次長 兼 ジェンダー・環境社会配慮審査グループ長
渡辺 泰介	独立行政法人国際協力機構	企画・調整部 ジェンダー・ 環境社会配慮審査グループ 環境社会配慮審査チーム長
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

青木 智男	日本工営	株式会社
西野 謙	日本工営	株式会社
黒木 浩則	日本技術開発	株式会社
水野 聡士	日本技術開発	株式会社
今野 啓悟	株式会社	オリエンタルコンサルタンツ
山村 直史	独立行政法人国際協力機構	社会開発部 第三グループ

村山委員長 それでは、第9回の環境社会配慮審査会、始めさせていただきたいと思います。
今日は、私の都合により九州で司会をしたいと思いますが、そちらの進行については、渡辺さんをお願いしたいと思います。

まず最初の議題ですけれども、インドの幹線貨物鉄道輸送力強化計画調査の中間報告（3）ということです。まず、社会開発部、それから調査団からご説明をいただいた後で、少し議論をさせていただきたいと思います。よろしく申し上げます。

山村 社会開発部の山村から、本日のご説明の概要を簡単に説明させていただきまして、その後調査団の報告というようにさせていただきたいと思います。

本日は、これまで審査会で調査のフレームワークに始まり、いろいろご質問等をいただいております。今まで説明をさせていただいて、ご理解がなかなか足りなかった点等あったと思います。こちらの説明の仕方が不十分であったという点もあろうかと思っておりますので、まずそのあたりの

ところ、調査のフレームワーク、それから、これまでのところの調査の結果、こちらを今日は主体的に再度ご説明させていただきたいと思っております。

それに基づきまして、本来ですと住民の移転計画ですとか、環境管理計画ですとか、そういうRAPとか、EMP、こういったところもお出ししたいところですが、まだ作業中の部分もございまして、これは今度の諮問当日になってしまいますけれども、そのときに内容はお諮りするという形で、レポート自体につきましては、毎回遅目だったのですが、今回は9月21日、それぐらいをめどに委員の皆様には送付できるようにさせていただいて、1週間見ていただきまして、次回の諮問に臨むという形とさせていただきたいと思えます。よろしく願いいたします。

そうしましたら、調査団から中間報告ということで、全体概要をご説明差し上げたいと思えます。

青木 本調査で環境影響評価を担当しております日本工営の青木でございます。

お手元にお配りしましたのが、本日のパワーポイントのスライド、それから、もう一つは中間報告と書いてあります資料がございます。全体としましては、今日は、全体的な調査の実施方法がいろいろとわかりにくいといった面をご指摘いただいております中、最初にざっと全体的なことを説明した後、まだ調査自体が終了していないところ、中間報告も兼ねるとともに、重点的な課題であります住民移転にかかわる規模、それをどのように調査してその数字が今出ているかというようなこと、それから自然環境調査をどういうふうに行ったか、それから、前回ご質問いただいて、ややクリアにならなかったかもしれないという、公害の騒音・振動測定調査について、最後にステークホルダー協議、今はほぼ終わりに向かっております第3ステージのステークホルダー協議でありますけれども、そこまでの概要をご説明申し上げたいと思えます。

お手元に配りましたスライドに沿って今から説明させていただきますけれども、もう一枚中間報告と書いてありますこちらの一番最後にA3の表がついていますが、これは詳細なステークホルダー協議のまとめの表、本文中にはパワーポイントでお見せする概略表より少し詳しいものを載せたりしておりますが、基本的には移転規模とステークホルダー協議、それから、将来実施主体が環境社会配慮を行っていく上でのあるべき実施体制というものについての提言などまとめたものを載せております。

では、スライドに移らせていただきます。スライドは枚数が多いこともありまして、ご参考までに示しているものもありますので、若干飛ばすものもございまして。

初めに、何度もお見せしておりますところですが、これは本DFC事業の、赤色が西部回廊、青色が東部回廊を示しております。この矢印等で示しておりますけれども、その両サイドのある一定区間を、昨年度のIEEレベルから今年度のEIAレベルへ絞った結果、表示しておりますこの区間、EIA調査レベル及び第2、第3ステージのステークホルダーミーティング実施区間を示しておりますところ、この図の中の表でそれぞれの区間の距離が示しておりますけれども、その表のそれぞれ西、東ともに右手側に丸がつけてありますところが、今年度のEIAレベル調査での対象区間を示しております。

次に、若干整理をさせていただきますと、これまでの本調査で行っております環境社会配慮並びにこの調査以降の環境社会配慮を全体的に示したものでございます。中央の赤線の上までがJICA調査で行うところとして、左側が全体調査の流れ、タスク0、1、2と、熟度を高めていくわけですが、真ん中の環境社会配慮調査では、大きく環境社会配慮調査IEEレベル、それから今年度のEIAレベルとありまして、IEEレベルでは全線対象区間、10州にわたるわけですが、その環境社会情報収集、それから、代替案検討、それから最適案に関するスコーピング、これが今年度のEIAレベルの調査の調査対象項目になっているわけですが、それに対するTOR検討というものを昨年度行い、今年度EIAレベル調査としまして、主な項目としましては、沿線の詳細な社会環境状況の把握、それに基づきまして、本調査、相手国側が作成いたしておりますFSのレビューというのをごさしまして、そのレビューの一環としまして、環境社会配慮上から線形変更の提言をしております。それから、沿線の移転対象家屋と構造物の特定と記録等、これについて全数を行っております。

それから、沿線近隣の自然保護区、森林・立木の詳細調査、それから騒音・振動測定調査及び予測評価、対策の提示、最後に、次回のご紹介になりますけれども、環境管理モニタリング計画の策定、それから住民移転計画フレームワークの策定、これと並行いたしまして、昨年度は州レベルになりますが、第1次ステージのステークホルダー協議、今年度に至りましては、後ほどまた詳しく説明いたしますけれども、第2ステージのステークホルダー協議、それから第3ステージのステークホルダー協議を現在やっておりますけれども、その中間で村単位のフィードバックミーティングというのをやっております。この調査の後、中央の赤点線の下段になりますけれども、本調査を活用して、相手国、実施機関側でのEIAの承認を得る。それから、詳細設計に移りまして、そういうところでより詳細な用地取得、住民移転にかかわるようなFinal Location Survey等の詳細調査を実施する。この時点で用地取得と地権者並びに住民移転の被影響者の補償支援などが確定しますカット・オフ・デートというのが確定します。そ

の後、それに基づきまして詳細な住民移転計画を実施機関が作成し、それを実施していく。工事段階に当たりましては、環境管理・モニタリング、本調査で提言するようなものをより詳細にしたものを実施していく。そして、事業の実施に際しまして、環境モニタリングを継続的に行っていくというところで、同時に本調査でも行ったステークホルダー協議のようなパブリックコンサルテーションというものを継続して実施していくことを本調査では提言したいと考えております。

次に、社会環境調査について概略述べさせていただきます。今年度の環境社会配慮E I Aレベルでは、計画路線沿線の詳細な社会環境状況の把握並びに社会配慮の観点からの線形変更の提案ということをやっております。その結果、沿線の移転対象家屋と構造物の特定と記録というものをやっております。全体としましては、西部回廊では一般移転件数が1,300件、スクウォッターが140件、東部回廊では一般移転件数が2,300件、スクウォッターが45件という見込みが出ております。これらの移転対象件数の10%に対して、生計状況や事業・移転に係る意見の聴取というものを社会経済調査を通じて行っております。

これに基づきまして、今、策定中ではありますけれども、住民移転計画フレームワークを策定いたしまして、それを実際に本調査以降確実に実施できるような実施体制というものを提案していくということになっております。

ここでは、本日は移転の戸数などを把握するというこのために、これだけ長大にわたる区間をどのように状況を正確に適切に把握したかということの説明させていただきたいと思いますが、それに当たっては、ここに述べていますようないろいろな方法を駆使しまして、効率的かつより正確な情報を得ることを努めました。第1番目の二次データ収集、それから2番目にグーグルアースの活用とありますけれども、グーグルアースは皆さんご存じと思いますが、これは、まず相手国側が策定しています路線線形案をこれに重ねまして、支障物件、自然保護区の位置関係にかかわるレビューをやり、それを見ながら、実際に現地踏査で確認すべきところの重点調査地区を抽出するとか、さらに現場だけではわからないような広域的な開発状況の把握など、それから、そういったことに基づいて調査団として環境社会配慮影響を勘案した路線線形案の予備検討をグーグルアース等を使って行っています。

そのほかに、GISも実際に使っております。村落境界データなどがございますので、そういったところ影響村落の特定を行い、さらにそういったところの社会経済情報、移転数などの情報を入れるといったようなことも活用しています。

それから、現場全線アクセスが悪いところとか、そういったものもありますところを、以前

からご紹介申し上げておりますけれども、昨年度全線についてビデオ撮影を行っております。これに緯度経度情報がついておりますので、ビデオを重点箇所、気になるような場所がありますと、そこへGPSを持っていけば確実にそこで確認できるといったようなことに活用したり、エンジニアも鉄道の施設やシステムの確認というのを、ある程度軌道内から確認できるということで活用されています。

そのほか、グーグルアースの画像精度などでは見にくいところ、現地アクセスが限定的な迂回路区間などについての現況把握につきましては、Quick Birdの衛星画像を購入いたしまして最新の情報を確認しています。そのほか、調査団による現地踏査も行い、詳細なところは上記のような情報に基づきましてローカルコンサルタントが全線現地踏査による移転対象構造物の全数把握調査を行っております。

概要でございますけれども、影響District、これは通過する地方自治体、州の下のレベルになります、Districtにつきまして見てみますと、その中の通過村落数というのが約1,200位ございます。並行区間また迂回路区間のそれぞれ通過区間というのを表示しておりますけれども、西部、東部迂回路を合計いたしますと、迂回路区間が4分の1程度あるということになります。

次に、州別の一般の移転件数と不法占有者の数を示したものになります。この数字は本年度のEIAレベルでの調査の調査対象区間の数をあらわしておりますので、次に見せます、さらに広い地域での数と違いがございますけれども、ご了承ください。ここで述べます移転件数は、住居専用家屋、店舗、店舗兼住居を含んだ数字になっております。

この図とこの図は区間ごとに移転件数をお見せしたものになります。実際の住民移転というのがどういう地域的な広がりや分布で行われているかというのをできる限りお見せして、少しでも現場のイメージをと思いまして、作成中なところではあるのですが、これはDistrict別の住民移転数の分布ということで、色が塗られているところが、このDFCが通過するDistrictですけれども、白色のところは移転が発生せずに用地を通過するだけ、それから、青色から赤色に従って移転件数が多くなっていくところになります。半数近くのDistrictは50件以下の住民移転、東部回廊に比較的大規模な移転が発生するようなところが見られます。最も顕著なところはKaushambi Districtと、東側の向かって右手側から4番目のDistrictですけれども、こちらは500世帯を超える移転が発生するような状況になっております。

西の方はまだ数字が現場から上がってきていないところは入ってきていないのですが、Sub-District、Districtよりももう少し細かいレベルにすると、もう少し集中しているところ、それから、平均的なところがわかりやすいと思いまして、今作成中のもので恐縮ですが、こ

れを見ますと、Districtに比べると白い部分が多くなると思いますが、移転が全く発生しないという場所も多くあります。これをさら村レベルに細分化しますと、移転が発生する村、全く発生しない村ということがわかるようになりまして、次回お見せしたいと思っておりますけれども、これと実際の衛星画像などを重ね合わせますと、ほとんど多くのところが農地を通っているというところで、全線くまなく移転が発生するというイメージとは異なるというところを共有させていただきたいと考えております。

これは参考までにSub-District別の人口密度をあらわしております。東はやや人口密度が高い緑色が並んでおりますけれども、こちらの地域、豊かな農地にちょうど鉄道線路が沿っている、地域がそうになっておりまして、比較的人口が集中している地域となっております。

次に、自然環境調査ですけれども、影響可能性のある沿線近隣の自然保護区の詳細調査と事業実施に伴う森林及び立木の伐採量の把握と対策・補償方法の確認というものを今年度のEIAレベルの調査では行っております。

これは自然環境調査の大きな流れでして、1年次に概況把握をした後に、今年度重点項目を絞り込んだ調査をしております。これは現地調査の実施状況を示しているものですが、サンプル調査的なQuadrat surveyというもので、こういった樹種構成になっているかというものを見て、Line surveyというもので全線をどのぐらいの量の伐採量が発生するかということ森林地区については把握するというのをしております。

次に、たくさん書いてあり恐縮ですけれども、自然環境の事業沿線の特徴ということで、大きく並行腹付け区間と迂回路区間とございますが、既存線であります腹付け並行区間は、長い歴史を持っているところ、ほとんどのところは農地に沿っている。また、地形的には起伏のない平坦なところをほとんど通過しております。場所によって、既に野生生物保護区や森林が近隣に存在しているところがございます。

迂回路区間につきましては、一部エタワというところで保全林を通過するところがございますが、ほとんどが農地、西部回廊につきましては、迂回路でキシャンガール、パランプルというところでは、野生生物保護区に近い森林を通過するというような状況です。

この状況については、後ほどスライドで概略をお見せいたします。

自然保護区などの近くを通るということを除きますと、自然環境影響評価に係る評価概要としましては、地形、地質や、土壌浸食、流況、景観等、大きな変化というのは見られないというふうに見込まれております。

この図は、沿線の保全林、保護林の分布というものを示しております。

次に、対象区間沿線の立木の伐採本数ということで、沿線調査に基づく見積もりを行っておりますが、この下の写真にありますように、既存線に沿って木が植えられているところがありまして、この写真では、例えば右手の方に腹付けした場合にはこの木を伐採する必要があるということで、基本的には立木の持ち主に対する補償であったりするのですけれども、それとは別に、住宅の近くを通るようなところでは、少なからずこういった立木によって騒音の低減効果というのが若干見込まれるということもありますので、沿線住宅近くのところではこういった木を植えていくということを計画に入れて提言しております。

次に、現在提案しておりますDFCに沿って近接した野生生物保護区の位置を示しております。これにつきましては、詳細な検討をしております、例えばこのスライド23番、Thol Lake Wildlife Sanctuaryというところですが、もともとインド側が提案していた黄色い線ではWildlife Sanctuary、野生生物保護区を通過するようなことになっていたのですが、現地の状況等を勘案して、赤色の線で迂回しているということをJICA調査団では提言しております。

この図は、少し込み入ってはいるのですけれども、赤色が森林を示しております、緑色の線が野生生物保護区の境界を示しております。Balaram Ambaji Wildlife Sanctuariesというのは、中央やや左下にありますが、この部分、端っこを既に既存線、黄色いラインが野生生物保護区をかすめております。そういったこともありまして、緑の線の迂回路を調査団としては検討したのですが、こちらは地形上施工が難しいとか、そういったような状況から、そのまま既存線の用地内での工事が可能であるということで、今のところは既存線そのまま活用した上で通ることを検討しておりますが、一方でまた大きく迂回路ということもありますけれども、大きく東と西についても地形的に施工が極めて不可能ということで、現在のそのまま既存線の並行区間で結論づけているところです。

そのほか、近くを通るものをお見せしましたけれども、スライド27番、こちらも同様に現在Sanjay Gandhi National Park というものの中を既存線が通っておりまして、これにつきましては、National Parkということもあり、たとえ既存線が通っていてもなかなか手続上の難しさがあるところは迂回路を検討中でございます。

次に、環境汚染対策調査、こちらは、騒音・振動測定調査、それからサンプル採取地区、SRと呼んでいますが、そこでの予測評価、これは予測については現在計算中ですが、それに基づく沿線での対策等を要するSRの特定ということ、それから沿線住民への鉄道事業に係る環境意識アンケートを実施しています。そして、鉄道事業に係る環境汚染項目についての

二次データによる現況把握と対策・モニタリング事項の整理、大気汚染、水質汚染、建設廃棄物などについて行うことにしております。

前回の審査会のときに、私は現地から補足説明を入れたつもりでしたが、まだクリアになっていない点があるかと思われま。騒音・振動測定調査の、まずスライドは地点をあらわしております。鉄道騒音の振動測定調査につきましては、I E E レベルの調査時に、まずデリー近郊で行っております。これは、インドに鉄道の騒音・振動の測定というのをやった経験がないということで、データの蓄積がないということです。まず、典型的な車両の特性を見て、どのような違いがあるかということもありまして、この事業地点をデリーで集中して行いました。今年度E I A レベルの調査で鉄道騒音・振動測定、これは前年度に加えて補足的にさらにもう少し数を稼ごうというところで、鉄道が通りやすい場所なのですが、一方で一応ほぼ全州にわたるように測定するというを行いました。

それから、最後に赤三角マークを使用していますが、寺院、病院、学校などのS R サイト、センシティブレセプターと呼んでいますけれども、での鉄道騒音・振動測定を60地点行っています。

これで地点数についてご質問を受けたところですが、一つ60地点というのがS R サイトのすべてを指しているわけではございませんで、一つは各州でS R サイトとしての代表的なところを60地点抽出して測定したということです。

それから、次になぜ60地点かということになりますと、明確な数字根拠というのが難しいところで、本来であれば全線にわたって、説明が前後しますけれども、このS R サイト60地点というのは、現況の鉄道から100メートル以内にある寺院、病院、学校等を抽出しているわけですが、全線にわたって幾つあるかということは、同時に調査をしております、本来ならばそのリストがあって、そこから適当なところを何らかの形で選ぶという方法もあるのですが、それは同時並行でやっております、調査の実施上の体制や、期間的なものなどを含めまして、我々専門家を入れて相談したところ、60地点ぐらいが適当だろうという結論には達しているところです。

それで、鉄道騒音・振動測定については、まさにその鉄道の騒音・振動についての測定をしています。それから、S R サイトにつきましては、例えば、寺院の場所での鉄道騒音・振動、それから一方で環境騒音もっております。一つは、鉄道騒音・振動測定を行った結果に基づいて減衰曲線を描きまして、鉄道敷地境界からどの程度の距離でこういった騒音・振動レベルになるかというものを見るのと、S R サイトでの環境騒音につきましては、どのくらいの寄与

度があるかというのをまず見てみる、いろいろなバラエティーがあるところをどういった対策が考えられるかという検討材料のための60地点となっております。これらに基づいて予測評価を行いまして、今、取りまとめ中ですけれども、全線のSRサイトの中である一定の基準内に入るようなところに関してはピックアップした上どのような対策が必要かというのを提言することにしております。

これは測定方法を示した図面です。

これは今口頭で述べましたので、スキップします。

最後から2つ目、現地ステークホルダー協議の実施状況について、概略を説明いたします。今年度第2ステージ及び第3ステージのDistrictレベルのステークホルダー協議をやっておりまして、その中間で村落レベルでのフィードバックミーティングを開催しています。第3ステージのステークホルダーミーティングを一部で用地取得問題に起因した本事業への反対意見というも出されるということも出ております。これはより具体的に事業の話に進んでいくに当たって、やはり実際どういった補償金額がもらえるか、どこが取得されるというような話などが出てきておりまして、そういったところに由来しております。

当初、実施主体であります鉄道省からの参加というのが皆無であったという状況が、実は報告をこれまでにしている中であったのですけれども、第3ステージからは事業実施主体となりますDFCCILからの出張所が置かれるようになりまして、そこからの担当者がいるところは出席して事業説明など、一部のステークホルダー協議では積極的な参加が見られるようになってきているというような進展です。

これが全体のステークホルダー協議の流れを示したものです。これは1、2、3、4、5と、4以降は相手国側に今後実施していただきたいというイメージですけれども、一つ強調させていただきたいのは、ファーストステージからセカンドステージの間にピンク色で囲ったPreliminary Meeting at Panchayat officeとありますが、ここは何かと申しますと、第2ステージのステークホルダー協議を行う前に、Panchayat officeに出向いて、Panchayat代表、村代表、それから村人なども集めた上での小さなミーティングをやっております。こういったところで事業にかかわる説明、それからステークホルダー協議の実施方法などについての説明をやっているということです。

次に、現地ステークホルダー協議の開催状況ですけれども、参加村落数がありまして、%と書いてありますが、前にありました通過村落数に対しての参加村落数がどれだけあったかということを示してありまして、合計と書いてありませんが、一番下は合計です。一番下の合計

だけを見ると、半数もしくは半分以下の村の参加にとどまっているようなところが事実ですが、先ほど申しましたように、一つは情報が伝わっているのかということにつきましては、先ほどのPreliminary Meetingで全村に回っておりますので、そこで少なくとも情報は伝わっています。それから、不参加の村に関しましては、別途後から協議についての報告を伝えています。Preliminary Meeting のところでは、社会経済調査の事前通知ということもあまして、社会経済調査をその後で行っておりますけれども、そういったところでも情報伝達を行っております。

もう一つ、第2ステージから第3ステージにかけて、全体的に参加率が落ちているというところもあるのですが、これにつきましては、現地の状況などから聞くところによりますと、第2ステージぐらいから、大体この事業についてはわかったと。では、具体的な補償金額は幾らだとか、どこを本当に通るのだという、詳細な情報がないのであれば、第3ステージは出ないというような動きもあるようでして、そういったようなところから若干参加率が減っているというところでもあります。ただ、参加しない村については、別途連絡するようなシステムをとっております。

次に、現地ステークホルダー協議で出されました主な協議事項、意見などの主要なものをそれぞれ並べてみました。多く出されているものは、どちらも共通しているのが市場価格での土地購入ということについての要求、それから被移転者に対する雇用機会の創出とか、ルート最終案を早く提示してくれといったようなものなどがいろいろと出ております。

最後になりますけれども、本調査以降における環境社会配慮の実施体制、次回具体的な移転計画フレームワーク、また環境管理計画というものをお見せいたしますけれども、そういったものを今後どうやって実施するかということも並行して相手国側の実施機関に働きかけておりますところ、現状としましては、実施機関であります鉄道省内に環境社会配慮を所管する部署がないという状況、それから用地取得や住民移転に関しましては、鉄道省から通常州政府へ委託した上でDistrictのDistrictコレクターという職位の方に一任される状況で、MOR内に用地取得の部署はとりあえずあるものの、用地取得・住民移転を現場で主体的に実施する部署が今ないという状況です。そこで、本調査では、本事業を複数州にわたり統一的、総合的に実施していく必要がありますので、実施機関となりますDFCCIL内に用地取得、住民移転にかかわる専従組織の設置を提案しております。以下のようなユニットで構成される住民移転プロジェクト・マネジメント・ユニットというものを提言しております。

そのほか、環境項目につきましては、環境管理計画、モニタリング計画に基づきまして環境社会配慮にかかわる対策の実施監理、また効果のモニタリングのための実施体制を提案いたし

ます。

以上で発表を終わらせていただきます。

村山委員長 資料があと幾つかあると思いますが、簡単に資料の見出しというか、概要だけご説明いただけますか。

青木 お配りしました当日配布資料ですけれども、影響規模についての記述と、それからこれにつきましても州ごとの数字ですが、詳細なDistrictごとの一覧表とか、現地ステークホルダー協議の開催状況としまして、各Districtでの開催日、参加村落数、参加人数などの詳細な表、それから先ほど出された意見などについてトップ10というのをお見せしましたけれども、こちら20位ぐらいまでのものも載せております。最後、簡単に説明しただけですけれども、本調査実施後のインド側の実施体制ということについて、今、考えておりますことの解説をつけております。そして、最後にA 3の紙が、移転数までも含めたステークホルダー協議で出された意見、それぞれどういったDistrictからどういった意見が出されたかというようなものの概要表でございます。

以上です。

村山委員長 それでは、あと20分から30分ですが、少し意見交換をしたいと思います。まず、本部でご意見ある方、先に進めていただけますか。

平山委員 前日も説明をしていただいたのですが、この計画路線沿線の詳細な社会・環境状況の把握については、データの濃度がこのくらいで本当によろしいのでしょうか。特に環境影響評価について私はお聞きしたのですけれども、その答えとしては、JICAから一応この7ページにあるようなデータを使ってやりましたというご説明がありました。これは最初から一貫してそのように言われているのですが、少なくとも環境影響評価ということで考えた場合に、これで十分ですということは私としては、どう考えましても言えないという感じがするのです。その点はどう説明されるのでしょうか。

具体的に言えば、例えばグーグルアースを使いました、GISデータベースを使いました、それからビデオ撮影をしました、Quick Birdの衛星画像を使いました、こう書いてあるのですが、こういうものが、水や大気の汚染、騒音、振動、そういったものをどこまできちんと表現できるのかという話になると、全く中身がないわけですね、ながめてきましたというだけですから。それで実際にデータを取る地点を60カ所ふやされたということですが、この何千キロという距離で60カ所という、そもそも1キロメートルに1カ所というのでさえ十分ではない場合があるということが、これは日本のアセスについてですけれども、あると思うのですが、

そうすると、何百カ所でも足りないという話になります。

同じ質問になるのですが、これをどのようにして環境影響評価として十分であるとJICAでは言おうとしておられるのか。私としては責任が持てませんと言わざるを得ないのですが。

山村 技術的なところは少し調査団から補足していただければと思うのですが、基本的には、腹付け線増ということで、まず既存線があるところが基本であるというふうに考えておりました、迂回路区間が結構あることはありますけれども、ただ既存線の改良計画に相当するものを今回つくるというふうに考えておりました、新線建設とは少し状況が違います。

そういう中で、限られた環境の調査といえますか、全体の調査期間が18カ月というふうに限られた中で、最低限必要なところは何かというところで、一つは情報の不確実性というところもあったと思いますが、そのところは当然あり得ると思っております、足りないところ、もし今回やった中でどうしても問題が出てくるだろうというところに関しては、この調査の終了後に詳細な環境調査をかけていただくという全体の方針で考えております。必ずしも1キロに1カ所という形での、いわゆる日本での環境アセスといったレベルの調査は検討していないというのが実態だと思います。

平山委員 今、工事が終わった後にということをお話しされたのですが、そもそも環境影響……。

山村 いえ、工事が終わった後にではなくて、この調査が終わった後にということです。でするので、工事前、それから詳細設計の段階がございますので、その段階までに必要なところはやりますし、それからまず昨年度の段階で一番環境の影響が甚大であろう、例えばトンネルなどが計画されていた区間があったのですが、そういうところに関しては今回の我々の調査の中では対象外というふうにしておりまして、もう少し時間をかけてしっかりと環境調査をやってから事業に入ってください、そういう提案をさせていただいているということです。

平山委員 それでは、この調査が行われた後の調査というのは、これはEIAレベルの調査ということになるのでしょうか、ならないのでしょうか。

山村 なることを想定して計画しております。

平山委員 そうすると、この段階での調査というのは、EIAレベルの調査の途中であると。

山村 途中といえば途中になるということだと思います。

平山委員 途中ということではよろしいのでしょうか。では、それはいつ完了するのでしょうか。

青木 どこまでをEIAレベルの調査かということもあると思うのですが、先ほど説

明もありましたように、この調査の後引き続き詳細設計という段階がございまして、その期間中には完了するというところでございます。

平山委員 詳細設計の調査との関係はどうなっているのでしょうか。私のそもそもの理解は、I E E 調査の結果に基づいて、E I A でこのような調査をするということを決めて実施されていると理解しているのですが、それがまたこの先があるというのはどういうことでしょうか。

西野 今回の調査で、第1年次にI E E 調査をやりまして、自然環境については、その結果として騒音と振動、河川の水質、それから森林野生保護区というものが一応抽出されまして、それに基づいて一応自然環境調査、E I A レベルということで進めておりますけれども、E I A 調査の中では、要するにサンプル的に、例えば振動・騒音については既存の線路からの距離と騒音の関係という、関係曲線をつくることで、それぞれほかの地域においても、この距離、このくらい離れている場合はこのくらいの騒音が見込まれるというような話で進めていく方向で、1カ所、1カ所すべてをはかるということではなく進めております。

それと、例えば河川の水質につきましては、主要河川、既存の水質の資料というのがございまして、そういった既存の資料を集めてそれを分析するという形で進めておりますし、重要河川というのが、重要橋梁というふうに呼んでおりますけれども、17河川につきましては、ここで説明していなかったですけれども、一応現地の調査を全部かけております。そういった形で、E I A で広く見た後に、大きな問題になりそうな部分というところを押さえながら、問題を大きな問題から順々に押さえていくという形である程度のE I A 調査という形で終わらせて、大きな問題について押さえた後のD D レベルでは、それよりも小さな問題といたしますか、それを個別に対応していく形で進めていくという方向で我々はずっとやっております。

平山委員 方向は非常によくわかるのですが、例えば大きなところをまず抽出してという場合に、大きな問題のあるところはここだけであるというふうによく特定できるのかどうか、その特定する根拠は何かというときに、そもそもここに書いてあるような調査内容では十分ではないのではないかと申し上げているのです。少なくとも環境影響の調査に関する調査については、ということですが。

西野 我々調査団といたしましては、これだけの規模の現場を、全体をまずざっと見る。要するに一つ一つずっと最初から見ていくというのは物理的にも非常に難しい状況がございまして、全体をざっと見る方法としてグーグルアース、全線ビデオというようなものを使いながら、それをスキャンしながら、問題だということについて、これは調査団が直接行く。そうでない、村レベルにつきましては、すべての村について、これは現地のローカルコンサルタントの

マンパワーを借りて、一応すべての村に訪問しているという形で進めておりますので、確かに環境の専門家がすべてに行っているのか、すべて見て歩いているのかと言われると、そこは確かに行っておりませんが、こういった規模の大きなプロジェクトにおいては、そういったいろいろな手段を使いながら、全体的に押さえていくという方向でやっていくしかないのではないかとこのように考えております。

平山委員 しつこいようですけれども、この論点はずっと出ておりまして、そしてそちらの事情とか期間的な制約とか、よくわかった上で、意見を言っているつもりなのですが、それにしてもこれでいいと言えるのだろうかという疑問がどうしても消えないのです。事情はよくわかのです。私がそういう立場に置かれたらきっとそのように考えるでしょう。今、説明のあったように考えて、そして大きいところだけでもとにかくやろう、対応しようとするのは間違いないのですが、では、それで環境影響評価をしたと本当にいえるのだろうかというところが、どうも私にはまだ釈然としないということです。

藤倉委員 今の手続論ですけれども、これは最終的にインド政府のE I Aの承認を受けるわけですね。

山村 そこが非常に微妙なところでして、まずこの案件の前提として、インドの国内で鉄道の建設に関してE I Aは必要ないことになっており、法制度上の根拠がないのです。そういう中で、これは日本側から、そうは言っても日本を含むドナーからの資金協力を想定するのであれば、やはり環境社会配慮はやらなければだめだということで提案をして、今ここまでの段階にきたということです。何らかのE I A案の承認行為みたいなことはやるのだと思いますが、それがインドの法律上どういう位置づけにあるかという話になってくると、これは全く別の問題で、向こうとの話の中では必要ありませんという形になってきますので、先ほど来ずっとありますE I Aとしてどこまでやるかという議論は、そういう意味でも非常に難しいところがあるという中、こちらとしては、実際に事業をやる段階に必要な環境調査なり、環境社会配慮対策、こういったものはやっていっていただくということを現段階では提案をして、ステークホルダーミーティングなどにも来ていただいていますけれども、向こうと一緒にそれをやりながら、思想というもの、やり方というものを少し理解していただいて、その上で進めていくべきだろうというふうに考えておりますし、実際に資金を協力するに当たって必要かどうかという観点では、各資金協力機関の環境ガイドライン、これをきちんとリファアした上でそれを何とかクリアできそうな軽減策、ここまでは提案してやっていくということで考えております。なので、非常に大事なものは、モニタリング段階、この調査後のモニタリング段階が非常に重要に

なるだろうなというふうに考えております。

藤倉委員 前に議論があったのかもしれませんが、E I Aの承認の後、5ページの赤い線から下の方ですが、どこかドナーを想定しているのですか。例えばドナーがJ B I Cとか世銀であれば、極端な話、相手国の法律に従って合法であれば、これはE I Aに関してはいいですよという話になるんですよね。だから、それをアディショナルにJ I C Aとしてはやっているということです。どこまでやる必要があるのかというところはまだわかりませんが、極端な話、やらなくてもいいわけですね、お金をもらうということであれば。おっしゃるとおりモニタリングに重点を置けばいいのかなというところもあるのですが、後半はだれかドナーがあるということを想定されているのですか。

山村 もちろんドナーを想定しております。そういう意味で、ドナーの実施段階のガイドライン、具体的にはJ B I C、それから世界銀行、それからアジア開発銀行、このあたりのガイドラインをクリアするにはこれぐらいのことはやらなければだめだろうという理解で提案をしております。ここは完全にインドサイドとドナーサイドのせめぎ合いにはなるとは思いますが、今のところの感触ですと、インド側は資金協力を受けるためにはやらなければならないだろうということで理解を示しているというふうに考えておりますし、今後特に用地取得の関係などに関しては、鉄道省で法律改正も含めて今検討しているというふうに聞いていますので、そういうところにモニタリングという形になっていくのかなというふうに思います。ですので、一義的に先方の言い分だけをとれば、これは先生のおっしゃるとおり必要ない、どうぞ勝手にやってくださいという世界ですが、やはり各資金協力機関のガイドラインというものがありますので、それを考え合わせると、我々が提案するこれぐらいのことはやらなければいけないのではないかなという形になるかと思えます。

藤倉委員 ただ、J B I Cにしても、A D Bにしても、ガイドラインというのは、現地国の基準でやれよという話ですね。だから、どれだけの精度を持ってやるかということは、恐らくいっていないはずですよ。ですから、これはあえてここで精度の議論をするのもちょっと難しいのかな。つまり、どこまでやればいいのかというのは、ここで議論しても決まる話ではなくて、むしろそうであれば、J B I Cなり世銀なり、A D Bなりと何らかの話をした方がいいのではないかなと思います。

つまり、J B I Cについても、A D Bについても、世銀についても、ここまでやれという制度の話までではないはずですよ。でも、それは将来前提としてあるのであれば、もう早目に何らかの意見交換をされた方がいいのではないのでしょうか

山村 そこにつきましては、既にやっております。その上で、この提案をさせていただいているというふうに、私の方では理解しております。調査開始当初からずっと現地で、JBICそれから世界銀行、アジア開発銀行には随時事務所に行って情報交換、意見交換をして進めていますので、今現在対策も策定中だということですが、ここにつきましてもADB、世銀とも意見交換しながらやっているというふうに理解しております。

長畑委員 ステークホルダー会議について質問なのですが、最初の方でスクウォッターというか、不法居住者の数が出ていたと思うのですが、ステークホルダー会議の中にはそうした人たちの参加があったのかということが一点、どのくらいの参加者があったのかというのが一点です。

それから、2点目が、途中でフィードバックミーティングを村単位でやりますということで、報告書を見ますと、住民移転が生じるところを中心にやりましたと書いてありますが、これは住民移転が生じるところではすべてやったのかどうか、その回数を書いてないので、教えてほしいというのが2点目。

3点目は、ステークホルダーミーティングの開催、2回目、3回目にいくに従って参加する村の数が減ってきて、人数も減ってきているということだったのですが、今後まだ開いていく予定のようですが、その辺、参加者数をふやす、あるいは要するにこれというのはどれだけ村の人たちが本当に現実にその村に鉄道がくるということをわかってもらえるかということがまず最初に大事だと思います。その参加者数なりをふやしていくという方策は考えていらっしゃるのかという3点をお願いします。

青木 まず1点目のスクウォッターの方の参加ということにつきましては、回数をたくさんやっておりますところ、スクウォッターの方の参加もあるとは聞いております。ただ、本日人数までは今手元にございませんで、申しわけございません。

それから、2番目のフィードバック協議の回数ですけれども、この数字も今手元に持つてくるのを忘れてしまいまして、申しわけございません。基本的には、村が1,200という数のあるところ、第2ステージの後のところで結果などを踏まえまして、先ほどご指摘いただいたように、基本的には移転が発生する場所に集中してやっているということで、開催率というのは今、手元に持っていないので恐縮ですけれども、基本的にはやっております。

それから、開催ができなかったところにつきましては、別途の開催ということも場合によってはやっておりますし、あとは基本的にはフィードバックミーティングとか、第2ステージのステークホルダー協議の結果をお知らせするということと、それに対する意見を聞くというこ

とでして、それについては別途参加していない方、フィードバックミーティングが開催されないとことに関しましては、本調査でファシリテーターとして雇用しておりますNGOの方に実際に村へ出向いていただいて説明いただくような体制でやっているということです。

それから、人数が減っているところのフォローですけれども、一応形としましては、間もなく第3ステージのステークホルダー協議というのは一通り終わります。それで、参加されなかった村につきましては、先ほどと同じように協議事項のお知らせをすることをやる予定になっております。

以上です。

山村 一応数が減ったという中で、具体的に補償交渉に入るのでしたら出ますというコメントがきているとおりでして、この調査の後に、鉄道省側で今やっておりますが、Final Location Surveyという詳細な路線の調査があります。これで路線が確定した後に、恐らくフィードバックミーティングなり第4回目のステークホルダーミーティングを開くと。実際の交渉が始まりますと、相当増えてくるというふうに考えております。

真崎委員 スライドの33ページのところで見ますと、第2回のステークホルダーミーティングをやる前に、村ごとにPreliminary Meeting をされたということですね。村ごとでミーティングをしているのに、再度Districtで集まってまた会議をしなくてはいけないという必要性が果たしてあったのでしょうか。この間のアッパーセティ水力発電プロジェクトのケースでもそうでしたが、「3回開く」というガイドラインの規定があるために、どうしても公的に大きな場所でやらなければいけないと感じて、やむなく第2回ステークホルダーミーティングをDistrictで実施されたのでしょうか。それともPreliminary Meeting を村ごとにやってもやはりDistrictでやる必要があったからなののでしょうか。その点についてお伺いしたいと思います。

青木 もちろんガイドライン上3回ということで、この3回も合致してはいるところですが、Preliminary Meeting をやった一方で、対象地域、Districtという単位で情報をまた共有する、地域間で情報を共有するという、一応そういう位置づけでございます。

西野 2回目のDistrictレベルでステークホルダー協議をやるために、そのDistrictで関係のある村の人たちを呼ばなければいけない。そのために、事前に行って、こういうことをやるので、ぜひ参加してくださいという、そういう意味合いもここではございます、このPreliminary Meetingに。2回目のフィードバックというのは、逆に協議された内容について村の中で議論してもらって、その結果を3回目の協議で発表してもらおうという、そういう目的がございますので、この2つは少し意味合いが違うかなというふうに思います。

真崎委員 でも、もし情報を村に浸透させるということが目的なのであれば、むしろ Preliminary Meetingのためにプロジェクト関係者が沿線地域をあまねく訪問した時に情報を共有して、じっくり話し合った方が、村ごとにきめ細かく、村特有の事情に即したいろいろな意見が聞けるのではないかなと感じます。

それと、もう一つは、鉄道が通っていないようなところですから、やはり交通の便も余りよくないと思いますので、人々がDistrictの中心地までやって来るといふこと自体もすごく負担になったのかもしれませんが。そうした配慮なしに何かガイドラインに縛られているように私には思えるのですけれども、そうするよりも、村ごとにミーティングをしたといふことで、それを2回目のステークホルダーミーティングをしたといふことで、それを2回目のステークホルダーミーティングをいう風に数える。そういう臨機応変の対応もあってもよかったのではないかなといふことです。ネパールのアッパーセティプロジェクトに出張させていただいた時にも同じようなことがありましたので、意見を述べさせていただきました。

以上です。

村山委員長 余り時間がないので、質問だけさせていただきたいと思いますが、今回移転の戸数、スクワッターの数が明確に出てきたと思いますけれども、印象では不法占有者の数が割と少ないという感じがします。これは何か理由があるのか、というのが一つです。

それから、移転対象世帯に対して約10%の調査といふことですが、10%の抽出方法について、何か方針があれば教えてください。

青木 まず、スクワッターが少ないといふご印象を受けたといふことですが、これにつきましては、一つはスクワッターの方がいるところといふのは都市部が多い。本調査でも出ているスクワッターの方たちのいるところといふのは、例えば割と駅の周辺だったりするわけですが、特に都市部を通るところにつきましては、移転回避といふこともありまして、できる限り迂回路といふ方針にしております。そういうところで迂回路とともに一般の移転の方に加えてスクワッターの方が特に住んでいる都市部を迂回したために減っているといふようなことだと思います。

それから、2点目の10%の抽出、これはローカルコンサルタントが沿線にある程度かたまった集落、もしくは集落なり家が續いているようなところの一塊をある一定区間とりまして、そこで移転対象となる数を数えて、そこから10%程度としていたり、結構そういうようなところが多いです。それで基本的にはランダムサンプリングといふことになっております。

村山委員長 それでは、時間もありませんので、もしほかになければこれできょうの報告は

終わりにしたいと思いますが、いかがでしょうか。もしよろしければ次回10月1日になると思いますけれども、そのときにドラフトファイナルの説明会という形で最後にご報告いただいて、その後コメントをいただいた上で答申案の協議というふうに進めたいと思います。

それでは、第1議案についてはこれで終了します。

それでは、再開をします。

第2議題は、モザンビークのナンブラークアンバ間道路改善計画の答申案協議です。既に担当委員の方からコメントをいただいておりますので、これに従ってご説明と意見交換をしたいと思っております。

まず最初のページ、質問と留意点ということで、全部で6点プラス2点ありますので、これについて課題部と調査団から、簡単に現時点でのお考えをお聞かせいただいて、少し議論したいと思っております。

黒木 それでは、早速今の質問を6つ、あと留意点、留意事項2つについて、ご回答いたします。

まず、質問1の第3部第5章（環境社会配慮）の目的と位置づけはどういったことでしょうかという質問ですが、これについては、JICA環境社会配慮ガイドラインをベースとしたIEEを実施ということで、モザンビーク国が実施する本格EIAの支援という目的でありまして、最終的にはスコーピングということでTOR案を作成して、先方政府に渡しております。

続いて、質問2ですけれども、ページ3 - 5 - 30、IEEの概要の表について、5 . 2 . 8ですが、According to the stakeholder meetings, all districts agree with this projectという内容についてご質問がありました。この内容は、ローカル・コミュニティという項目において、コミュニティ同士の賛成とか反対といった、お互いの齟齬がないということをお願いがために、こういった文面を書いております。ステークホルダーミーティングで全員が賛同を示しているということを記載しております。

これらの問題について誤解が発生するようであれば、all districtsではなくて、all participantsに修正したいと考えております。

続きまして、質問3ですけれども、Social issuesの具体的内容とコストはという質問ですけれども、これに関しては、HIV/AIDS防止対策費用、地域住民対策費用、安全対策費用等を類似道路の事業を参考に、工事費全体の1%から2%見積もっております。具体的な内容に関しては、現在EIAがモザンビーク国側で進められているEMP、つまり環境管理計画でさらに

ブレークダウンした対策が今後出されてきます。このため、現時点では一般的な項目と費用ということで見積もっている状況です。

続きまして、質問4、COIの概念についてということですが、COIの概念としては、道路の幅員、最終的にできる道路の幅員プラス工事中の工事用道路の幅員、改変する部分の総幅ということで、これがCOIの概念ということです。これに関しては、図示して概念的な図で説明したつもりでした。ただ、説明が足りないというご指摘がありましたので、COIの説明を概念図の前後で追記したいと考えております。

続きまして、質問5番、日本側からの自転車の費用負担はだれがするのかという質問ですが、今回パイロットプロジェクトの中ではJICA側、日本側が負担しております。ただし、次回以降はJICAのモザンビーク国事務所とANE側で協議して決定する予定です。

続きまして、質問6番、中古自転車の修理はどうするのかということですが、基本的に現地に自転車のパーツと修理技術はありますので、現地にてやります。

続きまして、留意点1番、Due to overall poverty以降、facilitiesまでの文章はやや不適切という指摘がありました。再度見直した結果、主語が欠けておりましたので、お手元にありますような文章に修正したいと考えております。

続いて、留意点2番、earningsというのはスペルの間違いを指摘いただいたのですが、当方の原稿では特に間違いがないということで確認いたしました。

以上で留意点2番までのご回答といたします。

村山委員長 それでは、原嶋委員、織田委員、もし追加で何かご質問、ご意見があればお願いいたします。

織田委員 結構です。

村山委員長 原嶋委員、よろしいですか。

原嶋委員 はい。

村山委員長 それでは、コメントに入りたいと思います。少し長いですが、移転計画と影響評価の部分、4ページの半ばぐらいまで、そこまでご説明をお願いできればと思います。

黒木 それでは、住民移転計画のコメントのところについて、ご回答いたします。

Resettlement Policy Frameworkの本事業への適用についてですが、基本的に反映していくという考えがモザンビーク国側の回答です。

コメント2、政府による財産補償の対象範囲と補償水準などについて、事業者側から具体的な説明があったかということですが、ステークホルダー・ミーティングにおいて、ANE

側よりLand Lawに基づいて建築物、農地、農作物の補償を行いますということを説明しております。これに関しては、移転対象家屋を可能な限り早く周知してほしいという要望がありましたが、アライメントが確定していないためにどの家屋が移転対象になるか、現時点では知らせられないと報告しております。

続きまして、コメント3番、道路整備により旧道沿いに取り残された人々の生計に対する影響の有無はということですが、現在、移転を最小限にするために80キロメートルの線形の採用を提案しており、大きく村落が取り残されるということはない状況です。最終的にそういう設計に詳細設計でなったとする部分があるのであれば、必要な対策を実施するようANE側に提言したいと考えております。

以上で、住民移転のところは終わります。

村山委員長 続けて、影響評価もお願いします。

黒木 では、影響評価のところも続けていきます。

コメント4、Cultural Heritageに関連しては墓地の問題があり、この問題はステークホルダー会議でも参加者から明確に指摘されており、一定の影響は予測されるのでBが適切ではないかということですが、ステークホルダーミーティングまたはI E Eで確認したところでは、二、三カ所の墓地等が確認されております。これらの墓地は、もし移設するのであれば移転儀式などをして移転することが可能と現地の方から聞いております。また、350キロメートルというスケールからは、著しい大きな影響ではないという判断からDとしております。ただ、審査会のご意見としてBという判定が適切であるということであれば修正したいと考えております。

続きまして、コメント5、アフリカゾウの問題は評価Dでは過小ではないかということですが、まず、第1回、2回あたり、前回の審査会の中では、直接的影響また間接的影響ということで、アフリカゾウの問題は2つに分けて報告書に記載しておりました。直接的影響はゾウのルートがマイナールートであり、またモザンビーク国の専門家からは、余り著しい影響ではないということからDにしておりまして、間接的影響に関しては一定の影響があるだろうという専門家からの話でしたのでBとしておりました。ただ、間接的影響、直接的影響をここだけ記載するのは整合性の問題があるのではないかという前回の審査会のご意見に基づいて、間接的影響については項目を削除した格好にしております。ただ、文章では間接的影響を書いているという状況でした。このため、やはり評価では直接的影響を採用してDとして書いております。これらが間接的影響に関しては、農業計画とか、また郡(行政)の土地利用といった問

題が将来関連すると思われるので、ステアリングコミッティーなどで問題の共有化を図ってきたという状況です。

続きまして、コメント6番、大気質騒音について、評価がDというのは過小ではないかということですが、これについては、I E Eの中で定量的な予測を行っております。道路端で日本及びWHOの基準値以下で、健康被害の可能性は著しく低いと判断しております。また、隣接区間においても、騒音に関する大きな問題があるということは聞いていない状況です。こういった観点からDとしております。

次に、コメント7番ですが、Benefit and damage misdistributionのところ、Post constructionでは、もともと歩行者は自動車に乗る費用が負担できないので利益は公平とは言えないのではないかというご指摘がありました。

しかしながら、現地では、一般の人は買い出しや行商のためにオープントラックを利用して最寄りの市街地に行きます。このため、旅行時間短縮は大きな便益で、公平なものと考えております。また、旅行時間短縮とか、燃料費の減少といったものは物価を下げさせる効果があると思われ、公平にこれらの便益は分配されると考えております。

続きまして、コメント8番、Water usage and rightsのところですが、こういう水の運搬等、日常的な仕事は徒歩、生活道路上で行われるために、本道路のメリットは余り明確にできないのではないかというご指摘ですが、アフリカにおいて、今回ハイウェイというような位置づけでもあるのですが、基本的には幹線道路であり、既存道路の改修ですので、生活道路という位置づけでもあります。このため、沿道に住んでいる方は日常的に道路を使ってとれた農作物を運んだり、川の水を頭に載せて運んだりというルートとして使えると思います。また、道路路肩も整備されることから、砂に足をとられることなく水などを持って歩いたり、二輪車をそこで押して農産物を運ぶというようなメリットも出てくるかと思えます。

続きまして、コメント9番、involuntary resettlementのPost Constructionの評価がCは、これはどういう理由かということですが、まず、工事中は600件の移転が想定されるということでAと評価されております。その後、移転作業はモザンビーク国のResettlement action planによって実施されるため、道路整備以降影響はほとんどないと思われるのですが、さまざまな影響もあり得るということから、不明のCとしております。必ずしも適切なRAPが実施されるわけではないので、Bとまでは評価しにくいのではないかと考えております。

続いて、コメント9の2番と3番、沿道の社会インフラの存在、また水場の影響ということで、こういったことを明確に定量的に示していくべきではないかというご意見ですが、

今回は既存資料と簡単な現地踏査というレベルで、すべてのこういう施設の位置とカリストというのは入手できておりません。このため、EIAにおいてGPS等を用いて350キロの調査を行うということで計画しておりまして、モザンビーク国もそれを実施するという計画です。そのため、現段階で影響の可能性はありますけれども、影響が大きいというまでは言えないので、Cとしております。

続きまして、アフリカゾウへの影響ということで、これは先ほど説明したことで直接的影響はBということで記載しております。

続きまして、5番、粉塵は道路整備後に減少するかというご質問ですけれども、自動車走行によるまき上げは少なくなり、沿道民家への影響は軽減されると考えております。

村山委員長 一旦ここで切りたいと思います。この部分、住民移転計画及び影響評価の部分でご意見をいただいている原嶋委員、織田委員、田中委員、いかがでしょうか。

織田委員 結構です。

原嶋委員 先方のPolicy Frameworkの適用、これを基本的に採用するというのは、考え方としてはどういう意味なのか。世界銀行の支援で先方の国で一応Frameworkを確立されて、その中身にはやや抽象的なところがあるようだけれども、そのルールに従って処理されるということで基本的に理解してよろしいですか。

黒木 はい、Resettlement Policy Frameworkは、その目的は3つの主な道路の建設プロジェクトに対する法枠組み制度を示すという目的が一つ、あと一つは、今後すべてのプロジェクトにおいて作成するResettlement action planについては、手順等があるPFと同様に配慮していくということです。このため、今後のプロジェクトについてはすべてRPFが反映されるという旨をANE側から回答を得ています。

原嶋委員 補償の問題については、常に議論になるところでありますけれども、補償内容や補償のやり方にはいろいろな選択肢がたくさんあるのはご承知のとおりですけれども、そこにはまだ踏み込んだ議論というのはいないのですか。

黒木 補償の仕方は、まず評価というようなところが出てくるのですけれども、農地関係として、農地や果樹については農業省がその地域に行って評価する。住居に関しては、公共事業住宅省がそこに行ってその地域の評価を行うということで価格が決まります。その後家を建ててほしいのか、それともお金をもらって自分で建てるのかというような選択肢が出てくると聞いております。

田中委員 私は2つあります。ゾウの話ですが、これは原嶋委員からもご指摘がありました。

私もある意味同じような指摘をしているのですが、先ほど直接的影響と間接的影響に分けて、要するに整理するとこういう表現なのでDとしたと、たしかそういうようなご説明だったと思うのですが、結局道路ができることで周辺の土地利用が進んで、農業開発ですとか、結果としてアフリカゾウの回廊に影響が出るのではないかと。そういうことを考えると、もう少し慎重にこの点は評価した方がいいのではないかとというのが私の評価の視点です。そういう点で、本当にDで、つまり原案ではたしかDという評価になっていましたね。16番目、Post ConstructionでもDだということで、本当にこれでいいのだろうか。ちょっとそこはまだ疑念があり、疑問が残る、これが1点です。

それから、今日いただいた資料でいけば、コメント9の2)、3)の社会的インフラとか、それから、水場です。井戸などが、結局幾つあるかわからないけれども、何らかの影響が出そうであるという、たしかそういう表現がこの原案に載っていますね。そこで、もう少し、したがってここでは不明であるということでCとしたのですけれども、これは次の段階できちんと調査される。その実態等、及ぼされる影響等が把握できる、そういう理解でよろしいですか。やや移転の話はきちんと割と把握されてきていると思うのですが、このところがやはっきりしていないものですから、私こういう表現を入れてみたのですが、その点はいかがでしょう。

黒木 まず、ゾウの関係ですけれども、例えば間接的影響について、もし全体直接と間接を合わせて蓄積したものの影響が大きいということでBという判定をした方がよろしいというご意見であれば、今完全に直接的影響を見ているので、それはBにしたいと考えております。

もう一点、井戸関係については、EIAの調査の中で井戸のポイントはすべてGPSで把握する。ANEが委託を行っているローカルコンサルタントがGISソフトを使うので、その中で全部情報を整理していくという方針であります。なので、道路が当たるかどうかというのは、EIAの調査の中で詳細に明らかになると思われま。

田中委員 道路周辺に学校とか病院とか、そういう社会施設もたしかある可能性があるとお書きになっていますので、それは次の段階でしっかりと調査をして影響評価するということがしょうか。

黒木 はい。そのとおり、TORに入っており、かつローカルコンサルタントにアドバイスを既に行っております。

村山委員長 それでは、道路設計における考慮以降のご説明をお願いします。

黒木 続けて、コメント10から説明いたします。

3区間ごとに2つの代替によって環境社会の影響の差異はどのようになっているかということですが、基本的には80キロと100キロメートルの2種類の線形ということで、100キロメートルの線形は建設コストの問題ですとか、村落を分断・孤立させている問題が大きかったものですから、採用するには難しいという問題がありまして、基本的には80キロメートルでモザンビーク国側と了解をとっております。

80キロメートルのアライメントにおける定量的な影響については、EIAの中で伐採量等は明らかにされていく予定です。

続きまして、感染症・ジェンダーの問題で、コメント11ですが、spread of infectious diseaseの問題は取り上げるべき主要問題ではないかということです。ご意見の通り、これはKey Itemsに追加したいと思います。

続きまして、コメント12番、HIV/AIDS対策をジェンダーに関するmitigationとされていることから、可能であれば性別のデータが欲しいということですが、これは入手した資料の中で男女別人口が今ないという状況です。

続きまして、コメント13番ですが、インタビュー調査の対象の性別は？ということですが、100サンプル中7人が女性という結果でした。

続きまして、地域開発計画は今野からご説明いたします。

今野 地域開発計画でございますけれども、Short term development programsについて、先生からご指摘がございました。これは先生がおっしゃっているとおりだと認識しています。ただ、現状では、もともとこのプロジェクトが350キロメートルの道路を軸とした地域開発ということで、北部地域あるいは道路に隣接する南部の地域の、かなり広い範囲としております。そういった中で、今回道路に沿った約10キロ程度の範囲の地域からのインタビュー、彼らの要望しているプログラムということで整理をさせていただきました。

基本的には、現在そのプログラムそのものは再度整理をし直している最中でございます。その結果をファイナルレポートということで現地政府にも話をいたして了解を得ております。

次に、Pilot Projectの選定ということで、先生から箱物を先に援助するということに対していかなるものかということで、これについてもコメントをいただいております。これにつきましても、先生がおっしゃっているとおりでございますが、先ほどのコメント14でもありますように、基本的に現地には既に農協という、ある組織が幾つか沿線上でつくられております。彼らの中でやはり足りていないというものが、農協の中で物をいかにして売っていくのだろうか。そういう販売の方法、これがうまく農協組織とマッチしていないということもございませ

て、これも現地のヒアリングから得た情報をもとに整理をして、道の駅という、こういうやり方もあるのですよ、ということをご指導してきました。そういった指導していく中で、箱物といいますが、物をつくることによって、地域の特産物は何か、彼らにもさまざま聞いておりました、その中で比較的彼らの中から販売が十分可能であるといったものを踏まえて、建物、道の駅を構成しました。当然この道の駅を構成する中では、ドライバーの休憩施設とか、あるいはトイレの利用とか、あるいはドライバーによる地域へのインフォメーションの普及ということも踏まえて現在稼働をしております。当然これは今後のモニタリング、あるいは評価も必要になってきますので、調査の中で10月にこれを最終的なモニタリングを行い、また評価を行うことにしております。

以上でございます。

村山委員長 それでは、最後の部分について、何かコメント、ご意見がありましたら、お願いいたします。

長畑委員 最後のコメント14、15ですけれども、本来環境社会影響の審査という意味では、マイナスのものをどうなくすか、というのが第一の観点だと思いますので、それとは少し外れます、ということは前提としつつも、書いてあったのを読むとどうしても言いたくなってしまうということではなかったか、と、まずご理解いただければと思います。

14番につきましては、Short term development programsが多分、今後、中期的なスパンで考えていくのだと思いますので、別に今すぐやらなければいけないということよりは、今後に向けての留意点ということで考えていただければというふうに思います。

15番につきましても、私も別に箱物を否定しているわけではないのですけれども、ただ、多分Pilot Projectといったときには、それをもとに次にどうするかと考えていくわけですから、最初に道の駅をつくってしまえば、どうしても道の駅を中心にしたものを次にいきたいと思いますという流れになりやすいかなというふうに思いましたので、そこはあくまで住民の底上げ、あるいは組織化が重要で、つまり組織があるところはいいいけれども、なかったらそれだけになりますので、その辺のところは今後またPilot Projectの次の段階を考えていくところに生かしていただければと思います。よろしく申し上げます。

村山委員長 他にいかがでしょうか。

織田委員 インタビューのインフォーマントですが、100人のうち7名が女性だったということでした。全体として、多様な人びとの声を幅広く聞いているのだろうか心配です。もし今後、いろいろな人に直接意見を聞かれる機会があるならば、開発プログラムのことに限らず、

もう少し幅広い方の意見を聞くよう、ご努力をお願いできればと思います。

今野 先生のおっしゃるとおりでございまして、調査団としても、特に男性、女性、女性を少なくという意識は決してしておりません。たまたまその意見を多く伺った地域の女性が、少し消極的な地域がございました。そういったことも今回100人中のわずか7人ということだったのですけれども、ある地域にいけばそういったまた逆のことも十分あり得ますので、今回のコメントを踏まえまして、今後さまざまな形で平均的な意見を聴取しよう、そのように考えていきたいと思ひます。

村山委員長 それでは、全体を通じて何か追加でコメントがあればお願いいたします。

原嶋委員 コメント10に関連してですけれども、この案件はコメントさせていただくのは多分2回目だと思いますが、これから本格的E I Aに入るとということと、アライメント、つまり道路線形はこれから決まるということですが、それについて、審査会がどういう形でこれから関与するかということをお教えいただきたい。

2つ目は、設計速度の設定に当たっては、環境社会配慮を考慮するまでもなく、80キロの方ということですが、やはり一般論としては、結果的にはそうなるとしても、経済性ととも、あるいはそれと同等に環境社会配慮というものも一度評価したものを報告書という形の中に入れていただくということが望ましいと感じております。

渡辺 違っていたら社会開発部で直していただきたいのですが、今回J I C Aの調査は、ほぼ最終段階にきておりまして、したがって、E I Aをファイナライズするということはモザンビーク側で行うということにしております。したがって、審査会の関与ということは、J I C A調査が終了する今回までということと考えております。

原嶋委員 道路線形はこれからどういうふうに決まるかということについても一切、極端なことを言えば関与しないということになるわけですか。

渡辺 関与しないというか、J I C Aの調査は終わるわけですが、提言の部分で、ある程度こういうふうに、提言というのでしょうか、調査の中で基本的な考え方なり、やり方は示される。それに基づいてモザンビーク側は行う、こういう理解でいいでしょうか。

黒木 モザンビーク国のE I Aの進め方は、今回我々がやったI E E等を通じてT O Rをこちら側で作成しております。その結果、定量的にしなさいとか、こういう項目を重点的にしてくださいとか、濃淡をつけた調査を向こうにアドバイスしているという状況です。

水野 最終的な線形につきましては、E I Aのコメントを受けまして、次回実施設計をされる現地のコンサルタントがまだ決まっておりませんが、そこが再度、お墓の位置ですと

か、細かな情報をもとに微調整をして最終決定されます。我々が示したのは、あくまでも基本的な、基本コンセプトはこういう線形でいかがですかというところまでになっております。

村山委員長 ここまで調査をされているわけですから、フォローアップを可能な限り行えるような仕組み、案件によってはフォローアップ調査という形で審査会にも報告がありますので、そこまでいくかどうかは別にして、そういう形ができれば望ましいというふうに思います。

それでは、この案件に関するコメントをいただいていますので、答申の作成スケジュール、もし、もうある程度決まっていたら、事務局からお願いします。

事務局 コメントは皆様からいただいておりますので、それをもとに答申の案ということで、今週末をめぐり案文をつくりまして、担当委員の皆様にも一度お返ししたいと思います。皆様から再度コメントをいただいて、来週の水曜日あたりをめぐり皆様からの回答を私にいただいて、それを基にリバイスをかけながら、来週末までに答申案として作成していきたいと考えております。

村山委員長 それでは、担当委員の方々、よろしく願いいたします。

もしほかになれば、第2議案はこれで終わりにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、3番目、今後の予定ですが、資料があると思いますので、ご説明をお願いいたします。

渡辺 資料としましては、平成19年10月から平成20年3月までの審査会の日程表、今年度に入る前に一回ご説明をしておりますけれども、再度確認のために配付をさせていただいております。基本的に第2、第4月曜日を原則としておりますけれども、祝日が入る関係で若干ずれておるところが10月1日と、それから1月21日がございまして、それ以外は祝日に当たる場合はお休みということで計画をさせていただいております。

あわせて、次回でございまして、第1月曜日になりますが、次回10月1日ということで予定をさせていただいております。きょうご説明しましたインドの貨物鉄道の調査の説明と、審査会は3時半からということで、本日説明会を行いましたパキスタンの件の答申案協議とを予定しております。

以上でございます。

村山委員長 この件、何かご質問ありますか。

そのほか何かご意見がありましたらお願いします。

それでは、次回10月1日ということですので、よろしく願いいたします。もし他にないようでしたら、今日はこれで審査会を終わりにしたいと思います。