

第10回環境社会配慮審査会

日時 平成19年10月1日(月) 15:30~17:15

場所 JICA本部12C会議室

出席委員 (敬称省略)

委員	菊地 邦雄	法政大学人間環境学部教授
委員	小林 正興	大阪府環境農林水産総合研究所企画調整部企画課
委員	田中 充	法政大学社会学部及び政策科学研究科教授
委員	中村 玲子	ラムサールセンター事務局長
委員	野村 徹	日本シンガポール石油化学㈱代表取締役
委員	長谷川 弘	広島修道大学人間環境学部人間環境学科教授
委員	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	織田 由紀子	日本赤十字九州国際看護大学教授
委員	長畑 誠	いりあい・よりあい・まなびあいネットワーク代表
委員	中山 幹康	東京大学大学院新領域創成科学研究科国際協力学専攻教授及び 専攻長
委員	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

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
前川 憲治	独立行政法人国際協力機構	社会開発部 第二グループ 都市地域開発・平和構築第一チーム長
奥村 将巳	独立行政法人国際協力機構	社会開発部 第二グループ 都市地域開発・平和構築第一チーム
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10回環境社会配慮審査会を始めさせていただきます。

今日は、大きな議題としては、答申案協議1つありますが、その前に、まず異議申立審査役の原科先生がお越しで、最初に話題提供があるということです。少しお願いしたいと思います。

原科 異議申立審査役の原科でございます。

今日も、皆さん大変なご努力いただいて、時間も大変使っていただいて審査を進めていただいております。大変ありがたく思っております。その件で、国際的な状況で、こういった審査のあり方について、世界の専門家がどのように考えているかということをお知らせしたいということで申し上げます。たまたまインドの件がございまして本日参りましたので、これとあ

わせて申します。アセスメントの分野では、国際影響評価学会という学会がございます。英文で、Proposed Code of Conductというコピーを用意していただきましたけれども、Subscribed to by Self-ascribed Professional Members of IAIA とあります。IAIAは、これがどんなものかという、裏側に私の顔が出ている新聞記事をつけたので申し上げたいのですけれども、IAIAという学会はどんなところか書いてございます。たまたま、私は日本人で初めて次期会長に選ばれましたので、この学会の活動にかなり深くコミットしておりますので、そんな立場からも申し上げたいと思います。

この学会はかなり権威のある、この分野で一番権威のある学会でありまして、世界110以上の国と地域からメンバーが入っております。主要各国の政府機関が全部コミットしておりまして、日本の環境省はもちろんでございますけれども、アメリカのE D Aとかイギリスの環境省、オランダはアセスメントが有名ですけれども、ここも環境省です。スウェーデン、各国皆入っており、サポートしております。

それから、国際機関では、世界銀行が非常に深くコミットしておりまして、毎年この大会のときにはワールド・バンク・グループ・デーというのを開きまして、1日かけて情報交流、意見交換しております。それから、インターガバメンタルポリシーパネルというのも毎年、これは各国の政府機関が関与してやっております。

その学会のCode of Conduct、です。このCode of Conduct、行動規範といいますか、そういうようなことは、このJ I C Aの審査会にも共通する話題だと思っておりますので、これを持ってまいりました。

1番から9番までございます。As a self ascribed professional member of IAIAということで、IAIAの責任ある立場、そういう専門家としての責務としてこういうことを約束するというようなことを書いてございますけれども、この1番から順番に読んでいただければと思いますが、例えば1番ではTo conduct my professional activities with integrity, honesty, and free from any misrepresentation or deliberate bias.とか、それから順にございますけれども、今、ここにProposedと書いてありますが、5番目の項目について、その表現を変えようということでございます。5番目が実は大変大事なポイントだと思えます。

5番を見ていただくと、To refuse to provide professional services whenever the professional is required to bias the analysis or omit or distort facts in order to arrive at a predetermined finding or result.ということです。私は放送大学の番組をずっと担当してまいりましたが、そこではアワセメントはだめだと、答えがあつてそれにあわせる

ようなのではだめだということを書いてきたのですけれども、これは同じ考え方です。predetermined finding or result、もちろん、こういうことを皆さんよくないことははっきりお考えと思いますけれども、この考え方はこういうことで、国際的にも共通でございますので、ぜひこの審査会としてそういったことをいつも厳しく考えてやっていただきたいと思います。

先ほどインドが心配になったのは、そういうようなことで、円借款で決まっているのだからという話になっては困るわけです。そういうことではないことを私は望んでおりますので、あえて、くどいようですがこんなことを申し上げます。To refuse to provide professional services whenever the professional is required to bias the analysis or omit or distort facts in order to arrive at a predetermined finding or result.この表現については、最初は今のものは2行ぐらいの表現ですが、もう少し具体的に書いた方がいいだろうということで、3行に長くしたものを。理事会でこれは決定しますけれども、そんな状況で検討中でございますので、こういうことが今、最も新しい考え方だということをご紹介したいと思います。

実は、今月の22日から29日まで、私はメキシコシティに参りますけれども、そこで理事会がございまして、ミッドタームといいますが、年に2回理事会があるのですけれども中間の理事会がございまして、そこでこのことを確定いたします。ちょうど我々のIAIAでもこういうことが大変重要な議題になっているということ。ですから、そういう意味ではこれはこの審査会でも共通の問題だと思えます。ぜひこういうようなことで、ほかの9項目全部読んでいただきたいのですが、こういうようなことが世界の標準になってきているということでございます。

裏側の新聞記事では、「日本の存在感を向上」と書いてありますけれども、私が会長に選ばれたということは、むしろ日本の国際協力とか、そういうものに対して、世界が大変期待しているということだと思っております。とりわけJICAは来年の10月から、JBICのODA、円借款部分と一緒に、ODAに関してはトータルで世界銀行並みの活動をこれからされるわけです。大変重要な役割なのです。そのことはまた世界から大いに期待されておりますので、そういう意味で日本の存在感ということを考えていただいて、この審査会はきちんと審査したことを後にも残していただきたいということで、老婆心ながら余計なことを申し上げました。ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

以上でございます。

村山委員長 何かご質問等ありますでしょうか。

それでは、議題に入らせていただきたいと思います。今日の第1議題は、パキスタンのムザファラバード西岸バイパスの答申案協議ということになっています。既に担当委員の方々からは答申案のためのコメントをいただいています。別紙にコメント集をまとめていただいて、その後コメントへの対応ということで、資料をお持ちいただいています。今回余り量は多くありませんけれども、まず1ページの環境社会影響の記述、それから環境影響評価と今後の対応策、この3点について、対応をご紹介いただきたいと思います。その後少し議論させていただきたいと思います。

奥村 社会開発部第二グループ都市地域開発平和構築第一チームの奥村です。本件を担当しております、よろしくお願ひします。本日はチーム長の前川、現在環境社会配慮担当団員が現地入りしていますので、テレビ会議、右側に臼井団員、パキスタン事務所の深澤職員という関係者で報告させていただきます。

では、早速コメントに対する対応案を今から説明させていただきます。

1つ目、環境社会影響の記述のところ、いただいたコメント、EIAレポートのSection5の記述のうち、影響の評価の区分全体を見渡せる表としてまとめることはできないかというコメントですが、我々の方で対応方針といたしまして、お配りしたコメント対応案の添付資料1、環境管理計画、実はこれはセクション7のところ、実際EIAの中で記述しているものですが、こちらでAspectの列に、例えばmajor negativeですとか、moderate negativeですとか、こういった形で記載させていただく方針でございます。これをデザイン、プリコンストラクションステージ及びコンストラクションステージ、そしてオペレーションステージと3つのカテゴリーに分けて記載しております。

2つ目、環境影響評価の大気汚染の予測に関してですが、まず、ご指摘の点で、EIAレポートの中で短期的に交通量の改善により正の効果に寄与すると記述があるが、この点について、より慎重な表現の方がよいのではないかというところで、まず1点目としては、実際EIAの69ページでは、To be expectedという表現にしておりますので、大幅な変更というのは特に必要はない。できるだけ慎重な表現に既になっていると認識しております。また、供用時の対策としては、お配りしたコメント案に記載がございますとおり、NQSですとか、その他国際的な標準に基づいてモニタリングシステムをプロジェクトエリアで確立するといった内容で記載させていただきます。

それから、3点目、第5章のEnvironmental and Social Mitigation Measuresに関してというところでございますが、こちらのコメントに関しては、我々どもは今朝入手したということ

もあってお配りしたコメント対応案には記載されておりませんので、今から口頭で説明させていただきます。

まず沿道人口の増加に伴った水質汚染の増大というところで、そういった可能性がないだろうかというご質問がございますが、確かに現在のところ、下水道の整備状況というのが約15%にとどまっているということもございまして、将来的には人口の増加に伴って水質汚染の増大が懸念されます。ただ、後ほど10のところでも説明申し上げますが、オペレーション後の下水道整備状況等につきましては、別途この西岸バイパスの設計調査ではなく、本体のムザファラバード市自身の復旧復興計画のマスタープランの中で人口増加に伴う各種下水道設備等の整備について述べており、これらについてはムザファラバード市当局がそのマスタープランを受けて実施するものというところで、このEIAの中では特に詳細に記述しないということで、対応させていただきたいと思います。

3番まではこのような対応方針です。

村山委員長 それでは、ここの部分について何か追加でご意見、コメントありますでしょうか。

田中委員 私は追加で出したものですから、直前になりましてまことにすみません。

今のご説明ですと、ムザファラバード市全体の復興計画の中に下水道のことを書いていて、そういう整備予定があるので、本案件のレポートとしては書かなかったと、今の話はこういう理解でよろしいでしょうか。

奥村 はい、我々はマスタープランとして提出しているのですが、それをムザファラバード市が受け取っております、一応責任範囲としては市の今後の計画立案というところで、このEIAからは除外しているという理解です。

田中委員 もし表現が追記できるのであれば、その旨追記していただいてもかまわないかなと思ったものですから。つまり、市でそういう計画があり、そこへmitigationについてはとられる予定である、その旨の記述でもいいのかなと思います。

前川 mitigationの細かい対応をどうするのかというところで書いているのではございません。例えば、本件のごみでお話しさせていただきますと、当然ながら建設途中であれば既存の道路を掘り返して建設廃材というものがかなり出てくるというようなものをどうするのかというのは、これは対応策も含めて当然ながらEIAのレポートの中でJICAのレポートの中で提案すべきというところで考えているのですが、供用後につきましては、そういう建設廃材もございませんし、要は人口増加等に伴いまして、当然ながらごみ等がふえてきたり、今回ご指摘

いただいたように下水についても負荷がふえる可能性がございます、というところの扱いの違いはかなり大きいと思います。人口増加等にも伴います、もしくは住宅増加、ここの道路の周辺は今までと同じような土地活用計画で今後も続く予定で計画されているのですが、そういった部分についていろいろ、こういったレジデンシャルエリアといわれる部分について、”Government of Muzaffarabad City should pay careful attention to these fact and are requested to implement the Master Plan”という形で、mitigationの方法というよりも、そういった住宅がふえる、人口がふえることによる、そういうインパクトについて十分ケアフルアテンションをはらって、マスタープランである一定程度方向づけされているようなところには配慮すべきですという、そういう書きかたです。

田中委員 Section 5 は、インパクトの評価の話ですから、Water Pollutionもそういう点ではオペレーションステージが出てくる。出てくるけれども、全体のマスタープランも出てくる。後段の7章なり8章、後ろで書けばいいということだと、そういう点では、記述を再考していただく方がいいのかと思います。

前川 ご趣旨の範囲内で、マスタープランの記述をどこまでもってくるのかというところを含めて検討させていただきます。

村山委員長 2番のところですが、私が書かせていただいた、バイパス側では交通量がふえるけれども、交通流の改善があるだろう、そういう理解でよろしいですね。

前川 交通量がふえるけれども……。

村山委員長 言い方を変えさせていただくと、交通量自体は増えるけれども、渋滞等は解消されてスムーズに動くので、大気汚染については正の効果があるだろう、そういう理解をされているということではよろしいですか。

前川 そういう想定をしております。

村山委員長 ただ、両方プラス、マイナスありますので、そこがどういうふうに評価されるか、ちょっとわからないですね。そういう意味で慎重な表現というふうに書かせていただいたのです。

前川 これはコメントをいただいているところから若干離れる説明になるのかもしれないのですが、本件のご審査いただいているのは環境影響のところだけなのですが、レポート全体では、本件のバイパスの事業について、やってしかるべきか、そうでないか。やるときにはどのような対応、路線がいいのか、それに対してできるだけ環境影響がないような形、悪影響ですね。それから社会的にもできるだけ悪影響がないようにというふうなところですが、そのとき

に、プロジェクトをやる、やらないというところを考えた場合の判断の仕方というのは、ベネフィットがどれだけあるのかということと、そのコストがどれだけあるのかという比較ですけれども、ベネフィットというところは基本的には環境に好影響があるというベネフィットも若干あるとは思いますが、結局は道路が開通することによって安全な交通が確保できる。ガソリン代が減る。短時間で行ける。それから、車の故障が減るとい、そういうような、道路ができるときのベネフィットというのはそういうところで片一方確保されますので、その確保されるベネフィットに対して、環境のコストを含めてどれだけのコストなのかということと比較させていただくところだと思います。

それがゆえに、環境のマイナスの部分のコストはそれなりに厳格に、厳格といってもレベルがございしますが、いろいろレポートの中でも指摘が必要だと思いますが、環境のプラスのコストというところは、道路建設の時間短縮等々と比べてそれほど大きくないということもございまして、予算的にかなり厳しいところもあつたりしますので、プラスになるところについて今回はそれほど厳密にやらなくていいのかなというようなところで考えてやらせていただいているところがございます。

村山委員長 今、ご指摘いただいた道路建設の総合的な評価ということ、趣旨はわかりますが、ただ、EIAレポートの中で、特に大気汚染に関して正の効果に寄与するというふうに読めるところがあったのです。ですから、そこはもう一度精査していただいて、もしここでの指摘がある程度当たっているようであれば、検討していただきたいと思います。

前川 先ほど69ページでit is expected thatというような表現で慎重を期させていただきますという説明をさせていただいていたのですが、もう一度よくよく見ますと、1段落目はそういう表現ではなしに、willを使ったような表現になっておりますので、こういうところもwith a expectedというような表現に変える方向で検討させていただきます。そのほかご指摘がありましたところで、定量的にきちんとお示しできないところは、当然ながら断定的に書くのはよろしくないと思いますので、それは再度チェックさせていただいて、必要があれば直させていただきます。

村山委員長 それでは、次のところに移りたいと思います。次は社会配慮と住民移転、社会面に関してコメントを5ついただいています。この点について、ご説明をお願いいたします。

奥村 では、次に4．社会配慮につきまして、テント生活者への配慮として、今回EIAのドラフトレポートへの具体的な実施体制の明記ということで、コメントをいただいております。実際にその後の調査で判明したことなのですが、お手元のコメント4番にございましており、

テント生活者というのは、実は被災民ではなくて、遊牧的に動いている家族であるということが明らかになっております。そのため、冬季になれば温かい場所に移動するということで確認がとれました。

ここに関する記載なのですが、別途作成中のRAP・住民移転計画でこちらは記述いたしますので、EIAに関してはこの部分の記述は特になしという対応でさせていただきたいと思いません。

それから、5番住民移転の中で、土地収用、住民移転に反対している世帯の具体的な反対の理由について、理由を把握して対応を検討すべきというコメントをいただいております。お配りしたコメントには、まず影響世帯を分類した形で合計180世帯記載させていただいております。全体の数がふえたというところで反対世帯もふえております。合計11世帯、反対理由についてなんです、1つは、補償の問題、以前の工事でまだ政府から補償が払われていないというところ、以前移転させられたので再度移転するのは反対だと。それから、生涯かけて建てた家を取り壊すのは嫌だという反対意見がございます。

これに対しては、公正で時宜を得た補償支払いというのが非常に重要になっておりまして、これは移転に対して丁寧な説明ということが必要であることと、これらの提言というのを現在のカウンタパート機関であるERRA、地震復興庁に説明して、提言を実行してもらうように働きかけるということにしております。

後ほど別の項番で記載しておりますが、別途災害復旧に要した費用等についても市場価格で期限どおりに支払うというところで説明会の中では了承を得ておりまして、これと合わせて先方に働きかけていくこととなります。

次、6番、道路の線形等が決まっていく各段階において、どのような代替案の検討を行ったのか、影響をどのように最小化しているのかというコメントについてですが、今回調査の中で主に基本設計時と詳細設計時に分けて説明させていただきますと、基本設計時には、公共施設や宗教施設、学校、墓地、宗教施設、モスクなど、それから、公共施設、電波塔などをまず地図上に落した上で、できるだけ回避を行っております。これは6月の説明でも申し上げたとおりです。できるだけ既存道路を活用することによって、影響をできるだけ回避、最小化しております。

次に、今回の詳細設計の期間においては、実際には道路幅を十分に確保するために法面の確保が必要になっておりまして、そのため切土や盛土で用地が広がるという設計になった影響で、影響家屋が増加しています。ただ、ここに関しても、最低限の影響範囲を目指して、切土、盛

土の範囲等も最小限に抑える設計を行っていることと、もう一つ、バイパスの一番北の終点に、第4交差点という、一番大きな交差点があるのですが、こちらはERRAから基本設計時のデザインよりも大きい交通容量を確保するという要求がございまして、これに関してはかなりの回数ERRAと交渉して検討を重ねてきた結果、当初先方からはフライオーバー案ですとか、平面交差のいろいろな案が出てきておりまして、こちらでもいろいろ検討した結果、その下の表2のところで記載してございますとおり、安全性ですとか、サービスレベル、それから、利便性ですとか、コストというところも総合的に判断した上で、現在の交差点設計案となっております。ただ、現在の交差点設計案ですと、一部商店等が交差点の改良予定地に重なることもあり、その点が被影響商業地のところの評価、A案がC、B案がDということで、B案の方が影響地域が多くなっておりますが、最終的には総合的判断をしてB案で採択しております。

それから、7番、住民移転に関する計画については、内容が不明であるというご指摘を受けています。ただ、これに関しては、住民移転計画を同時に先方に提出する予定でございまして、この住民移転計画については、6月の段階でもお配りしたものになっておりますが、これにアップデートを重ねておりまして、特にEIAの中で詳細に記載するという必要はないと考えております。ただし、EIAの本文中にお配りしたコメント対応案にございますような文を加えるという対応にさせていただきたいと思っております。

なお、英文中の下から4行目の一番右端のandについては、構文上おかしいのでここは削除させていただきます。

それから、8番、災害復旧に要した費用の補てんについては、これは基本設計時に既にパブリックコンサルテーションで聴取していたとおり、もう既に災害から2年近くたっている中で、個々人の住宅の再建が既に始まっている。それらについての配慮をどうするのかという点ですが、これについては市場価格で期限どおりに支払うということを経済条件に、先ほど申しましたとおり、災害後に新しく作り始めた建物についても了承が得られておりますので、これはこの対応方針については住民移転計画に記載するという対応させていただきます。

村山委員長 それでは、ここの部分に関して、何かコメント、ご意見ありますでしょうか。

真崎委員 テント生活者ですけれども、どうやら被災者ではなくて、冬には温かい場所に移動するけれども夏には道路沿いにやって来るような人、被災者ではないから別に配慮しなくても構わないとおっしゃられている印象を受けました。つまり道路が出来て今まで占拠していたところがなくなったとしても、どこか別のところに行くから構わないという風なご回答にとれたのですけれども、果たして被災者ではなくて、「遊牧民」という表現が使われていますが、

「遊牧民」だから配慮しなくていいという理屈にどうしてなるのでしょうか。テント生活者がどういう生活、ライフスタイルを送っていらっしゃるのか、僕にはよくわかりませんので、どうしてそういう結論につながるのか教えていただきたいということが一点です。第二点目は、今おっしゃったことは、この間の説明とちょっと矛盾する点があるのではないかという疑問です。「テント生活者への配慮はどうなっているのだ」というコメントに対する前回の会議での回答では、環境省や開発公社などの様々な関係機関が協力しながら、配慮することになっている。特に開発公社が主導的に対応策を積極的に検討している、というお答えだったと記憶しています。そうすると今日のご説明と少し乖離があるような気もするのですが、その辺は一体どうなっているのでしょうか。

奥村 前回の会議のときには、おっしゃるとおり7月23日と8月2日に、それぞれ関係者と会議を行った上で、共同して配慮していきましょうというところの合意を得ているのですが、その後の調査で、実際にインタビューを行った結果、実際にはそこに被災して仮住まいということで住んでいるのではなくて、どちらかという遊牧民的に移動しているということが判明しています。その遊牧民的な生活の実態のところについては現地から補足いただきたいのですが。

臼井 環境社会配慮を担当しています臼井です。

ご指摘にあったように、どういう生活をしているのかということで、サーベイトームの中で男性の調査者と女性の調査者から、男性は男性のテントに住んでいる方に話を聞き、女性の調査団員から女性にもお話を聞いて得た結論がここに書いてあるとおりです。どのようなことでは実際に話ししていたかということを知りましたところ、彼ら自身補償とかそういうものに全く興味がないということをおっしゃっていたという話を聞いております。特に道路建設等に関しては全く関係ないという立場をとっていらっしゃるようで、また、本当に寒くなったらここからすぐに立ち退くということをおっしゃっていたので、遊牧民だから補償の対象にしないということではなくて、お話を聞いた段階で、彼ら自身も補償の対象にする気はないという、コミットというとおかしいですけども、ご意見をいただいたので、今回このように書いたというふうにご理解いただけますでしょうか。もし、そういう細かいお話も書いた方がいいということでしたら、それは全く問題ないというふうに思っております。

真崎委員 ということは、道路ができてても特に居場所がなくなってしまう訳ではない、テント生活者が住み場所に困ってしまうような事態は起こらない、そういう理解でよろしいでしょうか。

臼井 そうです。

野村委員 6の影響最小化の説明についてということでコメントしたのですが、言い方が難しいのですが、一番最初にこの案件について説明をいただいたときに、若干うろ覚えのところがあるのですけれども、混み合っている既存の道路を避けて2キロちょっとの道路を新設して、交通の流れをよくし、かつ、交通公害も軽減できるかもしれない。それに伴う住民移転数も60世帯で、その線形を検討するに際してもいろいろ配慮しましたという説明で、その段階では何でこういう案件についてこの審査会の場で審査をしなければいけないのかぐらいの印象がありました。もちろん設計が決まってくるにしたがって、人数がふえるのはしょうがないとは思いますが、60世帯が180世帯にふえました。120世帯分ふえました。120世帯分ふえた大部分は追加された交差点の改良に伴うものですというお話を伺うと、2キロちょっとで180世帯の住民移転というのは、決して少なくない。

かつ、今日いただいた最小化の説明についてという表で、第4交差点の検討結果としてA案、B案で比較してあるのですが、これは端的にいうと、技術的な設計コンセプトの比較をしているだけで、A案の場合にどのくらい、あるいは改良を行わないということも含めて考えたときに、住民移転の数というのをどう見るのかということについての答えではないと思います。

私が引っかかっている理由の一つは、最初から交差点の改良も含めた180世帯という計画であれば、良かったのかもしれませんが、段階によって変わってくるということは、今後とも変わり得るという可能性もあるのかと試してみたりして、そういう意味では、事業の内容がよく決まっていな段階で、こういう場で議論をすること自体も、手戻りのような感じがあります。JICAがF/S等をやっていくときにF/Sですから、当然内容は変わってくることはあると思いますが、ただ、変化相対的に大きいと、この審査会で議論していることの手戻り感があって、こういうのはどういうふうに考えていくのかと、若干根本論的なところでの感触でもあるのですが。

この表自体は、基本設計時のときに初めからこういう評価を行っていけば、もう少し書き方があったのかもしれないのですが、現時点でこういう比較表をつけ加えるとすると、食い足りないという印象を受けてしまいます。非常に困ったなという感じです。

村山委員長 今の時点でコメントがありましたら、お願いします。

前川 私としまして、61が180になっているということは、ご懸念が出るというか、自分自身も、こんなにふえてしまったということなのですが、1つは、基本設計のやり方等で、今回かなり道路といたしますか、傾斜地がございましたので、単に道路の線形の分だけ、それで

済む区間もあるのですが、道路の線形を上げたり、下げたり、地盤からどれくらい離れたところに通して下の河川といいますか、横断構造物を確保するというようなところになりますと、当然その先にスロープ、これもスロープも1対3にするのか、1対4にするのか、もう一つ矢板を全部入れてしまって直角で切ってしまうのかというところで、いろいろ影響が変わってきてしまうのですが、そういう基本設計と詳細設計の間がかなり短時間にやらなければいけないというところもございまして、ここまでふえてしまったのかと。そこについては、パキスタンからも若干事情を説明いただいた方がわかりやすいのではないかとということもあるのですが、もう一つ120世帯ふえている部分につきましては、全面的に影響を受けているということだけではなく、敷地にちょっと法面がかかりましたとか、そういうところがかかなりあるはずですので、60から180になりましたという、この数字ほど大きな影響というのはないのではないかとということのデータを出しますので、奥村から若干説明させていただきます。

最後に、第4交差点の話ですが、実は影響世帯で商業施設というものがございまして、このあたり、個人の住居というのはございまして、ここの表の中では被影響商業地ということで、影響がたくさんある、若干少ないというところで書かせていただいているところでございまして。ふえた120世帯というのは、ここのあたりは商業地だけでございまして、世帯という形で影響がふえた部分はここの交差点の改良以外の線形と斜面の見直しのところでふえているというご理解でお願いしたいと思います。

奥村 影響を受ける世帯の詳しい状況ですが、実際には敷地全部が影響を受けるというわけではなく、幾つか区分を分けていまして、ゲートですとか、バンダリウォール、敷地の境界の壁、メインストラクチャー、これは住居の部分に当たると思うのですが、オープンスペースということで、庭であり、畑であるというところで、例えば1点例を挙げますと、ゲートは全面的に影響を受けるものの、メインストラクチャーは影響を受けないとか。ゲート、バンダリウォール全部影響を受けるが、メインストラクチャーは3,270スクエアフィートのうち261フィートだけですか、メインストラクチャーが全面的に影響を受けるところまでいろいろございまして、そこはそのような区分けで調査を行っております。

前川 若干説明させていただいたのですが、より詳しい話がパキスタンの白井さんから何か追加のできるのであれば、加えていただけますでしょうか。

白井 今、奥村さんから説明がありましたように、細かい調査は全部やっておりますけれども、奥村さんがおっしゃったように、もしやり出そうとすると全部数えなければいけないのです。そこまでカウントはしてございませぬ。60から180に増えたという理由の一つは、2月、

3月のときの基本調査の仕方が、まだ線形を、これは前にもご説明差し上げましたけれども、盛土と切土等のことについては考えずにやっておりましたので、増えたということになっております。なぜ切土、盛土を余り考えなかったのかということ、それは一つ、もし切土、盛土のことを考えれば、最初からある程度もっと幅の広い敷地を確保するというポリシーでやれば多分最初から180なり、もっとふえていたかもしれないのですが、それをやってしまいますと、住民に対して、おれもすごく影響を受けるのだと、変なエクステーションがあるということも考えまして、最初は既存道路をなるべく使って影響を抑えるという形でお話をしておりました。基本設計の段階でもっと切土、盛土等の設計ができていればよかったのですが、時間的に非常に無理がありまして、最終的に切土、盛土が入った詳細な地図を環境グループが手に入れたのは8月になってから、そういう手戻りがあったということもございます。

野村委員 私の勘違いがあるのかもしれませんが、私が問題にしているのは、追加された交差点に伴う住民移転の部分にほぼ特化しています。したがって、もし交差点の追加に伴って新たに発生した移転数が少ない、60から180の差である120のうちのごくわずかであるということであれば、私がコメントしている内容の大方はバックグラウンドを失うので、そのところをはっきりさせていただければありがたいと思います。

ただ、一つだけ申し上げると、先ほどの説明で、必ずしも一家全員、一つの家が丸ごと移転するというケースばかりではなくて、庭先をかすめるケースもあるのだから大丈夫ですみたいな説明がありましたけれども、そんなことは決してないと思います。一部分であろうと、1センチ平方メートルであろうと、自分の土地を失うということについて、抵抗する人は抵抗する。権利を主張する人は主張します。そこに軽重はないと思います。ましてやたかだか2キロの道路をつくるために180世帯を動かさなければいけないということは、はすごくリスクのある事業で、十分な準備をしておく必要があると私は思っております。

村山委員長 それでは、交差点を新規に加えたことによる住民移転の数、もしわかれば願いいいたします。

白井 これも全部数えないといけないので、いかがいたしましょうか。もしよろしければ、数えた段階でご報告申し上げますが。

村山委員長 時間内で難しいようであれば、また後日その点について野村委員にご連絡いただけますか。最終的な答申については今日の後また例によって委員の間でまとめますので、その段階で事実確認をしていただいて、最終的に答申、コメントをまとめていただければと思います。よろしいですか。

前川 はい、結構でございます。多分180全部リストアップして、位置関係と、それからオーナーの名前と、ストラクチャーのタイプとか、すべてリストアップはされておりますので、分類して統計処理をさせていただいて出させていただきたいと思います。

村山委員長 よろしく申し上げます。

あとは私から出させていただいたものですが、前回の説明会を欠席しましたので、そのとき情報提供されたかもしれませんが、住民移転に関する計画については、資料は配られたのでしょうか。

奥村 住民移転計画については、前回6月のときにはお配りしているのですが、今回の最新版が届いたばかりでお配りできていない状態です。まだドラフトで幾つか修正点もあるような段階になっています。

村山委員長 環境社会配慮ですので、社会配慮を考える上では住民移転計画は当然必要になると思います。ぜひお配りいただきたいと思います。

前川 わかりました。一、二週間ぐらいで.....。

白井 細かい修正をすればすぐにでもお渡しできると思いますので、奥村さんと相談させていただいた上で、すぐご返答いたします。

前川 1週間以内ぐらいでお手元に届くようにさせていただきたいと思います。

村山委員長 それを確認した上で最終的には答申をまとめたいと思いますので、よろしく申し上げます。

最後に、環境モニタリング、計画の部分、お願いいたします。

奥村 環境モニタリング管理計画のところ、9番、Section7の内容について、村山委員長から、今後の運営組織にモニタリングや管理計画の項目が加わって充実したと思う。ただ、費用のところは空欄、不明になっているので、充実してほしいというコメントをいただいております。これはお配りしたコメント対応案の添付資料の2のところをご覧いただきたいのですが、一番右端にCostという形で記載しております。なお、この部分には“Estimated”という単語を後ほど追加しようと考えております。

それから、10番、第7章の環境モニタリング計画と環境管理計画に関してのコメントで、まず1点目、7章のテーブル7.1環境モニタリング計画の中で、まず1つ目が、こちらの対応案については今朝、委員からいただいたコメントですので、対応案をお配りできていないのですが、口頭で申し上げますと、1つ目、Air Quality、Water Quality、Noiseについて、測定場所や測定頻度はどのような指針に基づいて設定しているのかという質問を受けておりますが、

これに関しては特にパキスタンの中で何か法的な指針とか、根拠があるというものではないです。ただ、今回のバイパスは5.1キロの区間なのですが、その中で代表性のあるところとして、一番南のところの大規模橋梁のところ、それから中間地点のところでは各種構造物や公共施設が存在する地点、それから一番北の端の改良予定の第4交差点、この3カ所を代表性のあるところということで選定しております。

それから、2つ目の(2)のご質問、Table7.1、これは多分7.2だと思うのですが、この環境管理計画の内容について、先ほど最初の方3番のところでご質問いただいた内容と少し関係があるのですが、Water Pollutionについて、Wasteに関してコンストラクションステージでは対応策が記述されているがオペレーションの段階ではその記述がない。ここについてMitigationの対策案というのを検討しなくてよいのかということと、同様に、Water Pollutionについてもオペレーションステージの記述がないというところでご質問をいただいております。

先ほど述べたところと重なるのですが、まず、EIAの5.7.1のソーシャルイシューズのところ、先ほど申しました本体のマスタープランの中でムザファラバード市全体の下水道とか、こういったもの、下水道、廃棄物についての人口増加に伴う計画というところを提案しております。今回も後番3と同じく、マスタープランでカバーする内容というところで、EIAからは省いております。ただ、廃棄物に関しては、建設段階では当然発生しますので、そこは監視するというようにしております。

以上です。

村山委員長 それでは、ここの部分、いかがでしょうか。

田中委員 今のご説明で背景がわかったのですが、水のことは下水道が全体のマスタープランとしてあるということのもわかりましたが、Wasteのことについていうと、これは供用段階も建設段階も一応あると、インパクト、イエスと言っていて、たしかマネジメントプランにはこの記述がない。Table7.2に私が見たところなかったものだから、さて、どういう管理をしていくのかなということで、そここのところの記述があるべきではないかというのが(2)のポイントです。この点いかがですか。

前川 Wasteにつきましては、建設段階で出てくるWasteの規模というのと、その後で人口増加が主な根拠となってふえてくるであろうごみの問題というのは、対応の仕方は全然違うと思うのです。今回のEIAの方できちんとか書かなければいけないのは、建設に伴って大きなボリュームで発生する建設廃土、このあたりのお話であって、その後、その道路が使いやすく

なったがために住民がふえて、ふえていくごみの対策まで、どのようにモニタリングをして、どのようにMitigationのマネジメントを行うのかというところは、対象外というところで考えさせていただきたい。ただ、対象外といいましても、それは道路のF/SのEIAというところであれば対象外という形でさせていただきたいのですが、実は、もう一つ大きなところで、ムザファラバードのマスタープランという位置づけでは、若干この辺に気をつけてというようなところについては、記述はさせていただいています。こういうご説明になるかと思えます。

田中委員 今、ご説明のあった中で少しわかってきましたが、つまり、下水、汚水は下水道整備の計画があり、マスタープランであるので、そこで対応していきますというご説明が前段にありました。廃棄物計画のようなものも市全体、あるいは特に人口増加地域を中心に本来つくって、そういう中に組み込まれていくのです、そういう方向であれば私は理解できるのですが、その点の関係をきちんとつけた方がいいのかなという、そういうコメントです。

前川 下水処理の影響の話と、ごみのところというのはかなり違ってくるところがありますので、その辺マスタープランを再度チェックしまして、若干マスタープランでこういうような方向でというところは言及をしておく方がいいのかと思えますので。

田中委員 EIAの中でご説明のように、この中だけでとじておくというわけにいかないと思えますので、そういうふうをお願いしたいと思います。

前川 そこは勘案して、追記を検討させていただきます。

村山委員長 それでは一通りご覧いただきましたが、全体を通じて何かもし追加でありましたらお願いいたします。

原科 扱い方で確認です。今、いろいろご回答いただいたこと、確認したことはきちんと回答書を書き直すようなことになりますね。先ほど真崎委員がおっしゃったテント生活者の方の、先ほどの説明をきちんと書いていただいた方がいいと思えますので、そういうふうにしていただきたいと思います。なるべく説明は丁寧にやった方がいいと思えます。誤解を招くと後でかえってよくないと思えますので、よろしく申し上げます。

前川 了解いたしました。

村山委員長 そのほか、いかがでしょうか。

今回の報告の中で、大気汚染のことですけれども、浮遊粉塵が全体的に多いという、そういうデータが出ています。ですから、これは恐らく今後のモニタリングが相当大事だということですが、そのうち自然由来というのはどれくらいなのか。そのあたりがわからないと、モニタリングしていても一体どの程度対策をとる必要があるのか、よくわからないような

気がします。相当自然由来が多いのでしょうか。それともやはり道路交通がかなり寄与しているのですか。

白井 自然由来かどうかというのは、私どもよくわからなくて、A J Kの環境庁に資料はないのかという話はしたのですけれども、測定器具を持っていないので、今まで全く調査をしていないというご回答でした。ですから、この、例えばPM10とか、そういうことをやろうとすると、これはこれで一つのプロジェクトになってしまうのかなというぐらいの感じではあります。

今、J I C Aで無償援助のA J Kは入っていないですけれども、他の州にそういう測定機械を入れて、今年から技協が入ってやり出していますので、それを今後どういうふうに広めていくのかというような話になるのかもしれない。今、そういう状況です。

村山委員長 データを見る限りはEPAの基準を超えているような地域もあつたりしますので、今後の対応いかんによっては人工的な原因であれば対応しないといけないと思いますので、もしかするとそこも答申に含めるかもしれませんが、よろしく願いいたします。

それでは、ほかになれば、先ほどの住民移転に関する計画の部分は後ほど文章をいただくとして、それを踏まえた上で答申をまとめていきたいと思います。例によって電子メールで交換ということになると思いますので、担当委員の方々はよろしく願いいたします。

それでは、第1議案は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。

次に、第2議案に移りたいと思います。第2議案は、要請段階カテゴリーA案件のコメント案ということです。事務局からご説明をお願いいたします。

渡辺 議題がついておりますペーパーの2枚目でございますけれども、要請の出ている案件について、2件要請内容をご紹介させていただきたいと思います。

1つはカンボジア第2メコン架橋という、開発調査を行いまして、審査会の諮問もいただいた案件でございます、先日フォローアップ調査の報告をさせていただきましたけれども、これについての無償資金協力の要請が出ております。

プロジェクト背景としましては、カンボジアからベトナムに抜けるアジアハイウェイでメコン川を渡る部分についてフェリーに依存していて、同区間のボトルネックになっているという説明がございます。この事業概要はネアックルンのメコン川渡河部における橋梁とアプローチ道路の建設というものでございます。立地としては、このネアックルンの場所ですけれども、6つのコミューンと16の村落が存在しているという地域でございます。予想される環境社会影響としましては、開発調査の結果から、動物、魚類、それから大気汚染、振動、地域経済への影響、建設工事時の感染症の増加、非自発的住民移転等の影響が予想されております。環境社

会配慮審査チームのコメントとしましては、開発調査によって大規模な住民移転の発生や地域経済、自然環境への影響が指摘されており、相手国の制度上もEIAの実施が求められというようにしております。現在情報公開中でございます。

もう一枚あけていただきまして、バングラデシュのベラマラ発電所建設に係るフィージビリティ調査ということで、開発調査、フィージビリティ調査を行う案件でございます。プロジェクトの背景といたしましては、バングラデシュ国が電力不足に陥っている中で、ガスパイプラインが敷設されたということで、東部から西部へのガスの輸送が可能になったという背景から、コンバインドサイクル発電所の建設に係るF/Sの要請があったというものでございます。

F/S調査の内容としましては、資料にございますとおり、発電所の建設につきまして、建設位置や発電容量、発電タイプなど、既存のガスタービンの撤去計画、450メガワット発電機の基本設計等、フィージビリティを確認し、建設スケジュールを立案するというものでございます。

立地につきましては、既設発電所を撤去した跡に建設するというので、新規の用地取得はない見込みというようにされております。

予想される環境影響としましては、天然ガスを利用した火力発電所ということで、石炭火力よりは影響が小さいと思われかもしれませんが、大気汚染や排水による影響というものが予想されております。

環境社会配慮審査チームコメントとしましては、大規模なガス火力発電所のフィージビリティ調査であり、大規模な大気汚染等の重大な影響の可能性があることから、適切な環境社会配慮が必要であるとしておりまして、9月18日から情報公開を実施しております。

以上でございます。

村山委員長 それでは、この2件、こういったコメントでいくということですが、何かご意見、ご質問がありましたらお願いいたします。

バングラデシュの発電所については新規ということだと思いますが、第2メコン架橋の件は、開発調査で一度答申を出されました。さらにフォローアップ段階でも調査に対してコメントを出したわけです。これもつい最近の話です。ですから、私としてはこの時期に無償の資金協力ということでこの案件が出てきたことには驚いております。既にコメントを出して、フォローアップの段階でもコメントを出していますので、この段階でのコメントの中に一部反映をいただいた方がいいかなと思っていますので、ご検討いただきたいと思います。

原科 私も村山委員長と同じように驚きました。開発調査で審査したばかりのものが無償で

出てくるのは非常に理解に苦しむというか、援助を受ける側のインセンティブがまるで違いますね。だから日本はきちんと円借款とか、有償でやってきたわけです。無償というのは全くインセンティブが変わってくるので、当事国の対応は全く変わってくるでしょう。これはどういうことなのかと思います。これは事業費は幾らの規模の事業ですか。無償という、そんなに規模は大きくないということだと思ったのですが。これはどのくらいの規模なのですか。

渡辺 うろ覚えの数字なのであいまいですけども、日本円に換算して七、八十億円程度だったと思います。

原科 無償で一つの事業でそのくらいの規模のものは過去にも結構あったのですか。

渡辺 どの程度あったかは把握していませんが、この程度のものもありますけれども、数は少ないと思います。

原科 やはり少ないですね。前に、このガイドラインをつくるときの委員会で、無償は基本的に規模が小さいというふうに教えていただいたので、今日は非常に驚きました。環境社会配慮、いろいろなことを考えた場合に、ちょっと困りますね。どう考えていいのか。これは審査会のマターでないのかもしれないですけども、審査会が審査していたときの前提条件と随分変わってきますね。どうなのですか。

渡辺 前提条件と申しますか、開発調査自体はその次のファイナンスが何によって行われるかというのはわからない状態でやっておりました。ですので、当然相手国にとってもどういう要請を出すか、まず相手国の判断としてございます。

原科 ファイナンスについては、どこかだれかわからない。開発調査というのはそういうことですか。開発調査というのは次は有償資金協力で、もちろんどこから借りるかはわからないけれども、枠組みとしては有償資金というフレームワークの中でやっているものだと私は理解していたのですけれども、そんなことはないのですか。

木下 必ずしもそういうことはなくて、開発調査の場合は、いろいろなメニューを出していく事業ですので、過去もそれは無償とか、技プロがそこから生まれることもありますし、当然ながら有償の借款につながるものもありますし、大体有償だけというケースは余り多くないぐらいの事業になっています。ですから、今、プログラムの議論もしていますので、基本的に開発調査事業ではいろいろな、特にマスタープランなどについてはいろいろなメニューを出さないといけないという状況にはなっております。

原科 そうすると、事業規模も余り関係なしに、そういうことは余り……。私の認識だと開発調査は大規模事業だという認識だったのです。そういうことはないですか。

木下 それはかなりクラシカルな概念、70年代、80年代の、クラシカルな概念ですので、今は必ずしもそんなことはないと思います。

原科 いずれにしても、七、八十億円は大きな事業ですね。

木下 それはそうです。

原科 この事業に関してはとにかくそういったことで、無償でということに対しては相当慎重に考えないとリスクーだと思えます。是非、慎重に検討して下さい。

田中 私は、2年ほどこのメコン第2架橋にかかわりましたので、少し追加のご説明をしようと思います。実は、全長6キロというアプローチ道路も含めての距離ですけれども、この中でステークホルダー協議を先方カンボジアの公共事業道路省とも協議しまして、今までのJICAの開発調査の中では最もきちんとやった事例なのです。ところが、やはりそれが終わって、最終的な審査会の答申にかかった時点で、「交通需要予測は本当に需要予測のとおり橋の必要性を担保できるようなものになるのでしょうか。」というようなところが議論になりまして、そしてフォローアップ調査が行われているわけです。そのあたりはこの前ご説明があったと思いますけれども、非常に重要なポイントになってくるのではないかと考えております。

先ほどインドの貨物鉄道ときは時間がございましたのでお話しできなかったのですが、私ども今JICAとJBIC共同で「円借款のための環境社会配慮トレーニングコース」というものを、途上国で外国の環境社会配慮を担当している円借款担当部門の方々を日本にお呼びしてやっております。ちょうど2カ月前、私どもは十数カ国の円借款担当者の、特に大型インフラ担当の方を日本にお呼びしまして、東京で研修していたのですが、現場研修として奈良県に参りまして、大和北道路という、道路の案件を実際にやっておられる方々のご説明を聞いてまいりました。これは皆様方これから審査をなさるのに少し日本の現状も知っていただいた上でなさっていただけるといいかなと思って申し上げるのですが、そこでは今回国土交通省の皆さんが私たちにも協力してございまして、外国の方の研修を行ないました。12.4キロの区間でやる幅員18メートルの道路なのですが、そのために昭和60年代から計画がずっとありまして、それこそ長い協議を重ねてきて、ようやくアクセスに入ることができたのが平成16年で11月に方法書というのが出されています。そして、その方法書に基づいて実際にドラフトのEIAができ上がったのが平成18年9月です。わずか12.4キロの区間でも、今、これくらい時間をかけて行い、そこにはほとんど住民移転も発生しないのです。高架橋と地下を通すということなのですけれども、それでもきちんとしたことをやらなければいけないというのが、今の日本の国土交通省のパブリック・インボルブメント（PI）の一つのグッド・プラクティスとして行

われているということを私たちも勉強してまいりました。

したがって、このカンボジアにつきましても、それから先ほどのインドの貨物につきましても、そういう日本の状況も考慮した上での環境社会配慮はどうあるべきかというところは非常に重要になると思います。

かつ、JICAの環境社会配慮ガイドラインというのは、現在世界銀行が持っているガイドライン以上にもっと配慮しなければいけない部分も部分的にはございますので、それぐらいのレベルで本来やらなければいけないということもございます。メリハリが必要になりますけれども、大事なところは非常に慎重に、かつ丁寧にやっていかなければいけない、そういうふうに私、個人的には、環境社会配慮に携わっている者として思います。残念ながら私はインドの貨物鉄道の案件にはかかわってはおりませんので、情報はほとんど存じませんが、以上です。

田中委員 今日いただいたこの2件の案件ですが、情報公開されているということですが、これはどのレベルまで公開されているのでしょうか。例えば社会審査チームのコメントというのでも公開されているのですか。

渡辺 情報公開されておりますのは、英文の部分でございます。和文の部分は情報公開されておられません。

田中委員 今、これでいいかどうか、判断を求められているのは、この環境社会配慮審査チームのコメント、カテゴリーA、この表現がこれでいいのかという、中心的にはそこなのか。

渡辺 私どもからカテゴリー分類が何で、環境社会配慮面についてのコメントを外務省に出すというものになっておりますので、それについてさらにコメントすべきことがあればご意見いただければというように考えております。

野村委員 カンボジアの第2メコンの場合であれば、今、田中委員がコメントされた箇所、文書の末尾がEIAの実施が求められるというふうになっているのですけれども、これはさらに今後EIAをやってくださいということを外務省に対してコメントするという意味なのでしょうか。

渡辺 これはカテゴリーの定義の中で相手国の制度によって詳細な環境影響評価が必要な場合というのをカテゴリーの定義に書いてあるものですから、その参考として相手国の制度上必要なものについて参考情報を提供しているということでございますので、影響そのものについて何か指摘している、ないしはさらにEIAが実施が必要かどうかということを示しているもの

ではありません。

村山委員長 事実を書いているということです。

田中委員 この案件は、ごく直近にフォローアップ調査、内容を見てコメントを出していますね。したがって、その内容がこの1行目、ここに圧縮されている、凝縮されている、そういうことでしょうか。

渡辺 基本的に圧縮されて書いておりますので、さらにここを強調すべきというところがございますら、ご意見いただければというように考えております。

村山委員長 今の記述であれば、あくまで開発調査によってこういうことが指摘されているということですから、審査会の答申は特には書かれていないと思います。そういう意味では、答申の中では開発調査とフォローアップ調査に対して答申とコメントを出したわけですけれども、その中で、共通して交通量の調査に関して今後継続するということが含まれているので、少なくとも審査会はこういうことを指摘している。主語を明確にさせていただいて構わないので、それは入れていただいた方がいいと思います。

住民移転に関しても指摘は両方とも出ていますので、そこについても、短くて構いませんから、ぜひ入れていただきたいと思います。

これまで要請確認段階で、既に審査会が関わった事例はなかったように思います。そういう意味では、今までは前例がないですけれども、この件についてはせっかく意見を出していますので、ぜひ入れていただきたいと思います。

それでは、ほかにいかがでしょうか。恐らく、この案件についてはいろいろと議論があると思いますので、20日まで情報公開がなされている中で、もし意見が出てくれば審査会で共有をしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

野村委員 第2メコンの方は、公式レベルの話としてこの審査会として関与していく段取りがあるのでしょうか。

渡辺 これはまだ要請段階でございますので、採択されるかどうか、これは政府が検討しているという段階でございますので、採択されないということになればJICAとしての関与もありませんけれども、もし採択になれば、カテゴリーAの案件でございますので、また審査会に諮問させていただくということになります。

村山委員長 ほかによろしいでしょうか。

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。

あと、今後の予定ですが、簡単にご紹介ください。

渡辺 次回でございますけれども、10月22日月曜日3時から、議題はインド国の幹線貨物鉄道調査の答申案の協議を予定しております。その次ですけれども、11月12日の予定でございますけれども、議題を見ましてまた時間を設定させていただきたいというように考えております。以上でございます。

村山委員長 それでは、よろしく願いいたします。

その他ですが、異動があったということですので、ご紹介とご挨拶をお願いいたします。

木下 最後に、その他ということでご報告を一つさせていただきたいと思います。

昨年の8月1日に私企画調整部の次長、かつ兼務の方が重要なのですが、ジェンダー環境社会配慮審査グループ長ということで、この審査会に参加させていただきました。1年2カ月と短かったですけれども、実は本日付で沖縄センターに、JICAは国内にセンターがありまして、そのセンター長をやりなさいということを押命されましたので、今日からということになっております。ただ、4日までは私は現業の部分でも兼務的にやっておりますので、今日は参加させていただきました。

若干1年2カ月を振り返りますと、第1期の審査会のメンバーの方ともお話ししましたし、中間的ないろいろなレッスンみたいな話もしてまとめていただきました。2期目で引き続き村山委員長のもと、10回ということで、毎月1回のペースで着実にやっておりますので、かなり熟成してきているかなと思います。そんな中で、ただ、まだ今日もいろいろな議論がありましたけれども、役割をどうしていくのかとか、深さをどうするのかというような、難しいところはあろうかと思っておりますけれども、引き続き委員の方々、村山委員長のもとでしっかりやっていただけたらと思います。

沖縄センターですけれども、環境に関しては非常に、コースも何本も自然環境保全についてやっております。マングローブとか、珊瑚礁に危機的な部分もあるみたいですが、ぜひ何らかの折りにはまた電話をして来ていただきたいという話もあるかもしれませんので、そのときはよろしく願いします。委員ということではない、違った立場ということになるかもしれません。大学の先生とか、そういった立場になろうかと思っておりますけれども。

もう一点、後任にはアメリカの熊代という所長が決まっております。10日間ほど空席になりますけれども、15日には着任するということになっておりますので、彼に任せたいと思います。短い時間でしたけれども、どうもありがとうございました。

村山委員長 それでは、ほかに何かございますか。

長谷川委員 インド案件の際に、原科先生から3つのNGOが抱えたコメントをもらったの

ですが、審査会としてこれは単に参考程度にやるのか、あるいは一つ一つに審査会として何か答えてあげるのか、どういう対応になってきますか。

渡辺 文章を見ていただきますと、あて先がJICAの理事あてになっております。ですので、基本的にはJICAで対応を考えるものというように考えております。

村山委員長 審査会宛てはCCだったと思います。ですから、こういう意見があるということは委員の方々は認識をしていただきたい。さらに、コメント案、それから答申案の協議の段階でも、もしこれに対して具体的に回答した方がいいというご意見が出てくれば、それはまた別途考えたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、もしほかになければ、今日はこれで終わりにしたいと思います。