

環境社会配慮助言委員会
第49回 全体会合

日時 平成26年7月4日（金）14：30～17:05

場所 JICA本部 1階113会議室

（独）国際協力機構

午後2時30分開会

○長瀬 それでは、時間になりましたので、第49回全体会合を開始させていただきます。

冒頭にいつもながらマイクのお願い、注意点を3点申し上げます。

逐語議事録を作成しております関係で、ご発言される際には必ずマイクを使用してご発言いただきますようお願いいたします。1点目です。

2点目、ご発言の際にマイクをオンにし、ご発言が終わりましたらオフにさせていただきますようお願いいたします。

では、3点目、マイクは3、4人に1本程度でのご使用となっております。恐れ入りますが、適宜マイクを回していただくなど、ご協力いただきますようお願いいたします。

以上です。

それでは、委員長、よろしくお願いいたします。

○村山委員長 それでは、最初が案件概要説明で、今日は1件ということです。

インドの高速鉄道の開発計画で、スコーピング案の段階ということです。

それでは、最初にご説明よろしくをお願いいたします。

○庄司 それでは、ご説明させていただきます。

インド国高速鉄道開発計画プロジェクトの案件概要についてということで、経済基盤開発部運輸交通・情報通信第一課の庄司がご説明させていただきます。

本日の発表内容ですが、こちらにございますように、調査の背景、案件概要、調査方針、調査対象地域、建設予定地の現状、高速鉄道基本計画、環境社会配慮事項、今後のスケジュールの順番でお話しさせていただきます。

まず初めに、調査の背景です。

本件ですが、2009年12月にインド鉄道ビジョン2020というものが2020年までの長期ビジョンとして策定されております。

これは一つ目に国家全体の包括的な成長、二つ目、インド国全域における全階層の人々の発展と統合、三番目、大規模な雇用の創出、四番目、地球環境への対応という四つの国家的な目標に向けて策定されたもので、この目標として大幅な収入の増加、ネットワーク、輸送容量の拡大、安全性、環境適合性の向上、旅客サービスの革新が掲げられ、在来線旅客、高速鉄道、貨物の鉄道分野と荷物、広告、通信などの事業開発分野に関する目標も示されております。

その中で、最高速度250キロから350キロの高速鉄道については、2020年までに少なくとも4路線のプロジェクトの実現を掲げており、その中の一つがこのムンバイ・アーメダバード区間であります。これをもとに、2009年、インド政府はムンバイ・アーメダバード間について、プレFSを実施しております。

その後、2013年5月29日、インドのシン首相、日本の安倍首相の両首相の間で、日

印共同声明が発表され、ムンバイ・アーメダバード路線の共同出資による共同調査の実施が決定しております。

日印共同声明のほうは、皆様にお配りはありませんが、具体的には「シン首相はインドのインフラ優先順位、事業可能性、財源に基づきインドは当該事業を計画する旨述べた。両首脳は、両者が、ムンバイ＝アーメダバード路線の高速鉄道システムの共同調査に共同出資することを決定した。」と記載されております。

これを受けまして、2013年10月7日、インド鉄道省とJICAが共同調査に関する協議議事録、MOUを締結し、2013年12月より本調査を開始しております。そして、つい先日、2014年6月13日に第一段階が終了し、高速鉄道基本計画案というものが承認されております。

案件概要です。

本調査ですが、インド国に適した高速鉄道システムの提案を目的に、開発調査型技術協力のスキームとして実施するものであります。

調査期間は2013年12月から2015年6月までの18ヵ月の予定で、2013年12月から2014年6月までを第一段階、2014年7月から2015年6月を第二段階と分けております。この内容は後ほどご説明いたします。

環境社会配慮につきましては、まず第一段階で収集した情報に基づき、第一段階終盤から第二段階序盤にかけて、SEAの考え方に基づくスコーピングの検討を進めることとしており、現在スコーピングの検討を始めたばかりという状況であります。

今般、スコーピング実施段階となったことから、案件概要説明を行うものであります。

なお、ワーキングの予定は今後のスケジュールのほうでご説明いたします。

三番目の調査方針です。

全体の調査概要としては、先ほどからご説明のとおり、ムンバイ・アーメダバード間の高速鉄道の開発計画の策定を行うことでありまして、調査全体としては第一段階で世界の高速鉄道を比較しながら、インド国に合った鉄道システムを提案し、高速鉄道基本計画案を策定することとしており、具体的には、既存調査のレビュー、世界の高速鉄道の比較に基づいて、高速鉄道基本計画案を策定する、ということを行ってきております。

その間の環境社会配慮の部分ですが、自然環境事業対象地域の調査、関係者との情報共有を通じまして、基礎情報収集調査を行ってきました。ここまででインド国に合った鉄道システムの提案を行い、インド国側による承認を受けることとなっており、つい先月これが承認されたところでございます。

次に、第二段階で第一段階で策定された高速鉄道基本計画をもとに、建設計画等を策定することとしており、具体的にはここに記載の、建設計画及び運行・維持管理計画の策定、概略事業費の算出、事業スキーム及び事業実施体制の検討、経済財務分析、

関連法制度・基準及び人材育成に関する検討などを行う予定としており、環境社会配慮としては、環境アセスメント報告書案の作成、住民移転計画案の作成を行う予定になっております。

続きまして、調査対象地域です。

調査対象地域は、インド西部のムンバイからアーメダバード間約500キロです。こちらの図にありますように、南端のムンバイ、右は拡大図になりますが、ムンバイから北上しまして、途中、スラート、バドーダラといった都市を経由して、北端のアーメダバードに至る500キロの区間となります。

沿線州しまして、マハラシュートラ州、グジャラート州の二つの州がありまして、前者は面積が30.7万キロ平方メートルに人口が約1.1億人住んでおります。この州の主な都市としましては、人口1,200万人を抱えるムンバイがございます。

後者、グジャラート州のほうですが、面積19.6万キロ平米のところに約6,000万人が住んでおります。主要都市として、終点の人口550万人を抱えるアーメダバード、途中駅として450万人のスラート、人口160万人のバドーダラなどが存在しております。

建設予定地の現状について何か所かご紹介いたします。

まず、ムンバイ駅付近です。

左上の図は、航空写真に赤線で計画路線を示したものであります。

ムンバイですが、こちらは左下の図に示しますように、南に先細る半島状の地形になっておりまして、中心市街地、いわゆる旧市街地は半島のこちら、先のほうに形成されており、この付近は都市地域ですとか住宅密集地域となっており、道路混雑も深刻な状況となっております。

また、旧市街地は飽和状態となっているため、現在北方向ですとか、このターネクリークという水路といいますか、クリークを挟みまして、反対側、ナビムンバイエリアへと新しい街が広がってきております。これらの状況に鑑みまして、高速鉄道の駅は旧市街地から約15キロほど北側の「バンドラクルラコンプレックス」付近に設置することを計画しております。

この付近はメトロ2号線、3号線のルートが計画されており、東西方向はメトロ2号線、南北方向はメトロ3号線を利用することで、この駅への広域アクセスがよくなると考えております。

現在は、写真のとおり将来開発用地としてムンバイ・メトロポリタン・リージョンデベロップメント・オーソリティーが所有している空き地となっております。高速鉄道の駅自体は、ここに地下構造として設置することを計画しております。

続きまして、途中のバドーダラ駅付近です。

この駅はムンバイとアーメダバードを結ぶ在来線の駅でもありますが、デリー方面へも鉄道が分岐するジャンクションの駅となっております。このため、高速鉄道の駅の検討に際しましても、在来線との乗り換えを考慮して、既存の在来線の駅に併設す

ることを想定しております。用地買収や住民移転を極力避けるため、駅付近は既存線上空の空間を活用した高架構造とすることを検討中です。

なお、周辺は住宅地や公園等となっております。

最後に、終点のアーメダバード付近です。

アーメダバードの市街は、既存のアーメダバード駅を中心に広がっており、また在来線の駅としまして、この写真のように広大な駅敷地を持つ主要駅であるということから、この駅に乗り入れることを想定しております。パドーグラ駅と同様、用地買収や住民移転を極力避けるため、駅付近は既存線上空の区間を活用した高架橋構造とすることを検討中です。周辺は駅構内、市街地、貨物ヤードなどとなっております。

次に、高速鉄道基本計画について説明します。

冒頭説明しましたとおり、第一段階では世界の高速鉄道を比較しながら、インド国に合った鉄道システムを提案し、高速鉄道基本計画案を策定するということになっておりました。ここに示す表は、その高速鉄道基本計画の主要な諸元であります。

例えば、営業最高速度は開業時に320キロ、設計最高速度は350キロとすること、建設方式は高速鉄道新線を建設し、在来線と乗り入れをしないこと。この意味ですが、フランスのTGV方式などでは、主要都市において高速鉄道列車が在来線に乗り入れる方式を採用しておりますが、これは在来線の線路容量に余裕があるときにできる方式であり、今回のインドのケースでは、既にムンバイやアーメダバードといった都市では、通勤列車で在来線の線路容量がいっぱいであり、ここに高速鉄道列車を入れ込む余地がないことから、専用線方式というふうになったものです。

次に、軌間です。つまり列車が走る左右のレールの幅のことですが、1,435ミリ、標準軌とすること、インドの在来線は軌間が1,676ミリ、広軌というものでありますが、それとは異なる標準軌とすることです。その理由は、300キロを超える高速鉄道は世界的に見ても1,435ミリの標準軌しか存在しないため、確立された技術である標準軌を採用することとなったものです。

その他、線形条件として高速走行を確保するため、最小曲線半径6,000メートル、最大縦断勾配25パーミルを原則とすること、運転方式は複線単方向、つまり複線でおの一方通行とすること、車両は機関車方式ではなく、動力分散方式、車体構造は高速鉄道で一般的かつ軽量で加工しやすいアルミニウム合金、そして車体幅はインドの事情から、大量輸送の確保が必要であり、今のインド国鉄の車体幅3.2メートル以上を確保しつつ、日本の新幹線、つまりこれが世界の高速鉄道の最大車体幅となりますが、3.4メートルとすること、き電方式は世界で一般的な交流2万5,000ボルト、信号通信システムは同じく世界で一般的な車上信号方式とすることなど、高速鉄道を検討するに際して基本となる条件が先日6月のJoint Monitoring Committee、JMCにおいてインド側に承認されたという状態です。

次に、環境社会配慮事項です。カテゴリー分類はAです。

その分類根拠ですが、国際協力機構環境社会配慮ガイドライン、2010年4月公布に掲げる鉄道セクター及び影響を及ぼしやすい特性、大規模非自発的住民移転に該当するためです。適用ガイドラインは、国際協力機構環境社会配慮ガイドライン、2010年4月公布となります。

調査ですが、第一段階の2013年12月から2014年6月は環境社会配慮にかかわる基礎情報収集として、デリー、ムンバイ、アーメダバードにおいて、地方自治体、運輸関係者、地域住民、NGOなどが参加した関係者の情報共有を行ってまいりました。

第二段階では、2014年7月から2015年6月ですが、具体的にEIAの報告書作成、RAPの作成を行うこととしております。

今後、精査を行ってはいきますが、本事業の影響を受ける人々、マハラシュートラ州3地区及びグジャラート州8地区のPAPsを対象と考えております。この地区の住民の数等については、第二段階で詳細に検討をしてまいります。

なお、この第二段階において助言委員会には第1回ワーキンググループスコーピング案を来月の1日、第2回ワーキングドラフトレポート案を2014年度末から2015年度初に付議していくことを予定しております。

今後のスケジュールですが、繰り返しになりますが、2013年12月から調査を開始して、只今インテリムレポート1がまとまって、JMCで承認が得られたというところでありまして、ここから2014年11月にインテリムレポート2、2015年2月にドラフトファイナルレポート、2015年6月にファイナルレポートをまとめる予定です。

環境社会配慮関係では、今回が全体会合ということで、第二段階においてスコーピング段階、ドラフトファイナル段階にステークホルダーミーティングを開催し、こちらは先ほどご説明したとおりワーキングに2回かけていく予定でございます。

以上になります。ご清聴ありがとうございました。

○村山委員長 ありがとうございました。

それでは、この案件について何かご質問がありましたらお願いいたします。

○米田委員 すみません。一つ教えてください。

ムンバイ駅を地下構造にした理由というのは、何か理由があるのでしょうか。

○庄司 ご質問ありがとうございます。

ムンバイ駅付近ですが、こちらはちょっと見にくくて恐縮ですが、既存市街地のほうも含めまして、このあたりも住宅でいっぱいになっているということと、こちらは在来線も走っておるんですが、基本的にそれほど線形もよくないということもあり、地下構造という形で、極力影響を少なくする形というふうに考えております。

○米田委員 そうしますと、現在は空き地であると書いてありますが、空き地の面積は十分でないという理解でよろしいのでしょうか。

○庄司 こちらの駅として必要な空き地の面積というのは、十分確保されております。

○松本委員 500キロの間なのですが、18ヵ月でやられると。これは状況によっては

二つの区間に分けるとか、優先区間にするとか、そういうことはなく、これはスタート段階から500キロ全てを18ヵ月でやるということなんでしょうか。

○庄司 ムンバイからアーメダバード、主要都市がやはりムンバイとアーメダバードということで、ここを一発で結ぶことを考えております。

○作本副委員長 ちょっと二つ、三つ質問させてください。

この四つの新幹線のプロジェクト、インドのどの地点と地点なのか、ちょっと後でおよそで結構ですから、この計画の中で2020年の策定の中で示されていれば教えてください。それが一つ目です。

二つ目は、前にインドの新幹線についてはいろいろ議論があって、既存の鉄道網、特に物資輸送の鉄道網を整備しようということで、もちろん新幹線の構想は当時からあったわけですが、そのときにはゲージ（線路の幅）が違うから接続が無理だということは議論になったかと思うんですが、そのときの重点はたしか新幹線を入れるのにも、まず国内の物の輸送、あるいは既存の輸送設備をよりよくしたらどうでしょうかという議論があったかと思うんですね。

というのは、どういうことかということ、日本の首相が行って、新幹線が必要だというのはわかるんですけども、それよりももっとやるべきものがもう一つ前にあるんじゃないかという点が、ちょっと抽象的ですが、あります。

ムンバイのあたりで、この間、数年前に爆破事件がありませんでしたっけ。こういふことで、治安の問題は大丈夫なのかどうか、もし私の地名の勘違いでしたら申しわけないですけども、ちょっと教えていただければありがたいと思います。

○庄司 地図が出ておりますので、物資の関係で言いますと、今貨物専用鉄道というものは、このデリーから同じくムンバイ、この辺にかけてつくっておる状況でして、貨物列車はそちらのほうへ輸送が移るということで、残っている在来線の主に旅客鉄道になっていくということで、高速鉄道だけでなく、そういった路線の整備も進められているという状況でございます。

四つの路線につきましては、後ほどご説明させてください。

ムンバイの件については、ちょっと把握しておりません。

○村山委員長 松下委員どうぞ。

○松下委員 ご説明ありがとうございました。

あまり説明の中で理解できなかったんですが、高速鉄道の必要性について、簡単に説明いただきたいと思います。恐らくインド鉄道ビジョンなどに書いてあると思うんですが、現在の鉄道の状況、それから乗客数の状況、それから将来の予測、どういうあたりで必要性がどの程度あるということについて、簡単に結構ですけども、現在の状況をご説明いただきたいと思います。

○庄司 こちらのムンバイ・アーメダバード間ですが、在来線の鉄道輸送も航空便も非常にパイが太い地域でございまして、在来線でいきますと、およそで今ムンバイが

らアーメダバードは8時間かかるんですが、乗客数がこの区間の移動も含めまして、約8万人から10万人ぐらい利用しているという状況でして、航空便もこの間拠点間の移動を含めまして、約1万人程度使っているという状況であります。

将来、高速鉄道ができますと、現在まだ需要予測は精査中ですが、開業時に約4万人ぐらいの利用を見込んでおりまして、将来的には2050年ごろには約20万人が利用するのではないかとというふうに予測しております。

○村山委員長 他にいかがでしょうか。

○松本委員 先ほどのことの続きになるんですが、ちょっと違うか。

今回があがってきたのが開発調査型技術協力のスキームであるということについて、教えてほしいのですが、ガイドラインの中でいけば、14ページ以降にJICAの場合記載がある。これは協力準備調査ではなくて、こちらのスキームになっているという理由について、ちょっと教えてほしいんですが。

○庄司 本件なのですが、将来的な円借款の活用というものは当然念頭に置いているんですが、インドに適した高速鉄道システムの提案から始めるものでありまして、必ずしも円借款案件の形成を目的とした調査と言い切れる性格のものでもないため、開発計画調査型技術協力としております。

○松本委員 その場合、最終この最終段階、今回の助言委員会にもかかわるわけですが、その段階としては、あくまで報告書の作成まで、つまり第2回のワーキンググループというところは、EIA、RAPの作成というところまでであって、その後の審査等にかかわるプロセスというのはここには入らない。仮にそういうことになった場合は、改めてここで議論の対象となるという理解でよろしいですか。

○庄司 この第二段階では、入れ方としてはフィージビリティスタディを含むマスタープラン作成というイメージでありますので、この調査が終われば、合意ができれば審査という形になっていくかと思っております。

○松本委員 そうすると、ワーキンググループで詳しいことはですが、もともとSEAの考え方に基づくを書いてあるということは、どちらかというとマスタープランで、特定の区間のみのフィージビリティスタディになるという可能性があるという意味ですか。

○庄司 ここの段階で何案か代替案の検討というのは当然行っていまして、最終的には1案に絞っていければというふうに思っております。

○村山委員長 他はいかがでしょう。

先ほど作本副委員長からのご指摘があったんですが、助言委員会の前の審査会の際に、貨物鉄道という形で議論をしたことがあります。この貨物鉄道の計画調査については、平成18年度、19年度に相当議論をした覚えがあるんですが、この件とこちらの今回の案件は、どういうかわりがありますでしょうか。全くないのか、あるいはルートの似ているけれども、貨物と旅客は違うとか、そのあたりの関係について

教えていただければと思います。

○庄司 やはり貨物鉄道は、在来線と線路幅が一緒ですので、当然住宅密集地なんかでは在来線の駅に入ったりですとか、貨物駅に入ったりということができると、やはり高速走行を行いませんので、線形は極端に言いますと、結構曲がっても大丈夫なんですけど、こちらのほうは高速鉄道ということで、駅間も約50キロメートル間隔で置いていくということもあって、線形のそれなりの条件というのが厳しいのがこちらの鉄道の特徴となります。

○村山委員長 今お聞きした範囲だと、線形もかなり条件が厳しくて、在来線も使えないということになると、割と新たな敷地が必要になるということから、環境社会影響はさらに大きくなるというイメージがあるんですが、いかがでしょうか。

○庄司 詳細はこれからになるんですが、ただ駅部以外のところは、基本的には市街地を走らずに、日本の新幹線もそうになっていますけれども、駅は街の中に入っていきますけれども、駅の間はできるだけ郊外、住民影響の少ない地域を走ってというふうにしていきますので、検討してみなければわからないですけれども、それほどDFCと比べて極端に大きくなるとか、そういった想定は今の段階ではしていません。

○村山委員長 今の時点で移転数とか、あるいは農地の影響等のそういった具体的な数字はまだわかってないということでしょうか。

○庄司 必要な構造物の形状を例えば盛土にするですとか、高架橋にするかによっても、用地幅は大分変わってきますので、その辺の検討をもって具体的な影響世帯の数というのは判明してくるというふうに思っておりますので、現段階では正確な数字はちょっとわからないという状況です。

○村山委員長 先ほど松本委員からもありましたけれども、500キロ、日本で言うと東京、大阪ぐらいだと思えるんですけれども、相当長い区間を一気に進めるということですね。それは可能だということですね。

○庄司 はい、そう思っております。

○村山委員長 他いかがでしょうか。

○日比委員 ありがとうございます。

2、3点質問させてください。

一つは、先ほど駅のある市街地以外は郊外を通るというふうにおっしゃって、それで住民への影響は緩和されるんじゃないかということだったんですが、逆に環境への影響というのは大きくなる可能性があると思うんですけれども、現段階で例えば特に注意すべきと目星をつけているような例えば国立公園とか、生態系がもしあれば教えていただきたいなというのが一つ目。

それから、二つ目は現段階ではまだ線形は決まってないということで、逆に言ういろいろなオプションを検討する余地があるという理解でいいのかというのが二つ目。

それから、三つ目、これは本当に無知なので、教えていただければと思うんですけ

れども、インド国に適した高速鉄道システムはどういう意味なのか。インドはこういう高速鉄道システムを考える上で、インド特有の条件というのはどういうものが今想定されているのかというのをちょっと教えていただければと思います。

○庄司 環境のほうですが、基本的には路線近隣に保護区などが存在する場所もあるんですが、その区内ですとか国立公園の中は通るようには設計しないという方針で考えております。

こちらのちょっとお話ししましたが、ターネクリーク、この両側にマングローブの林があったりするんですが、そういったところも極力生態系への影響回避のために、地下トンネルを採用していきたいというふうには考えております。

線形のほうなんですけど、確かにおっしゃるとおり500キロあるんですが、一方で高速性能を確保する上では、それほど大きく線路をあちらこちらへ振るオプションというのは、実はそれほどないということで、ある程度の範囲でオプションを検討していくという形になってくるかと思っております。

インド特有の高速鉄道ということなんですけど、先ほどちょっとお話ししましたがけれども、例えば車両幅というのはフランスのTGVなどですと3.0メートル幅、座席で言いますと2列2列シートなんですけれども、インドでは大量輸送をしたいということもあって、2列3列シート、もしくは3列3列シートぐらいの席を用意してほしいという要望があって、車体幅を大きく広げたりですとか、あとは線路の両側の上り線と下り線の間なんかも、日本なんかは4.3メートル幅にしているんですけれども、インド側はそこまで日本のような高度なメンテナンスはできないということで、若干広げてほしいと、そういったいろいろの要望を入れながら、インド側に合うようなシステムを提案しているという状況であります。

○村山委員長 他いかがでしょうか。

大体よろしいでしょうか。

○松本委員 ちょっと軌間と距離でこだわりがあるんですが、大体これは幾らぐらいかかるんですか。今回の調査、関心があるので、教えてほしいんですが。

○庄司 事業費のほうですか。

○松本委員 調査にかかる費用です。

○庄司 調査費は今約6億円ちょっととなっております。

○村山委員長 よろしいでしょうか。

では、案件概要説明についてはこれで終わりにさせていただきます。どうもありがとうございました。

では、今の件を含めて、スケジュールの確認をしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○長瀬 それでは、スケジュール確認でございます。

表のほうからいきますと、カンボジア5号線改修事業の中央区間、追加区間、こちら

のドラフトファイナルレポートへの助言をいただくワーキンググループが8月8日の金曜日に予定させていただいております。

ベトナムハロン - ハイフォン道路バックダン橋整備事業、こちらは協力準備調査、有償のPPPでございますが、スコーピング案への助言を8月22日、ワーキンググループを開催させていただければと思っております。

表から裏に入らせていただきます。

7月、8月、このような予定で組まさせていただきます。

まず、本日が7月4日の全体会合で、7月18日の金曜日に先回ご案内させていただきましたアゼルバイジャンヤシマ・ガス火力複合発電所建設事業のドラフトファイナルのワーキンググループを予定させていただいております。こちらのほうは、一応5名担当委員入れさせていただいておりますけれども、変更ございませんでしょうか。念のための確認です。

よろしゅうございますか。

それでは、8月のほうに移らせていただきます。

8月1日が今ご説明申し上げたインド高速鉄道開発計画スコーピング案の助言委員会を開催させていただきます。4名委員を加えさせていただいておりますが、いかがでしょうか。

○清水谷委員 8月1日のワーキングに参加させていただきたいと思います。希望します。

○長瀬 ありがとうございます。清水谷委員、8月1日参加希望ということで承りました。

他いかがでしょうか。

よろしいですか、8月1日はよろしいでしょうか。

8月4日が全体会合になります。8月8日が今のカンボジア中央区間でございます。こちらは4名、あと8月で決まっておるのが8月22日のベトナムのハロン - ハイフォンバックダン橋でございます。

それらも含めまして、8月のワーキングの予定、このように入れさせていただいておりますけれども、ご都合等いかがでしょうか。

○日比委員 25はちょっと都合が悪くなっております。できれば8月11日とかに動かしていただけると大変助かります。

○長瀬 25日が難しくて、11日でございますね。ありがとうございます。

他いかがでしょうか。

例えば、8月15日はまだトピックは決まっておりませんが、3名しかいらっしゃらないということですが、もしもう一人。

まだ今日予定が立たなくても、事後ご連絡いただければと思いますので、よろしく願いいたします。

9月以降も一応このような形で割り振らせていただいております。

なお、後ほど運用面の見直しについてのワーキンググループ等につきましても、いろいろ紹介させていただきます。それはまた別途紹介させていただきたいと思いますので、こちらでは控えさせていただきます。

スケジュールの確認は以上でございます。

○村山委員長 ありがとうございます。

少し戻りますが、7月18日、私は参加をさせていただきますが、当日都合がつかないので、コメントだけ出させていただくという形をとりたいと思います。お願いいたします。

○長瀬 了解です。

○村山委員長 では、よろしいでしょうか。

では、スケジュール確認をさせていただいたということにします。

次はワーキンググループ会合報告及び助言文書の確定ということで、今日は1件です。トルコの可変速揚水発電所の建設事業でスコーピング案の段階ということです。

こちらについては、清水谷委員に主査をお願いしておりますので、まずご説明のほうよろしくお願いいたします。

○清水谷委員 それでは、このたび主査を担当させていただきましたので、私のほうからまず事業の概要から簡単に説明させていただきます。

このたびの事業は、トルコの首都アンカラから西に約160キロ離れたところのギョクチェカヤという地区に可変速の揚水発電所、これは合計出力が1,400メガワット規模となりますが、それらを建設する事業となります。

背景としましては、1970年以降、トルコでは経済成長が著しく、平均8%の電気需要の伸びがあったということです。それで、ベース電源の増設と並行しまして、ピーク電力に対応する発電所の建設も必要があるということで、この事業をすることになっているということになっております。

説明が前後しましたが、このたびワーキンググループは6月27日の金曜日に二宮委員、松下委員と私の3名で行いました。

それでは、助言案の中身について簡単に説明していきます。

まず、全体事項ですが、水利用による環境への影響を評価し、本事業が自然資源を持続可能な形で利用する事業であることをドラフトファイナルレポートに明記することとしております。

二つ目は、夜間と昼間の電力の差を客観的に示すデータをドラフトファイナルレポートに記述することとしております。これはピーク電力需要だということが位置づけられている中で、スコーピング案の議論の中での資料の中でこれを示す資料が提出しただけなかったということで指摘をしております。

次に、代替案の検討に関してですが、2件あります。

まず、1件目が上部調整池、土捨て場、工事用道路、村と村とを結ぶアクセス道路について代替案評価を行い、ドラフトファイナルレポートで記述すること。

それから、二つ目が上部調整池造成に伴う土地の掘り込み、掘削による土砂の処理計画及びその影響につき十分調査し、影響を軽減するよう配慮すること。また、遮水壁造成に影響も同様に調査することとしています。

次に、スコーピング・マトリックスについてですが、ここも二つあります。

一つ目が発電所及び関連施設におけるスコーピング結果の地形・地質の評価理由に関して、工事用アクセス道路法面等での土壌浸食の可能性に加え、地形により土捨て場においても土壌浸食の可能性のあることを追記すること。

二つ目は、発電所及び送電線に関する越境の影響及び気候変動の工事前・工事中の評価については、C-としてその影響を評価してドラフトファイナルレポートに明記すること、これはスコーピング案の検討ワーキングのときに配られた資料ではDとなっておりました。

次に、環境配慮ですが、これも二つあります。

一つ目が供用時の地下水枯渇の可能性につき調査すること。

二つ目、上部調整池周辺の家庭排水や牧畜の実態について社会経済調査を行うこと。

次に、社会配慮ですが、3点あります。

一つ目が用地補償・移転費の算定を簡易住民移転計画に基づき行うこと。

二つ目、トルコの土地収用法・移転法とJICAガイドライン・世銀セーフガードポリシーとのギャップを確認し、適切な対応を行うこと。

三つ目が社会経済調査により、非自発的住民移転の件数・用地取得により影響を受ける世帯について正確に調べて、その対策に活用することとしました。

次に、ステークホルダー協議・情報公開については2点ありまして、1点目が実施機関及びステークホルダーとの協議等を通じて、上部調整池及び捨土処理による地形改変に対する対応策の必要性について確認すること。

二つ目が水利用・捨土処理に伴う環境への影響評価の結果をステークホルダーに説明し、十分な理解を得ることとしました。

簡単に説明しましたが、説明不足だったところを気づきましたので、補足説明いたします。

実は事業概要で、この可変速揚水発電所をつくりますが、この事業全体では可変速の発電所以外に上部調整池、それから工事用道路、それから放水口、それから下部の調整池、それから新設野外の開閉所、それから送電設備の建設という一連の工事が含まれております。

説明が前後としてどうもすみませんでした。

スコーピング案の我々の助言案の説明については以上であります。

○村山委員長 ありがとうございます。

ワーキング会合の開催が6月27日ですので、1週間前に開かれたということですね。短い時間でまとめていただきましてありがとうございます。

それでは、今のご説明に対して何かお気づきの点ありましたらお願いいたします。

○高橋委員 社会配慮の10番のところでちょっと質問をさせてください。

この助言では、トルコの土地収用法・移転法、それからJICAのガイドライン、世銀のものとギャップを確認し、適切な対応を行うこととなっています。ということは、これはギャップがあるということでしょうか、もしあるということであれば、どんなギャップがあるのか、簡単にご説明いただければと思います。よろしくお願いします。

○松下委員 まさにギャップがあるかどうかについて、確認をしていただきたいということでありまして、ギャップがあれば基本的にはJICAガイドライン、あるいはセーフガードポリシーにのっとり対応をとってもらおうということになると思います。

○高橋委員 このワーキンググループの段階では、特にギャップがあるということではなかったということですか。

○松下委員 ここで提供された資料の中では、逆にギャップについて、まだ十分には示されていなかったということでもあります。

○作本副委員長 私も今日本語のところで、ギャップの有無ですね。あるなしを確認するという表現のほうが。例えば、国際機関の補償額と相手国が主張する補償額の間に違いがあるというのは、勉強させてもらったことがあるんですけども、よくいろいろな分野でギャップが生じることがあるかと思います。ある、なしというところからの表現だけでいいと思いました。

もう一つは、私の質問なんですけど、9番に簡易住民移転計画というのがありますが、簡易と本格と何か違うものがあるのでしょうか、ちょっとご説明いただけるとありがたいです。

○清水谷委員 ワーキングの中では議論したことでは、現段階におきましては、簡易住民移転計画という簡易な方法を使って、概要といいますか、用地補償や移転費の概算を行えると。

また、詳細がわかってきた時点で、さらなる詳細なRAPについての計画をつくられて、詳細な用地補償や移転費が算定されるというふうに理解をしております。

○岡山委員 本件2番のところなんですけど、揚水発電のそもそも論でいったら、私もギャップがあることが前提であるというふうに理解をしておりました。ですから、逆に2番はこれで記載でいいのではないかなと思うんですが、需給ギャップがあるからこそ、夜間で余っている分を揚水発電に利用するということですよ。

○清水谷委員 ワーキングのときには、いただいた資料も含めて、口頭で夜間と昼間の電力需要の差があるということは説明があったんですけども、その数値的なデータに基づく差というものを見せていただけなかったのが、今後ドラフトファイナルレポートで説明するときには、そういった説明をしっかりとっていただくということ

で、そういう目的で記入しております。

○岡山委員 それで私もいいと思います。

つけ加えていただけるのであれば、どれだけ電力の差があるのかということと、かつ他の電力について、電源について、要は出力調整ができないので、これだけ余るんですということの何か出力調整できてしまうのであれば、それはそれでまたいいのではないですかということにもなるかと思しますので、ちょっと詳細にこのあたりは記載されるべきかと思います。

○清水谷委員 ご助言ありがとうございます。

○松本委員 社会経済調査について、ちょっと質問させてください。

二つあるんですけれども、まずこれは8.と11.に記載がある。つまりこれは連動しているという理解でよろしいですね。8.に書かれている社会経済調査をこの11.でちゃんと配慮しなさいということであるということであるのかどうかというのが一つ目。そうすると三つあるか……。

二つ目は、その中を見させていただくと、つまり用地補償については、今のところ簡易RAPがあるけれども、いわゆる生活にその地域を利用している人たちへのもう少し広範な影響というものが考慮されていないんじゃないかという指摘であるという理解でよろしいのかどうかというのが2点目。

3点目は、8.が何で環境配慮のところに書かれているのかと。つまり8.は環境、11.は社会に書かれているんですが、最初に8.を見たときには、これは何か社会影響なのかなというふうに思ったんですが、あえて環境のところに書いてあるということは、もう少し何か環境フォーカスの内容なのかなというふうに思ったので、それが3点目です。

○清水谷委員 ありがとうございます。

その3点の質問について、簡単に答えたいと思います。

8.と11.もつながりなのですが、実は少し違っております。

実は8.の目的は、そもそも上部調整池というのを山の上のほうにつくるんですが、そこに流入してくる富栄養物といいますか、そういったものの流入があるかどうかというのを懸念しておりまして、その家庭排水や牧畜の実態などを調べない限り、調整池に入っていくような富栄養物の量的なものがわからないということで、それで8.のほうは環境配慮として社会経済調査を行うことで、把握するということを目的にしております。

そういった意味で、11.のほうはそもそも住民移転のことに関係してきますので、8と11は直接はつながっていないというふうに考えております。

二つ目の質問としては、2番が広範な影響を考慮するためにということなんですが、実はそれも含まれているかと思いますが、ワーキングのときに議論された内容としては、実際上部調整池の周辺には三つの村があって、登録上村全体の3ヵ村全体の人口は486名となっているそうです。

にもかかわらず、非自発的住民の移転は発生しないということが資料の中でありまして、その理由というのは、夏に季節的に住むということで、常時そこで生計を立てている人がほとんどいないという説明がありました。

そこで、11番の目的はそこにそういった人がいないということで、簡単に処理されているように見受けられたので、土地の所有者が居られ、そこで農業や牧畜もされていますから、その他の影響を含めて、社会経済調査をやっていただくということで、11番に記載しています。そういった意味では、後ほどRAPというのは後々されると思います。

3番については、今最初の説明の中で示しましたとおり、8番は富栄養化の源になるものが発生しないかというところを社会経済調査によって把握するということを目的としたために書いております。

以上です。

○松本委員 ありがとうございます。

今恐らくワーキングの中でそうした議論がされたということだと思いますが、助言案そのものを見ると、社会経済調査というのが二つ出てきて、同じものというふうに、つまり片方は調査をし、片方はそれを踏まえて構成をという提言なので、何か同じように思ってしまうので、もし清水谷委員おっしゃったようなことであるとするならば、もしかすると8.は単に実態について調査を行うことぐらいにして、11.の社会経済調査が何を意味しているのかは、ちょっとこれだけとわからないかもしれませんが、何か少なくともそのぐらいの違いはつけておいたほうがいいかもしれないと思うんですが。

○清水谷委員 ありがとうございます。

確かに、ご指摘のとおりだと思いますので、8番については実態について調査を行うことというふうな別の表現にしたいと思います。

○柳委員 上下調整池造成へのいろいろな対応は、一応されていると思うんですけれども、基本的にこういった揚水型のダムというのは、堰き止めて大きなダムをつくるということです。結局それを夜間電力を使って、上に引き上げてというような、経済効率性は非常にいいとは思いますが、結局流域全体で考えると、下流域に対する水涸れ状態を引き起こすという、これはよくあると思うんですけれども、そうすると下流域への影響を農業とか漁業とかやっていないのかどうか、地形的にあまり情報がないので、よくわからないんですけれども、それに対する配慮というのは、どのように検討されたのでしょうか。

○清水谷委員 確かに、水利用という意味で季節によって雨があまり降らない時期があるということで、その水の大部分は雪解け水であったり、そういう説明を受けております。そういった意味で、かなり貴重な水を水力発電に利用しているということは、そのときに確認はしております。

そういった意味で、下流域ということは議論したかどうか、実際に下部の調整池、

それは既存の既にダムとして存在しているんですけれども、そこから水をとって、また流してくるということで、正味の水の消費というものは、蒸発等の影響以外、あまり発生しないという見込みがあったために、下流域、下部調整池以下のダムの下流における水の枯渇というところでは、そこまで心配をしなかったというふうに記憶しております。もし違う意見でしたら、まだ他のメンバーの方も少し。

○松下委員 今、主査から説明いただいたとおり、基本的には上部調整池の予定地が現在は全く水がなくて、草原というか、乾燥した地域ですが、水をためるほうの下流は川のほうは水量が十分あって、その水を堰き止めて、いわば上部調整池に揚水して発電をすることで、水自体はいわば蒸発以外は減少しないと、したがって下流域には流量としては影響が出ないと、そういう説明を受けております。

事務局側から何か補足ありますか。

○村山委員長 何か追加のご説明ありますか。

特によろしいですか。

○早瀬委員 少し変な質問かも知れませんが、6番なんですけれども、ここで工事前・工事中の評価と書いてあるんですが、通常工事中と供用後という言葉はよくわかるんですが、工事前の影響というのがちょっとよく理解できなかったのも、間違いでなければこのままで結構ですが、ちょっと教えていただきたいなと思いました。

それと、あとは送電施設の扱いと下部調整池の扱いなんですけど、例えば3番で関連施設に関して、代替案評価を行いというところで、送電施設についてはここに入っていないと。下部調整池についても入っていないんですが、下部調整池については8番のほうで上部調整池の富栄養化等についての懸念は言われているんですが、下部調整池の水質については言われていない。

上部調整池に家庭排水が入ってくると、その水は当然下部に流れるわけですから、下部調整池の水質についてはどうなっているのかというのが少し気になりました。

その辺をちょっと教えてください。

○二宮委員 6番のことについてですけれども、これはちょっと表現がこれだけ読んだだけでは、確かに先生ご指摘のようにわかりにくいのですが、工事前・工事中という表現が一つあって、それで供用後という、それがあって、供用後のほうは、これは実は最初に我々がいただいていた資料から、当日修正をしたいという申し入れがありまして、それで別添の添付資料5というふうになっているんですが、それでC-だったものを確かDでしたか、影響がないという評価にしたいのだということだったので、それをもとに戻して評価をしてほしいということのお願いが6番だったんですが、それで工事前・工事中と供用後というのがあって、供用後に対しては修正がなかったもので、工事前・工事中のところのC-をDに直したいというのは、C-のままにしてほしいというのが行間を見るとそういうことです。

ですので、表現を変えてわかりやすくしたほうがよければ、後でちょっと相談をさ

せていただくか、あるいはこのままで承認をしていただくかということかなと思います。

○清水谷委員 続きまして、質問として、代替案の3番の3.のところでの質問ですが、送電線について、代替案を設定しないのかということなんですが、実は送電線が一部地下を1キロ通っていたりとか、代替案としては大きな振れがないように見受けられたので、ちょっと省いてしまったんですが、ある意味念のために送電線も含めてしまったほうが説明としてはよくなるかというふうに思います。そういった意味で、早瀬委員のご意見を尊重したいと思います。

それから、3番目の下部調整池についての水質なんですけれども、現在下部調整池はダムとして既存の状態でありまして、そのダムの一角でマスなどの養殖がなされているということです。

それで、上部から入ってくる富栄養物というものは、そのときの議論では、上部調整池の検討、評価をすれば、その下部がそれでも今既存の状態で問題ないので、問題ないのではないかとということで、あえて下部調整池の評価の部分で記述をしておりますでした。

○早瀬委員 ありがとうございます。

1点目の工事前・工事中はそういうことでしたら、そのままでも特に細かいことを言わなくてもいいかと思いますので、結構です。

送電線に関しても、委員会のほうで特に環境影響について、重要ではないというご理解が共通の理解があったということでしたら、それも尊重したいと思いますし、下部調整池についても、今のご説明はよくわかりました。ありがとうございました。

○村山委員長 それでは、3番については送電線を含めずにいきますか、どうしますか。

○清水谷委員 入れさせていただければと思います。

○村山委員長 追加ですね。

その他いかがでしょうか。

大体よろしいですか。

では、私が確認した範囲で言うと、3番のところに送電線を加えるということが一つ、それから8番については、「社会経済調査」を「社会経済」という語を削除して「調査」を行う。それから、10番の「ギャップを確認し」というところを「ギャップの有無を確認し」というところが現時点で明らかになった修正点かと思いますが、他はご要望あったと思いますけれども、修正までには至らないかなという範囲で把握をしましたが、今の3点でよろしいでしょうか、もしよければ、この時点で助言案確定ということにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

ありがとうございました。

では、これについては助言確定というふうにさせていただきます。

では、思いのほか時間がかかりましたので、ここで休憩をさせていただいて、残り5

番から始めたいと思います。よろしくお願いいたします。

(休 憩)

○村山委員長 では、そろそろ再開させていただきます。

議事次第5番からですが、モニタリング段階の報告ということです。

これについては、前回の全体会で議論をしていただきましたが、モニタリングについて報告をいただいて、必要であれば助言、コメントを加えるということになっています。

今回が初めての機会ということになります。

案件としては、インドのデリー高速輸送システムの建設事業フェーズ3ということです。

では、資料をご用意をいただいていますので、まずご説明をいただければと思います。よろしくお願いいたします。

○高橋 よろしくお願ひします。

では、ご説明させていただきます。私、JICA南アジア第一課の高橋と申します。

本件、デリー高速輸送システム建設事業フェーズ3、いわゆるデリーメトロフェーズ3と言われるものでございます。

本件背景をご説明させていただきますと、インドで近年急速な人口増加と都市化が進んでおります。特にデリー首都圏においては、2001年で約900万人だった人口が2011年には1700万人程度までふえているということで、急速に人口がふえておりまして、それに伴う交通渋滞による経済的損失及び大気汚染、騒音等が非常に深刻化している状況でございます。

かかる状況の中で、1997年以降、JICAはデリー首都圏において、このメトロの建設を支援してきておりまして、フェーズ1、フェーズ2合わせまして、大体約140キロ程度円借款にて支援しております。このフェーズ1、フェーズ2に関しては、既に全線開業して運用している状況でございます。

今回の第3フェーズの概要なんですが、フェーズ1、2に続きまして、6路線、6区間を整備するものとなっております。実施機関はデリー交通公社で第1期1,279億円、第2期1,489億円と供用してきておりまして、残る第3期を含めまして、合計で約3,090億円程度の支援になるという試算となっております。

実施スケジュールといたしましては、2020年に全車両の納入をもって案件完了という予定でして、全線開業は2016年中を目標としております。

借款の対象といたしましては、8号線の地下区間及び全線の軌道部分の土木、加えて電気・通信機器、車両、コンサルティングサービスとなっております。

次のページにあります地図が全体的に伸びているのがフェーズ1、2の路線図でございまして、その中で特にハイライトされているものが今回フェーズ3のものとなっております。

赤色、青色の7号線、8号線が新たにつくる環状線となっておりまして、その他のオレンジ、黄緑、赤、パープルが既存線の延伸ということで、今回のフェーズ3のスコープに入っているものでございます。

こちらはざっくりご参考までということで、現場の写真を添付させていただいております。着々と工事は進んでおりまして、2016年全線開業の予定に大きく遅れはとっていない状況でございます。

ここで軽くつけ加えるとすると、ヘルメットであったり、蛍光のベスト等をつけて、安全対策にしっかりと配慮された形で工事を行っております。

本件、カテゴリーAに分類されておりまして、新環境社会配慮ガイドラインが適用されております。

主な環境社会配慮の事項なんですが、次のページをさらにごらんになっていただきまして、EIAの内容に沿って、こちら大気、水、騒音、振動、土壌、生態系というような項目で定期的にこちらに記載のとおりモニタリングするよう、審査時に先方と合意しております。

モニタリング結果につきましては、皆様に配付させていただいておりますクオーターのモニタリング結果をベースに、ポイントのみ少しご説明させていただきます。

○加治 審査部の加治といいます。

モニタリングの結果を簡単に紹介させていただきます。

今、パワーポイントで示しているのがモニタリング地点です。お手元にお配りしているのが今説明のあった昨年度の第4四半期のモニタリング結果です。

あくまで、まず前提ですけれども、これは今まだ最終化中でして、基本的にはJICAのウェブサイトにはまだアップされておりません。今アップデートされているのは、第3四半期のものが上がっておりますけれども、早急に内容を精査する点もありますので、確認が終わり次第、JICAのホームページにアップデートさせていただきます。

お手元の資料で、1ページ目に今の説明のあったモニタリング計画を記載しております。基本的には、このデリーメトロのEIAで承認されたものをベースとしたモニタリング計画となっております。

めくっていただきまして、3ページ目以降に結果を述べております。

まず、大気質からです。

幾つかモニタリング地点がたくさんありますので、特にその代表的なもののみを今述べておりますけれども、3ページ目の上の表ですが、例えば一番上の表ですが、右肩にロケーションとモニタリング地点を書いております。

ここでSakurpurからMayapuri、その区間、これで言うと左下のところにある区間のモニタリング結果です。そのうちMeasured Valueのところのカラムで書いてありますけれども、これが実際のモニタリング地点になります。

上から言うと、例えばZakira Casting Yardというような、これは各駅の工事現場の

モニタリング地点となっております。

その横にMeasured Value、MeanとMaxの結果を書いております。大体160後半から180前後、PM₁₀の結果ですけれども、マイクログラム・キュービックメーターとなっております。

その横に、今回このプロジェクトで参照しておりますスタンダードを記載しております。今回は100と。

その下に括弧でCPCBと書いておりますけれども、これはデリー準州政府のポリューション・コントロール・ボードが規定しておりますスタンダードという意味でございます。

以下同様ですけれども、大気質は同様で、今次のページまで四つほど表を載せております。そのうちここに見せております四つの区間に関するモニタリング結果となっております。

基本的には、これを見ていただくとわかるとおり、基準値を超えているということになっております。ただ、この理由としては、EIAでもベースライン結果をモニタリングしておりますけれども、調査しておりますけれども、基本的にはEIAで測定したベースラインの濃度とこの結果はほぼ同等です。ですので、工事前からデリーの大気が既にこのような状況だったということで、特に本プロジェクトによって新たに汚染が悪化しているということは、今の段階ではないと判断しております。

次のページにいきまして、地下水の水質です

同じように、右上にモニタリング地点を書かせていただいております。

あと左からアイテム、単位、測定値がMeasured Value (Mean) というところに載せております。

同じくその次の次、Country's Standardsというところに基準値、参照基準値を載せております。

これは基本的に国の基準値となっておりますけれども、この中で括弧の外に出ている数値と括弧内の数値がありますが、本プロジェクトではEIAでもそうですけれども、括弧内の数値を参照しております。

この違いというのは、括弧外に出ている数値、低い数値のほうは、ディザイアブルスタンダードということで、望ましい上限値となっております。

一方、括弧内のものは、規定としてはパーミシブルリミットと、許容できるリミットという数値となっております。

基本的に括弧内の数値を参照しておりますけれども、これは一つの水源しか飲料水としてない場合に適用されるものでありまして、EIAの中ではこちらを参照するということにしております。

これを見ていただくと、ほぼその基準値を下回っているということで、地下水質に関しても大きな影響はないのかと考えております。

以下、5ページも地下水質のパラメータが続いております。

6ページ以降ですけれども、今度は騒音と振動です。

見ていただくとわかるとおり、今騒音のみの結果が出ております。バイブレーション、振動に関しては空白となっております。これは実際はコントラクターがモニタリングはしております。ただ、出てきたデータの単位、モニタリングをしている単位とこのモニタリングフォーマットで求めている単位が若干齟齬がありまして、その辺を今精査しているところですので、それが確認でき次第というか、次期の第1四半期、今年度の第1四半期以降になるかもしれませんが、ちょっと今そのあたりは詳細の確認を精査しているところです。

一方、モニタリング結果を載せておりますノイズ、騒音のほうです。これも同じくモニタリング地点を書いておりまして、測定値、MeanとMaxを載せております。

その右に基準値を載せております。この基準値自体は幾つか書いておりますけれども、基本的にはこのプロジェクトでは一番下の基準、アンダーバーでDMRC Env Manualというのがありまして、そこの一番下、Comm&Indstl at all timeという数値を参照することとしております。このDMRC Env Manualというのは、DMRCというのが事業主体でして、そこが規定している基準値です。

というのも、国のほうには明確な騒音に関する基準が、このプロジェクトに当てはめられる基準がないということもありまして、事業主体が独自に設定しているものを参照しております。

これを見ていただくとわかるとおり、その基準と比べると、これもほぼ問題はない状況なのかなというふうに認識をしております。

以下、7ページ、8ページ、9ページも同じく違う区間のモニタリング結果ということで、騒音をまとめております。

最後のページですけれども、一番上に土質です。これも今空欄となっております。これも実際はモニタリングはしております。ただし、ここもモニタリングに手違いというか、単位で手違いがありまして、実際ここで求めているのは溶出量、単位がミリグラム・パー・リッター、溶出量を我々としてはモニタリングすることにしておりますけれども、今モニタリングとして出てきている結果が含有量、ミリグラム・パー・キログラムというものが出てきておりますので、そこはデータをちょっとまだ精査をしつつ、今後溶出量のほうにできるだけモニタリングをしていくように、今調整をしているところです。

ですので、その結果もまとも次第、次期以降になると思いますけれども、載せていければと考えております。

以下、掘削量、これに関しても実際に掘削量と廃棄の方法についてはモニタリングをしております。ただ、これもコントラクターのほうから十分な情報がまだ我々としても収集できてないところで、モニタリングしていることは確認をしているのですけ

れども、ちょっとまだ空白となっております。

最後のEcological Monitoringのところですよ。

これは基本的に伐採した木の数、さらには移植した数、植えた数、植えた本数というものをモニタリングすることになっておりまして、この数値のとおり実施をしているという状況になっております。

以上です。

○村山委員長 ありがとうございます。

それでは、今のご報告に関して何かご質問、あるいはコメントがありましたらお願いいたします。

○松下委員 ご説明ありがとうございました。

モニタリング結果のほうですが、3ページ目にPM₁₀に関する測定結果が出ていますが、国の基準を超えていると思われそうですが、ただそれについては工事により汚染が悪化したとは考えられないというふうに、今ご説明あったと思いますが、その根拠についてちょっと伺いたいと思います。

○高橋 EIAを作成時にベースラインで調査を行っておりまして、ではちょっと今表示させていただきます。

そこでPM₁₀のベースラインの数値も算出しているんですが、その数値がここで出ている大体170前後という値になっておりまして、このあたり、これがベースラインの値になるんですが、この一番左の数値がPM₁₀でございます。

これを見ていただくと、一番上から596、207とか169と、かなり全体的に高い数値が出ておりますので、これは工事開始前からこういう状況であったというふうに判断しております。

○日比委員 ご説明ありがとうございます。

このモニタリングレポートの10ページ、最後のEcological Monitoringのところなんですけれども、これは伐採された木、あるいは植樹、あるいは移植した木の数をモニタリングされているわけなんですけれども、正直この数字がどのように生態系の状況の指標となっているかというのはちょっとわからないんですけれども、これだと木の数を数えているだけになるというので、そこを教えていただきたい。

例えば、Permission to fell treesという伐採許可数というものもありますけれども、これもこの許可内であればどうなのかというのがちょっとわからないですし、そもそもこの木の本数だけで生態系のモニタリングになっているのかというのをちょっと質問です。

○高橋 ここに出ている数字がDepartment of Forestという先方の政府機関が許可した伐採の数とそれに伴う植樹の数をモニタリングさせていただいております。

こちらの木の数をモニタリングすることは、EIAで定められているものでございます。我々としては、このDepartment of Forestが生態系と申しますか、適切な量の森林伐

採とそれに応じて必要な植樹の量を指示しているという理解でして、DMRCが適切にこのDepartmentから許可を取って、言われたとおりの植樹を行っていることをこのフォーマットでモニタリングしていく次第でございます。

○日比委員 なぜこの数字を仕様としてモニタリングしているかというのはわかりました。基本的にDepartment of Forestが定めているからという理由というふうに理解しまして、これがこのモニタリングの中でプロセスの中でどういう意味合い、位置づけで考えればいいのかというのは、ちょっと悩むところなんですけれども、少しこの表に沿ってお話をさせていただくと、この許可量というのがそこまでであれば、生態系への影響は与えない、あるいは最小限であるということなのかなと理解しますけれども、一方で植樹するほうというのがそもそもこれは例えば何本植えるという計画があるのか、それに対しての植えた量なのかというところ、それからもっといわゆる生態系を見ていくのであれば、そもそもどういう種を植えているのかという点が重要になってくるのかなと。

それから、さらに言えば、ここはかなり都市化された地域であるというふうに理解しているんですけれども、そもそも生態系のモニタリングというのが妥当なところなのかなと、生態系をモニタリングするのであれば、別の本来は指標というか、あったのではないかと。木の数によって生態系を評価していますというのは、ちょっと腑に落ちないところでございます。

○高橋 ご指摘のとおり、デリーメトロは非常に都市部での工事になっておりますので、いただいたご意見をもとに、今後の事業実施の参考にさせていただきたいと思えます。

○作本副委員長 私的的確な答えはわからないんですけれども、なぜ森林を取り上げるかということですね。エコロジカルというか、森林環境省という、環境省の名前がこういう名前になっているんですね。ですから、森林保護というか、Departmentと言われましたけれども、それと環境省、いわゆる公害防止を主体とした環境行政とか合体したような環境省になっているので、そういうことでは生態系と自然保護の指標として、恐らくこの森林部分を特にとってきたと。

それ以外の生き物は、ヒンズーの影響で生とし生けるものを大事にし、生けるものを殺すとか、そういうのはあまり見られない文化土壤なんですね。そのあたりが明確に対応はできませんけれども、文化的なもの、社会的なものがあるんじゃないかなという気がいたします。

○村山委員長 今の点はコメントということで。

○鋤柄委員 今の日比委員のご質問に関連してなんですが、この許可されている木の数は1万6,001本ですよ。この地域ということで、例えば何ヘクタールですか、そういう単位での許可ではなくて、1本、1本数えて、この木はいい、この木はだめというふうに、そういう指定をしているということなんですか。

○高橋 そのとおりです。

○鋤柄委員 であるとする、恐らくさっきもおっしゃってましたけれども、この木はいいけれども、この木はだめだという1本、1本にテープをつけているとか、そういう指定のされ方をなさっていると思いますので、それがどの程度正確に守られているのかというのは、チェックされたほうがいいと思います。

そのかわりに、植林といいますか、そういうことをされている木にしても、恐らくかわりとなるこの種を植えなさいというご指定があると思いますので、そのチェックと、あとは植えた場合の活着といいますけれども、ちゃんと植えた木が生育しているかどうかというところも恐らくチェックされたほうがいいと思いますので、それは担当のDMRCにちょっと確認をされたほうがこれをこのまま日比さんもおっしゃっていましたが、このままモニタリングの結果ですと載せると、要らぬご批判を招くことになるのではないかとちょっと心配をいたしますので、よろしくお願いします。

○作本副委員長 恐らく森林の木じゃなくて、デリーの街並みに2車線、3車線で見られる街路樹の数だと思う。街路樹の本数を数えた数字であって、森林地帯で植えてある木の数じゃないような感じがいたします。ですから、これを回復する数が何で僕も少ないんだろうと、再植林の数が少ないんだろうということをちょっと考えていたんですが、これは恐らく道路を拡張するなり、建設したりということで、若干回復しがたいような事情があるのかなというふうに感じたんですが、もし参考になるかわかりませんが。

○高橋 ありがとうございます。

ご指摘のとおり、実際どういう種類の木が伐採されて、どういう木が植樹されているのかという情報につきましては、検討の上、適宜情報収集させていただいております。

今補足いただいたとおり、こちらの木の数については駅の工事地点、一つここのIIT駅が森林伐採が行われているところなんです、いわゆる駅をつくるに当たっての区画が指定されて、またそれに伴う線路の建設の区画が指定されておりまして、そこに実際生えている木の伐採に関して、Department of Forestから許可を得ているという形になっております。

いただいたご意見について、ご参考にさせていただきまして、今後のモニタリングに反映させていただきたいと思います。

○松本委員 二つあるんですが、一つ目は社会影響については、これはモニタリングになってないのでしょうか。そもそもカテゴリーAに分類される場合に、住民移転の話、デリーメトロについては、その話もありましたが、その移転した住民の生計回復とか、そういうのは全くモニタリング項目に入っていないのか、今回はこの環境部分だけを取り出しているのか、どういうものが教えてください。

○柿岡 ありがとうございます。

本件は前回全体会合でもご紹介したリストの一部にもあるんですけれども、環境面について公開、合意をしているということで、こちらは昨年度の第3クォーター、それから今回第4クォーターということでご紹介しているものでございます。

ですので、JICAがモニタリングしているか、していないということではなく、公開しているものに基づきまして、この全体会合でご紹介しているとご理解いただければと思います。

○松本委員 わかりました。

つまり住民移転関係は公開をしないという、この前のリストに基づいてという、そういう理解ですね。

二つ目は、最初にパワーポイントの資料の最後から2枚目のところの話のときに、EIAで承認されたモニタリング計画というふうにおっしゃっていたと思います。これは実はJICAの関与の仕方の中で一番難しいところなんですけれども、この案件がどうだったか、ちょっと失念しましたが、よくあるのはEIAが承認された後、我々が助言をしている、あるいはJICAが助言をしているというケースで、EIAの中で承認されているモニタリング計画だけで、本当にこの助言委員会で後で付加的に出したものもモニターされているのかどうかというのが少しわかりません。

もちろんそのときの資料を持ってくればよかったんでしょうけれども、そのあたりについてはどのように扱われているか、教えてほしいんですが。

○高橋 EIAと助言の時系列については、ちょっと今正確にお答えしかねるんですが、本件、実はインドにおいてはEIAの作成は義務づけられていないので、JICAの求めに応じて、JICAの環境ガイドラインに沿ったEIAの作成を行ったという経緯がございます。

実は例えばここのモニタリング項目に入っている重金属については、EIAの中ではモニタリング項目として入っていないんですけれども、その後検討していく中でモニタリング対象とすることが適当だという結論に至りまして、審査の時点では対象とすることで合意したという経緯がございますので、EIAのみならず、必要に応じてモニタリングを行っているという次第でございます。

○松本委員 ありがとうございます。

できればJICAのホームページにおいては、そのような記述をしていただきたいなというふうに思います。せっかく我々議論をしていて、EIAが終了したものについても議論している。この件に限らずですけれども、そこについてもモニタリングしているんだということについては、少なくともJICAのホームページの中では重要なところだと思いますので、そこら辺の対応をお願いしたいなというふうに思います。

○柳委員 1点教えていただきたいんですが、大気についてPM₁₀というパラメータというふうに書いてあるんですけれども、PM₁₀というのは、これは浮遊粒子状物質の粒

子の大きさですね。だから、PM₁₀で計測するというのは一般的なんでしょうけれども、表記をするのであれば、粒子状物質SPMとか、何かそういう形のほうがわかりやすいと思うんですけども、例えばPM_{2.5}ってありますよね。

だから、微粒子になってきているもので計測するということもあるので、一般的に大気汚染物質で判断するんだと、窒素酸化物とか硫黄酸化物とか、ここに挙げた粒子状物質とか一酸化炭素とか、そういうような形で通常は表記すると思うんですけども、それをわざわざPM₁₀と書いてあるのは、何か理由があるのかなとちょっと思って質問させていただきました。

○高橋 ご質問ありがとうございます。

いわゆるNO_xであったり、SO_x等の数値については、いわゆる大気汚染物質ということですけども、一般的にいわゆる排気ガスとか、そういったものから発生するものという理解でございます。

本件デリーメトロは、都市のまさにど真ん中、車もビュンビュン走っているようなところで工事を行っておりますので、その中で与える工事車両からの排気ガスの影響という、周辺の環境と比べましても非常に限定的であるというふうに我々としては考えております。

また、デリー準州政府のポリューション・コントロール・ボードという組織体がある。これらの数値については情報を収集しております。その数値も適宜参照できることから、EIAの中においても、本件においては、例えば大きく影響として考えられるのが粉じんとか、そういった観点が考えられますので、PM₁₀を主にと申しますか、モニタリングの項目と、指標とするということで合意しているものでございます。

○早瀬委員 騒音、振動の部分なんですけど、ちょっとこれは見てもよくわからなかった。ので、教えてください。

例えば、Remarksのところでは7ページを見ていただいたら、30ヵ所で1回24時間で1週間に1度とRemarksのところに書いてありますね。1週間に1度、わかります。それで、1回24時間というのはどういうふうにはかるのかというのが24時間の積算値なのか、24時間の期間の間に何回か瞬間的な値をはかるのか、その辺がこれだと24時間の積算値ではかっているような表記に24hours/timeというように見えるんですね。でも、実際結果のところ、Measured Valueのところを見ると、夜の値だとか昼の値だとかの最大値だとか平均値が書かれてあって、24時間の平均値じゃないですね。

きっとこの24hours/timeという表記というのは、ちょっと混乱しているんじゃないのかなという気がするんですけど、実際どうやってはかってられるのか、ちょっと確かめてみていただいて、それともしこれを公表されるということでしたら、ロケーション、ここだったらLajpat Nagarと書いてあるんですけど、これがレジデンシャルなのか、コミュニティエリアなのか、インダストリアルエリアなのかということについては、表記しておかないと評価できないですね。スタンダードと比較することができない

ので、それぞれの地域で基準値が違うわけですから、それもちょうと書き足していただいたほうがいいなというふうに思います。

○高橋 コメントありがとうございます。

はかり方ですが、24時間計測して、その最大値をMeasured ValueのMaxに記入しているという理解でございましたが、正確な情報を調べさせていただきます。

ご指摘いただいたとおり、基本的にはコマーシャル&インダストリアルエリアという理解ではございますが、その旨どの駅がどの地点に位置するのかということについては、記入をするよう先方実施機関に求めたいと思います。

○村山委員長 今の早瀬委員ご指摘の点は、私も非常に気になって、6ページの地点の中にはShivaji Parkという公園の近くの駅がありますね。ネットで地図を見ると、これはどう見てもコマーシャル、インダストリアルには見えないです。居住地域に見えるんですけども、その点は確認をされたでしょうか。もしそうだとすると、この基準、85という日本の感覚で言うとかかなり高い数字を使うのは、明らかにおかしいと思うんですね。なので、そのあたりぜひ確認をしていただいたほうがいいと思います。

○高橋 確認させていただきたいと思います。

○村山委員長 他いかがでしょうか。

今回、初めてのご報告ですので、先ほどの松本委員からご指摘いただいた点については公開されていないということで、今日いただいたものは公開されたものという限定になりますけれども、今回はこういう形でご報告をいただいて、コメント、ご質問をいただいたという形になります。

それで、もし他にないようでしたら、前回の議論でワーキングを開催して、さらに議論をするかどうかということを確認するというステップになりますか。この点について、何かこれについてご意見ありますでしょうか。

かなり情報は限定されていますので、仮にワーキングを開いたとしても、追加の情報が出てくるというわけでもないですね。そういう制約はありますが、いかがでしょうか。

もし特にご意見がないようでしたら、今日ご報告いただいたということで、この件については終わりにさせていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

恐らく今後こういったモニタリング報告をどのように受けるかということについては、幾つかご意見がありそうな気がするんですが、それはまたこの案件とは別にご意見いただくこととして、これについては終わらせていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

ありがとうございました。

それでは、この件についてはこれで終了させていただきます。どうもありがとうございました。

では、今日はその次、その他ということになります。二つ用意をしていただいて

います。

一つは、国際開発協会の第17次増資のための借款ということで、資料をご用意いただいていますので、まずこれについてご説明をお願いいたします。

○江口 企画部業務企画二課長の江口と申します。

資料は1枚、外務省の報道発表というものを用意させていただいています。

IDAに対する円借款に関する書簡の交換ということで、6月28日にアメリカの首都ワシントンにおいて、日本大使と世銀総裁との間で1,903億8,645万円を限度とする円借款、国際開発協会第17次増資のための借款に関する書簡の交換が行われたというふうにございます。

2番目の対象案件の概要ということで、国際開発協会は、第17次増資期間、この増資期間というのが2014年の7月から2017年の6月の3年間ですけれども、この期間における同協会の活動資金を確保するため、ドナー国からの出資及び融資を受け入れます。

本件は、国際開発協会が開発途上国の経済成長と貧困削減に果たす役割の重要性に鑑み、日本政府が17次増資期間に国際開発協会に対して拠出する貢献パッケージの一部を構成するものですということで、供与条件、金利、償還期間などが書いてございます。

この17次増資というのは、これまでもIDAが活動するに当たって、16次にわたっての増資を行ってまいりまして、日本もグラントの資金を拠出してまいりました。17次増資に至っては、今回全部で46カ国から521億ドル相当の増資というのが交渉の結果決まっています。

この中で日本が約1割ぐらいの貢献ということをしているわけですが、これまで16次増資に至るまでは、全てグラントの資金の提供という形だったわけですが、各国の財政事情、こういったものも考慮して、増資の中で一部は融資による貢献ということが認められることになりました。日本も貢献パッケージの中の一部を円借款、融資という形で貢献するということになりまして、今般約1,903億円、これが円借款で供与されることになったということでございます。

それで、この今回の円借款というのは、IDAの活動資金に対する貢献パッケージの一つということでございますので、特定のプロジェクトごとにひもづいた融資ということではございません。あくまでIDAの活動資金の原資にすることですので、JICAの環境社会配慮ガイドラインは適用しないというふうに整理をしております。

説明のほうは以上でございます。

○村山委員長 ありがとうございます。

というようなご説明ですが、この件について何かご質問ありますでしょうか。

今までと違うスキームで動く話ということです。

○松本委員 先日の財務省の審議会の外為分科会でもこの話が出まして、少し議論になったんですけれども、政府として出資国債ではなく融資で対応するというのは、い

ろいろな事情だったのかと理解するんですが、この場での重要なところは、最後におっしゃった、特定のプロジェクトにひもづいたものではないので、環境社会配慮の対象外にするという点なんだと思います。

もうちょっとだけ教えてほしいんですけども、具体的には世界銀行に1,900億を融資をして、一括で融資をしてそれを40年で一括で返してもらうと、こういうスキームだというふうに理解してよろしいですか。

○江口 IDAに対する融資、一括で融資するというよりは、これは1,903億円をIDAの資金需要に応じて貸し付けをしていくということになりますので、恐らくその資金需要に応じた形での分割のディスパースになっていくというふうに思います。

40年貸し付けて、そのうちの10年間が据え置き期間がございますので、11年目からの半年賦均等という形での通常の円借款の返済という形になります。

○松本委員 その場合、特定のプロジェクトではない、つまり要するにIDAの資金を取り崩していくものの中に、例えばちょっと想像がつかないんですけども、A国の空港整備に、出資から出ているお金が半分、融資から出ているお金が半分、そういうことがあり得るという意味でしょうか。

○江口 そういう資金の使い分けということはありませんので、原資というのは例えばIDAも貸し付けをしていますので、過去に貸し付けた資金からの回収というのもありますし、今回増資で調達する新たな資金というのもありますし、それもその出資の分あれば融資の分というのもありますので、そういったものを全体で資金の資産負債管理をしながら、必要なプロジェクトに対する貸し付けを行っていくということになりますので、特に出資と融資が何か割合で決まっていくというものではありません。

○松本委員 そうする場合、もう一つよくわからないのは、例えばある事業の中の一部として、でもどっちにしても日本政府から100億出してくれとか、そういう話が先ほどの話でいくと個別にあるということですよ。一括で日本がIDAに対して1,903億円を融資するのであればわかるんですが、先ほどそうではなくて、その場、その場に応じてというふうにおっしゃったように思ったので。

○江口 その場、その場の個別ということではなくて、例えば3年間の中での資金需要というのがあります。ですので、1回でディスパースする場合があるかもしれませんが、1年ごとに1回ずつディスパースすることがあるかもしれません。恐らく大きな単位で、要請が来て、ディスパースをしているというふうになるというふうに想像していますので、個別ごとのディスパースを案件ごとのディスパースをしていくということにはならないのではないかと。

○松本委員 なるほど、つまりそういうことです。

この1,903億円を何回かに分けて、トランシュごとに何か3回なら3回というような形で出すだろうという、そういうことですか。

○江口 そのご理解で正しいと思います。

○村山委員長 その他いかがでしょうか。

○松下委員 初步的質問で恐縮ですが、従来グラントで出資して、今度融資で出されると。そうすると、融資、円借款にした場合、グラントに換算すると幾らぐらいとか、そういうのはできるんですか。

○江口 グラントに近い、譲許性の高い融資を受け入れるということになりましたので、それを40年の据え置き10年、金利が0.55%というものは、これは現在価値ベースで引き直して、グラントになると大体幾らぐらいに相当するのかということを計算して、貢献額ということで計算をしております。

○松下委員 その数字は出ているのですか。

○江口 数字は公表されていませんが、実際にはキャッシュで出すのは円資金では1,903億円になりますけれども、これをグラント相当に換算するともう少し小さな数字になるというのは理論的にそうなります。

○早瀬委員 ちょっと私も勉強したくて質問させていただきますけれども、こういった案件について、環境社会配慮をしないと、するかどうかということなんですが、日本の今までのアセスメントの流れ、経験からすると、きっとしないんでしょうけれども、例えばアメリカはこれに対して融資なり出資なりというのは、もしされているとすると、アメリカの場合はNational Environmental Policy Actの中で、全ての政府の意思決定について、アセスメントの対象にするということになっていますよね。

アメリカがそうした金を出すときには、きっと一応対象にして、アセスメントの手続をやっていると思うんですけれども、その辺についてはわかりますでしょうか。

○江口 今回、融資で貢献する国の中にはアメリカは含まれておりません。

それで、ただアメリカ自身も今回の17次増資の出資メンバーの一人になっていて、累積でも一番の出資シェアを持っております。世銀の活動、IDAの活動、オペレーションの中で、どういうふうに環境社会配慮が行われていくかということは、各国の理事会のほうで実施状況をしっかりモニタリングしていくという形になっていますので、そういった形でしっかりモニタリングされていくというふうになっています。

○松本委員 これまで国際機構に対して円借款を供与するという今回のようなパターンというのはあったんですか。

○江口 国際機関向け融資ということでは、以前アフリカ開発銀行向けに融資をしているものがございます。したがって、これは2件目になりますけれども、アフリカ開発銀行向けの場合は、むしろプロジェクトに対する借款という形になりましたので、このガイドラインを当てはめていたという形になります。

○村山委員長 他はいかがでしょう。

私からも1点お聞きしたいんですが、直接JICAはプロジェクト自体にはかかわらないということですが、貸し手の責任ということが問われることはないと考えていいんでしょうか。いわゆるLender Liabilityのような話は、このことについてはかかわらな

いということによいでしょうか。

世界銀行の枠組みで動くものですから、質の高い環境社会配慮を進めてもらえると思うんですが、仮に何か問題が出てきた場合、貸し手の一つとして日本が何か責任を問われるということはないでしょうか。

○江口 まずはこの17次増資への貢献パッケージの一部という形で寄与しているという中で、この世銀の活動、IDAの活動については、まずは日本政府が理事室を通してその活動をモニターしていくということです。

JICAはそういった日本の政府の理事室を通して、しっかりと適切な活動を行われているということを確認していくことになりますけれども、あとは例えば環境社会配慮という面からすれば、JICAの環境社会配慮ガイドラインも、世銀のセーフガードポリシー、これから大きく乖離しないということを確認するというようなスタンスでありますし、そういう意味では理事室を通して日本政府が活動をしっかりとモニターしていくということで、まず十分かなというふうに思っています。

ただ、JICAとしても必要な情報を必要が生じれば、レンダーとしてIDAから必要な情報を徴求するというようなことは、借款契約上も担保しておりますので、必要が生じれば、情報提供等は求めていくということを考えております。

○松本委員 くどういようですけれども、つまりそうするとこの1,903億円がどのプロジェクトに充てられるということはわかるということですか。

○江口 1,903億円というものは特にひもづかないので、これは全くわかりません。これは各国拠出した金額がどんぶり勘定の中で、そこで使われていきますので、そこを特定することはできません。

○松本委員 今の委員長の質問にお答えされたのは、IDA増資全体に対するモニタリングという意味でしょうか。

○江口 おっしゃるとおりです。

○村山委員長 いかがでしょう。

大体よろしいでしょうか。

では、この件についてはご報告いただいたということにさせていただきます。

ありがとうございます。

では、2番目、ガイドラインの運用面見直しということで、今日は特に資料はご用意いただいていませんが、進捗状況のご報告を簡単にいただければと思います。

○山邊 審査部の山邊でございます。

ガイドラインの運用面の見直し、今回で5回目となります。

前回の全体会合では、論点の整理をさせていただきまして、4月から6月まで過去3回にわたってご意見をいただきましたので、論点としては基本的に出つくしたのかというふうに理解してございます。

その際、次回は、要は今回ですけれども、今回JICA内のアンケート、それから途上

国へのアンケート、その結果をご紹介をすると、それが一つ、もう一つワーキンググループのメンバーを選ばせていただきたいという、この2点を7月の全体会合で行わせていただきたいということを申し上げたかと思います。

最初のアンケートのほうでございますけれども、現在まだ取りまとめ中でございます。次回きちんとご説明をさせていただく予定でございます。ですので、本日は経過報告といえますか、ちょっと簡単に現状どんな形かということをご説明させていただきたいと。

加えまして、今後のスケジュール、8月以降の検討のスケジュール、そのあたりを簡単に説明をさせていただくことにさせていただければと思います。

その上で、この運用面の見直しのワーキンググループ、そのコアメンバーの選定のほうに入らせていただきたいと思います。

アンケートでございますけれども、JICA内、それから途上国ともにガイドラインの運用上何か不都合がありますかということで、意見を求めているということでございます。特に途上国につきましては、あまりざくっと聞いても回答が返ってこないかなということもございまして、ガイドラインの別紙の1と別紙の2というところに途上国の側で求められるアクション、それが規定されておりますので、そこを中心に意見を聞いたというところでございます。

アンケートの送付先としましては、この新しい今のガイドライン、これが適用されているもので、カテゴリーAの案件、その実施機関でございます。

現時点での回答率は、44件中13件ということで約3割、もう少し回答を待ってほしいと言われているところもございますので、最終的には若干もう少し上がるかなというふうに考えてございます。

これまでの意見としましては、まずJICAの中では国ごとの法律、各国の国内法や慣習、それからその他事情などによって、用地取得とか住民移転、そういったものの再取得価格、それから補償の水準、カット・オフ・デイトの手续と、こういったところでJICAのガイドラインの高い水準を満たすことがなかなか大変で、相手国との協議が難航するといった例が幾つか指摘されているということでございます。

逆に途上国側からの意見としましては、ガイドラインで求められている各種要件の明確化が求められていると。用語の定義、それから範囲といった、ここでもいろいろと論点として挙げていただいたものでございますけれども、そういった要件の明確化、それからもう一つが他のドナーのポリシー、それから国際基準、そういったもののみならず、彼らの国内の法令も尊重してほしいと、そういったリーガルギャップがある場合に協議が難航するケースがある。これはJICA側の内部からも途上国側からもあったんですけれども、そこにギャップがある場合に協議がなかなか進まないというような意見があったということでございます。

こういった議論、前回までにいただいた論点でもございましたので、そうした論点

の範囲内ということで、基本的にはそれぞれの論点を議論する中で、こういった材料も含めていくということで、新しく独立して論点を追加することは現時点ではあまりなさそうかなと考えてございます。

そうということで、基本的に前回までで論点の洗い出しは終わっているかなと思いますけれども、次回きちんと整理をして、ご説明をさせていただければと考えてございます。

続きまして、スケジュールでございますけれども、ワーキンググループのコアメンバーの選定に入る前に、今後の作業のイメージというものもあるかと思いますので、1枚お手元に紙を配らせていただいております。ガイドライン運用面の見直しのワーキンググループ日程案というものでございます。

8月の全体会で改めてこれまでの論点、体制、進め方、その他全て提示をさせていただいて、その後議論を開始させていただければと考えてございます。

ここのスケジュールでございますが、あくまで現時点での想定でございまして、議論すべき論点も入れていますけれども、基本的にこれは前回お配りをした資料の掲載順に並べた、仮置きしただけのものでございまして、議題の組み合わせ方、それから順番、そういったものが変更になるということは大いにあり得るということをご承知おきいただければと思います。また、JICA内、途上国から出てきた意見というものがつけ加わる可能性もなくはないということでございます。

年度内に私どもこの議論を終えたいと思っております、一方でそれぞれの論点について、しっかり議論をするというか、その両方を満たすためには、月2回程度はワーキンググループで議論をしていただかないと難しいのかなということで、毎月2回の予定を入れてございます。

各ワーキンググループでは、JICAから見直し案、それから何でそういう案なのかということの背景説明、その他材料を提示してご議論をいただいて、それをJICAのほうで取りまとめて、次の全体会合に報告すると、そんな段取りをイメージしてございます。

先ほどこの論点、仮置きと申し上げましたが、事務局側の準備の都合もございまして、最初の論点、例えば8月11日と25日に入る用語の定義にかかわる論点、これについては基本的にはこういった形で固めたいなと思っております。

具体的に日にち、11と25というのは、ちょうどお盆のタイミングでありますので、ちょっとそこはコアメンバーのご都合も勘案して、確認をして調整ということもあり得るのかなと考えてございます。

とりあえずコアメンバーの選定を除いて、説明は以上でございます。

○村山委員長 ありがとうございます。

今までのご説明で何かご質問、ご意見ありましたらお願いいたします。

よろしいでしょうか。

半年ぐらい続くものですので、結構長丁場ですが、コアメンバーの方々については、基本的に可能な限り全てのワーキングにご出席をいただくということを前提で考えておりますので、そういう意味では全体を見通して、いろいろとアドバイスをいただけるような立場の方をお願いをしたいと、スケジュール、ご都合も含めてですね。

今日出していただいた日程案、このままでいいかどうかはわかりませんが、これまでの委員の方々が中心になることは恐らく変わりませんので、そういう意味では月曜日と金曜日が候補になるかなと私も思っております。

ただし、どちらかの曜日というわけには多分いかなかなというのもありますね。

もう一つは、議題案をそれぞれ挙げていただいて、具体的に示されたことはよかったと思うんですが、恐らくこのとおりにはいかずに、場合によっては複数回議論しないとなかなかおさまらないというのもあったり、物によっては3時間もかけなくても済むものもあるかもしれませんので、そのあたりは少し調整が出てくるかなと思います。

何かご質問、ご意見ありますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、今期の委員は今日で終了ということで、次回新しい第3期の委員が若干加わるというふうに伺っていますが、そこで最終的にはコアメンバーが確定ということですね。

ですので、既にアンケートにご回答いただいた方もいらっしゃるかと思いますが、その点について何かありますでしょうか。

○山邊 事前に意向確認のメールを送らせていただきまして、ご協力いただきましてありがとうございました。

前回、私のほうから3名から4名ぐらいそのメンバー、コアのメンバーということで想定をしているということで申し上げましたが、今回条件付きのものも含めると、10名の委員の方から参加の意向の表明をいただきまして、非常にありがたく思っております。

本日、ご欠席の方もいらっしゃいますので、ここでご紹介をさせていただきますと、ご欠席の方の中で参加の意向を表明された方が石田委員と長谷川委員、ただ長谷川委員は大学の授業のご都合等もございまして、日程的にはかなり厳しいということで、その制約があっても支障がないということであれば、参加をしたいというようなお話でございました。欠席の方では2名と。

本日ご出席いただいている方で参加のご希望をいただいている方、8名いらっしゃいます。五十音順でご紹介をいたしますけれども、作本副委員長、それから田中副委員長、谷本委員、二宮委員、日比委員、松下委員、村山委員長、柳委員と、8名と本日ご欠席の2名、10名ということでございます。

正式にはこの全体会合の場で意向表明をしていただいて構わないということでしたので、もし事前には特にご連絡はいただいてないですけれども、この場で参加のご意

向があるという方がいらっしゃれば、おっしゃっていただければと思います。

○松本委員 今、日程を見まして、第2回と第11回はだめですが、あとは何とかなりそうなので。

○山邊 ありがとうございます。

松本委員を入れまして11ですね。

あと先ほど委員長からもございましたけれども、次期、第3期からの新しく委員になれる方、3名いらっしゃいます。この方々には7月9日から委員ということでございますので、その後に意向のほうを確認をさせていただく予定でございます。

そうはいても、議論の内容が主にこれまでの運用についてということですので、基本的には現在の委員が中心になると考えてございます。

それから、今11名ということで、私ども3、4名というわけではないんですけれども、最大でも5名程度かなと思っておりまして、ある程度は絞らせていただかざるを得ないのかなと。

基本的には、なるべく毎回参加いただくということを先ほど委員長もおっしゃっていましたが、そういったことを想定をしております。コアメンバーでなくても、ご関心のある分野については、その時々の方に追加メンバーとして参加いただくことも可能ですので、日程上かなり制約のある方とか、あとご関心の分野、論点がある程度絞られている方は、追加メンバーとして参加いただくということでもよろしいのかなと考えてございます。

私からはとりあえず以上です。

○早瀬委員 私も非常に関心はあるんですが、全回というのはとても無理だと思って返事していませんでしたが、関心のある部分がございますので、そのときはぜひ参加させていただきたいというふうに思っております。

○清水谷委員 私も追加メンバーとして、当初からそういうつもりでしたので、ちょっと興味のあるテーマにおいて、ぜひ参加させていただきたいと思います。

○日比委員 これはロジスティカルな質問なんですけど、通常の案件のワーキングと日程が重なってくることもあるかと思うんですが、何らかの調整とかをその辺されますでしょうか。

○山邊 月曜日、金曜日ということで、通常のワーキンググループが開催される日でございますけれども、現時点で既に他のプロジェクトのワーキングが入っている日程については外してございます。

今後、順次入っていくということかと思いますが、基本的には重ならないように埋めていくというような形になると思います。

○松本委員 資料と議事録については、通常どおりみんなに共有されるのか、あるいはこれはワーキングといっても、性質の違うものなので、そのようなことをしない予定なのか、そのあたりはどうですか。

○山邊 基本的には全て通常のワーキングと同じと考えてございます。

ただ、基本的にはJICAのほうでこの見直しをするものでございますので、取りまとめとか、そういったところはJICAのほうでやらせていただくということはありますけれども、基本的に議事録であるとか、そういうのは全てオープンで通常のワーキングと同じようにやらせていただくという予定でございます。

○松本委員 比較的早く当日配付された資料であるとかという、議事録は少し時間がかかるでしょうが、それは見れるということ。

○山邊 さようでございます。

○村山委員長 大体よろしいでしょうか。

○田中委員 このワーキングの結果、最終的な結果、これは1月末が最終回になると思いますが、これの結果の取りまとめ方というのは、どんなイメージを想定されていますか。

○山邊 そこは正直申し上げて、議論をしてみないとわからない部分はございますが、現時点で私どもが想定しておりますのも、基本としてFAQ、よくある質問のあれをさらに今のものより充実させて、それを公表すると。ただ、そこにおさまらないような議論もあるかと思しますので、そこについては議論の様子を見ながら考えていくということなのかなと現時点では考えております。

○田中委員 そうすると、何か報告書をつくるとか、そういうのではなくて、より実務的にF&Qをつくったり、あるいは運用細則を用意すると、例えばそういうような形で実質的な議論を反映させると、そういうことでしょうか。

○山邊 そういう理解でございます。

○村山委員長 大体よろしいでしょうか。

それでは、来月から始まるということですが、先ほども話がありましたように、コアメンバーはある程度絞らせていただいて、内容ごとに関心のありの方については、適宜加わっていただくというような形かと思っています。

そういう意味で、いつごろどういう内容を議論するかということは、あらかじめ皆さんにお伝えして、参加しやすい形がとれればいいかなと、そういう意味で今日も日程表を出していただいておりますが、ここに見直しワーキングの日程も入ってきて、どの時期にどういうことを議論するかということがわかれば、参加しやすいと思いますので、その点もぜひ今後考慮いただければと思っております。

よろしいでしょうか。

では、今日はここでこのあたりで終わらせていただきたいと思います。

それでは、最後になりますが、今後のスケジュール、ご確認をいただければと思います。

○山邊 先ほど申し上げましたコアメンバー、やはり5名ぐらいに絞らせていただきたいなというふうに考えてございまして、例えば日程の都合とかで現時点ではこのスケ

ジュールでは難しそうだというようなことがあれば、今の段階でおっしゃっていただければと思います。

○田中委員 私はコアメンバーから外れても構いませんので、課題に応じて適宜出させていただきますと、こういうことでも構いません。

○山邊 わかりました。

では、この場でというのも何ですので、委員長と相談させていただいて、決めさせていただきますと、こういうことでもよろしいでしょうか。

○長瀬 ありがとうございます。

それでは、今後の会合のスケジュールでございますが、次回全体会合、8月4日、月曜日、2時半から、場所はたしか113ですから同じですね。こちらになります。よろしくお願いいたします。

先ほど委員長からおっしゃっていただきましたように、次回から新しいメンバーという形になります。恒例となりますけれども、委員長、副委員長互選という形になりますので、皆様よろしくお願いいたします。

以上でございます。

○村山委員長 では、何か他にありましたらお出しいただいて、もしなければこれで終了させていただきます。

○長瀬 最後に1点私どもの藤田から。

○藤田 こういうときだけしか出てこないの、大変恐縮でございます。審査部長の藤田でございます。

第2回の助言委員会の最後の全体会合にあたりまして、ご挨拶をさせていただきたいと思います。

まず、委員の方々におかれましては、この2年間、JICA事業に対しまして、さまざまな貴重なご意見をご助言をいただきまして、まことにありがとうございました。厚く御礼申し上げます。

特に忙しい中、全体会合やワーキンググループのたびにご足労をいただきまして、活発に今日までのご議論をいただいた上に、ワーキンググループの会合の際には非常に分厚いレポート、しかもドラフトなので、必ずしも完成度が高いわけではないレポートを非常に時間をかけてレビューをしていただいて、大変なご尽力をいただいております。大変感謝しております。ありがとうございます。

今後でございますけれども、今期23名の委員の方がいらっしゃいますが、そのうち21名の方が引き続いて第3期も委員にご就任いただくということでございまして、大変ありがとうございます。

これから本格化するガイドラインの運用の見直しの中でも、助言委員会の運営についてご議論いただく機会もございますので、今後よりよい運営ができるよう、事務局といたしましても対応をしていく所存でございますので、引き続きどうぞよろしくお

願いいたします。

それから、今日欠席されておられる方、それから今期で退任をされる2名の委員の方、福田委員と満田委員でございますけれども、たまたまこの退任されるお二人、ご欠席ではございますが、この場をかりて改めて御礼を申し上げます。どうもありがとうございました。

最後に、改めていろいろこの2年間、ご尽力いただきましてありがとうございました。また引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

以上でございます。

○村山委員長 どうもありがとうございました。

それでは、第49回になりますが、全体会合をこれで終わらせていただきます。

どうもありがとうございました。

午後5時5分閉会