

環境社会配慮助言委員会 第53回 全体会合

日時 平成26年11月7日（金）14:30～18:02

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

○長瀬課長 それでは2時半になりましたので、第53回全体会合を開始させていただきます。

まずマイク使用の際の注意点3点申し上げます。

1、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。

2、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してください
ますようお願いいたします。

3、マイクは三、四人に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、村山委員長、よろしくお願いいたします。

○村山委員長 では、第53回全体会合を始めさせていただきます。

まず、最初が案件説明（検討状況に係る報告）ということで、ウズベキスタンの電
力セクター能力強化事業ということです。

それでは最初にご説明、よろしくお願いいたします。

○村上 東・中央アジア部、中央アジアコーカサス課の村上と申します。よろしくお
願いいたします。

今回、ウズベキスタン共和国の電力セクター能力強化事業について、近く審査を予
定しておりますので、この検討状況についてご説明したいと思います。

後にご説明しますが、この事業は、三つのコンポーネントから成っております
けれども、そのうちの一つ、シルダリア火力発電所のエンジニアリング・サービス
借款というものが環境カテゴリ、A相当となっておりますので、特にこれについてご
説明いたします。ご説明前半は能力強化事業全体についてご説明して、後半でE/S借款
についてご説明する予定でございます。

まず対象国のウズベキスタンですが、こちらは中央アジアにございまして、
もともと旧ソ連の一共和国でございましたけれども、1991年に独立して、今は独立し
て二十二、三年ほど経った若い国でございまして、人口は3,000万人ほどで、中央アジ
ア五ヵ国でございますけれども、最大の人口を擁しております。

経済成長については、過去5年ほど8%程度の成長を続けてございまして、比較的成長
の度合いが高い国でございますけれども、GNI per capitaで言いますと、まだ1,700ド
ルということで、所得は必ずしも高くないという状況になっております。

それではプレゼンに基づいてご説明いたします。

スライドの3ページ、経緯でございまして、電力セクターの概要といたしまし
て、ウズベキスタンの最大電力需要は、2013年末において約8,400メガワットでござ
います。これに対して設備の総発電定格容量は、1万3,000メガワットほどあります。

けれども、全般的に建設されて40年、50年の古い設備が多くて、全般的に老朽化が進んでいるという中で、実際のピーク対応能力は、7,800メガワットに留まっていまして、不足しているという状況でございます。

このため今、電力供給能力、及び信頼性が著しく低下しているという状況でございます。現在、不足分は隣のキルギスからの輸入などによって賄っております。

それから二つ目のポイントとしまして、ウズベキスタン、その単位GDP当たりを生み出すためのCO₂排出量というのが、今、申し上げた発電設備が古くて効率が悪いということ、それからウズベキスタンは農業国でして小麦や綿花などをつくっておりますけれども、国土の多くが乾燥した砂漠ということもあって、基本的にはポンプを使った灌漑農業が中心なんですけれども、そちらでも多くの電気を使っているということで、単位GDP当たりのCO₂排出量が非常に高いということで、世界でも1位とか5位とかというレベルになっております。

下の丸い図が、電源構成なんですけれども、現在は火力が86%、水力が14%ということで、国内で天然ガスが豊富にとれますので、基本的に天然ガスを使った火力発電が主となっております。

ウズベキスタンの政府としては、これを2030年までに再生可能エネルギーを増やしていくって、火力の割合を減らしていくという計画を持っております。

スライド4でございます。事業の必要性ですけれども、こういった老朽化した発電設備、近代化というものをウズベキスタン政府が続けておりますけれども、設備を新しくしても、その効果を最大化して電力供給を長期的に安定化して、また効率化していくためにはこのインフラの整備のみならず、運転維持管理に係る人材育成ですとか、体制整備、それから開発計画策定能力の向上といった支援も必要となっております。

こうした中で、ウズベキスタンの政府より今年の7月に「電力セクター能力強化事業」に対する円借款の要請が出ております。

先ほど申し上げたコンポーネントというのが、こちらに記載しておりますけれども、三つのコンポーネントから成りまして、一つ目がこのコンバインド・サイクル・ガス・タービン運転維持管理のためのトレーニングセンターというのを先方の電力公社がつくろうとしているのですけれども、そこに対する研修の機材の供用というのが一つ目。

二つ目が既存の火力発電所のスペアパーツ、三つ目がシルダリア火力発電所というものの近代化をするためのエンジニアリング・サービスということになっております。

この三つのコンポーネントのうち、最後のシルダリア火力発電所近代化のためのE/Sというものが、その後に想定される本体事業の発電規模が大きいということもございまして、環境カテゴリ分類がA相当でございますので、この火力発電所のE/Sについて、今回、全体会合にて報告とさせていただきます。

5ページ、次のスライドからこのシルダリア火力発電所のエンジニアリング・サービ

スについてのご説明になります。

事業の目的としましては、この事業、シルダリア州、次のページで地図をご説明しますけれども、そのシルダリア州にございますシルダリア火力発電所において高効率のコンバインド・サイクル・ガス火力発電設備、これを導入するために必要な詳細設計などを行って、同発電所の近代化に向けた具体的な実施計画を策定するということが目的でございます。

事業内容としましては、そのシルダリア火力発電所において、コンバインド・サイクル・ガス・タービン発電設備の導入、これは450メガワット×2基を想定しておりますけれども、そのためのF/Sづくり、詳細設計、それから環境社会配慮関連文書の作成を対象としたエンジニアリング・サービスということになっております。

次の6ページに地図で示してございますけれども、上のほうで示しているのが首都のタシケント、下のほうに示しているのがシルダリア火力発電所ということで、ウズベキスタンの中部に位置しております。

7ページ目に、発電所のより詳細な説明を記載しておりますけれども、まずプラントの概要について、という文章のほうなんですけれども、こちらは70年代から80年代にかけて運用を開始しております、もう40年ほど経ちますけれども、全部で10基の発電ユニットから成りまして、合計3,000メガワットの能力を持つ国内最大の発電所でございます。

主要燃料は天然ガスでございますが、バックアップとして重油を使用しております。ただ先ほど申し上げたとおり、こちら40年選手ということで、現在設備が老朽化した結果、実際の発電能力は約2,500メガワットに留まっております。ここに450メガワットの2基の新しいコンバインド・サイクル発電設備を導入する計画でございます。

用地は、既に確保しております、今後、住民移転の予定はございません。その写真の上のほうですけれども、一番上の写真で、真ん中に真っすぐ走っているのが道路でございます、その右側に川がこちらにございます。その奥に現在既存のプラントがございます。この道路と川を挟んだこちら左側、こちらに新しい発電所をつくるという計画でございます。

8ページ目、環境社会配慮に係る検討状況ですけれども、こちら環境カテゴリ分類がAとなっております。

根拠としましては、火力発電セクターに該当するため。環境社会配慮については、今回、E/S借款の中で調査を実施して、EIA報告書等を作成する予定にしております。今後、住民移転がないことは確認しておりますけれども、過去の用地確保の過程が適切であったか、その際に住民移転があったか、なかったかについては、本事業の中で確認する予定にしております。

最後9ページ、今後の予定ですけれども、本日ご報告させていただいて、その後審査を行い、12月に貸付契約を結び、その後事業を進めるという形で実施していきたいと

思っております。

以上でございます。

○村山委員長 ありがとうございます。

それでは、この件について何かご質問ありましたらお願いいたします。

まず確認ですが、今後のスケジュールで、来年の後半に具体的な調査が始まるということだと思うのですが、この段階でまたご説明をいただく、審議を行う機会があるというふうに理解してよろしいでしょうか。

○村上 このエンジニアリング・サービスの後に、まだ要請は来ていないのですけれども、恐らく実際にそのE/Sに基づいて実際に発電所をつくってほしいという要請が来ると思われますが、その本体借款に移る際には、その前に改めて助言委員会に対してお諮りさせていただく予定でございます。

○村山委員長 わかりました。それではいかがでしょうか。よろしいでしょうか。どうぞ、松下委員。

○松下委員 この事業はコンバインド・サイクル・ガス・タービン発電設備を導入するということですが、コンバインド・サイクル・ガス・タービンの発電によって、従来型、老朽化した現在の発電設備と比べて、効率という観点からどの程度改善するというふうに見込まれているのでしょうか。

○村上 現在古い設備が実際3割ほどの能力が低下しています。例えば、今あるものはシンプルサイクルといいまして、単純なものなのですけれども、コンバインド・サイクルになりますと、同じ燃料を使って、簡単に言うと2回発電するということになるので、実際同じ天然ガス使用量で約2倍の発電ができるということになりますので、単純に言いますと、天然ガス使用量は半分に減るという意味で、環境負荷も十分に減るということを想定しております。

○村山委員長 ほかいかがでしょうか。よろしいですか。もしないようでしたら、これについてはこれで終わりにさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは2番目の案件概要説明ですが、こちらはワーキンググループ対象案件ということで、今日は3件ございます。最初がインドのアーメダバードメトロ建設事業、環境レビューの段階です。

準備ができましたら、ご説明をお願いいたします。

○田中課長 よろしく申し上げます。南アジア部の田中と申します。

インドのアーメダバードメトロ建設事業の事業概要をご説明させていただきたいと思います。

まず事業の背景と必要性でございますが、まずはインド総論の話として、インドでは近年急速な人口増加と都市化が進んでいるということ。一方で公共都市インフラが非常に貧弱だということで、自動車、二輪車の台数が大幅に増加している。これによ

って交通渋滞が深刻化しているという状況でございます。

特にアーメダバードを含む大都市、アーメダバードの人口を下に参考で書かせていただいておりますが、1991年に300万人を超えるというような人口が、2011年には500万人の半ばを超えていくというところでございますけれども、このような大都市においては、交通渋滞に伴う経済損失、及びそれ以上に、特にインドの中で問題になっていきますのは大気汚染、騒音等の自動車による公害が深刻化しているというところでございまして、交通渋滞緩和さらには自動車によって引き起こされる公害の軽減のために、大規模な公共交通システムの整備が必要という状況になっております。

続きましてインド政府の方針でございますけれども、第12次5カ年計画、これは2012年の4月から2017年3月までをカバーするものでございますけれども、ここにおいても都市交通セクターの開発に重点を置いているというところでございます。

その都市交通セクターの具体的な重点施策でございますけれども、より具体的に言えば、人口200万人以上の都市、アーメダバードもそれに入っていくわけなのですが、その都市におけるメトロ、地下鉄を含む都市内交通整備ということでございますけれども、その整備計画の策定をし、300万人以上の都市において、建設開始をしていくというものでございまして、本事業はこれを支援するものというところでございます。

その都市交通網ということでございますけれども、本件の場合は、本事業地の場合には用地不足もあり、道路網の拡充が難しく、既存の公共交通であるバスの輸送能力の向上というのなかなか困難で、現実的ではないというところもございしますので、先ほどの交通渋滞の緩和、さらには自動車公害の対策のために、大量高速輸送システムを整備することが緊急の課題になっているというところでございます。

当然ではございますが、グジャラート州政府の都市交通政策・都市環境問題対策に合致するものでございますし、インド政府の開発政策、さらには我が国JICAの支援方針と合致するというところでございしますので、本事業の実施を支援する必要性・妥当性が高いというふうに考えております。

事業概要でございます。本事業は、インドグジャラート州の経済都市、最大の都市でありますアーメダバードにおいて、総延長約40キロの大量高速輸送システムを建設するものでございます。

実施機関はインドの中央政府が半分、グジャラート州政府が半分、それぞれ出資している実施機関が設立される予定でして、組織としては、既存のグジャラート州政府が100%出資しているMetro Link Express for Gandhinagar and Ahmedabad Co. Ltd.(MEGA)というものを引き継ぐ見込みになっているというところでございます。

実施スケジュール、これは相当野心的なところもございしますので、詳細は審査時に確認してまいります。インド側の要望というか、彼らの計画によりますと、2018年3月の全線開業を目指しているというものでございます。

借款対象でございます。これも詳細は審査時に確認させていただくという前提つき

でございますけれども、現在、想定しているものとしては、地下の土木工事部分、電気・信号・通信関連工事、車両調達、コンサルティングサービスなどでございます。

今回、協力準備調査については、インド側が作成しているF/Sというのが既にございますので、それをレビューしていくという形ですので、協力準備調査としては実施しない予定でございます。

先ほど申し上げた建設予定、全部で40キロがこういうふうになっておりまして、この南北のラインと東西のラインが十字にクロスしますが、その事業でございます。アーメダバードの市内というのは、これでございますけれども、そのうちの地下区間というのがこの地図上の緑、ちょっと見えにくいですが、緑になっている区間です。この区間が地下の部分でして、それ以外のこの東西で言えば赤、南北で言えば青の部分については地上の工事部分になるということでございます。

このスライドとこのスライド、合わせながらでございますけれども、写真 の東西線の西側終点、現在も駅がございますが、この駅の周辺が1番、ここですね。それから2番、次ここ、真ん中あたりでございますが、それがこんな感じのところですよ。いずれも比較的道路としては、道路の幅としては、比較的ゆったりとれているところですので、この上に地上部分の高架、高架鉄道というか、そういうものをつくっていくところですよ。

写真 、また戻りますが、これがインド国鉄との結節線になるKalupur Railway駅というところで、これが現在、計画されている高速鉄道というのが別途ございまして、これは本事業とは別でございますけれども、アーメダバードとムンバイを新幹線のような速い鉄道で結ぶという計画でございますが、その駅とも接続予定があるところでございますけれども、それがこの写真 、ここでございます。

それから写真 でございますが、南北線の南側終点の駅になる予定のところですよ。それがここです。こんなような感じでオート・リキシャ、それから普通の車も含め、交通量がかなりある。ただ若干、それなりに道路の幅があって、その部分については高架ができるということでございます。

環境社会配慮面でございますが、適用される環境社会配慮ガイドラインは、2010年のJICA環境社会配慮ガイドラインでございます。環境カテゴリについては、鉄道セクターであり、影響を及ぼしやすい特性、大規模な非自発的住民移転に該当しますので、カテゴリAに分類されるというふうに理解しております。

ですので、今回助言をいただく内容としては、環境レビュー方針について助言をいただくということでございますし、今後の想定スケジュールとしては、来年2015年1月の上旬から中旬以降、審査ミッションを派遣できればよいというふうに考えております。

環境レビュー方針の概要でございますが、環境許認可、インド国内法では、この種の鉄道建設のEIAは、義務づけられていないというものではございますけれども、我々

の中では環境カテゴリAに属しますし、EIAの作成を義務づけますので、そこをお願いしており、2014年10月に作成されているというところでございます。

それから汚染対策というところでは、工事中に大気、水、廃棄物、騒音・振動等について影響があり得るというところでございますので、そこで、モニタリングをすべくちゃんと定期的に建設機材メンテナンスや散水、適切な水処理、廃棄場所の規制、作業時間の規制等の対策がとられる予定となっております。

さらには、供用後に廃棄物、騒音・振動等について、そういう問題も起こり得ますので、廃棄場所の規制、軌道下の弾性ゴム層設置等での対策がとられる予定ということになっておりますが、これらについては、今後、審査に至る過程までのところで、緩和策の詳細等について確認する予定でございます。

加えて自然環境面のところでございますが、これについては、事業対象地域は先ほど写真でお示したとおり、市街地、市の中心地を通るところでございますので、いわゆる自然環境面での国立公園等の影響を受けやすい地域ですとか、またその周辺というものには該当しない。そういう意味では、自然環境そのものへの望ましくない影響というようなものは最小限だというふうに想定しております。

他方で、街路樹の伐採・移植等の必要性がございますので、これについては、インドはご存じのとおり、町の中であっても木の伐採や移植についてはかなり厳しい。これは環境森林省がかなり厳しい規制を持っておりますので、この許認可を取得して、それを実際に実施していくということになります。

社会環境面でございますが、こちらがより重点的に、審査までの過程、審査後の過程でも確認していく事項になってまいります。用地取得規模としては約90ヘクタールあり、うち民有地が5ヘクタールあるということ。それから被影響世帯数が1,000世帯を超えるものがございまして、特にそのうち非自発的移転住民が579世帯ございまして、ここらあたりの補償方針の詳細内容というのを、今後、確認してまいりたいというふうに思っています。

それから影響を受ける構造物の数としては、11の宗教的構造物、二つの公衆トイレ、教育機関も二つ、公衆衛生機関も二つ、バス停も五つというぐあいにございます。

さらには、歴史的建造物の周辺を通過するということでございますので、その影響を最小化するような施策もとらせていただくつもりですし、そのための許認可も取得予定でございます。

RAPについては、実施機関により作成されておりますが、その補償方針について、今のところ、再取得価格による補償、移転地の提供、生計回復支援を含むというものでございますが、ここらについては非常に重要な 이슈でございますので、これらについても審査の過程で確認させていただきたいというふうに思っております。

今までのところの住民協議では、事業に係る特段の反対意見というのは出てきていませんが、そこら辺の結果についても、改めて確認させていただくつもりでございます。

す。

その他モニタリング事項でございますけれども、大気、水、廃棄物、騒音・振動等についてモニタリング、実施機関によるモニタリングが実施される見込みでございますのでそのモニタリング項目、頻度、方法、実施体制の詳細について確認させていただく予定です。

今後のスケジュールでございますが、この全体会合を含めまして、EIAが公開される予定でございますので、それとワーキンググループで助言案を検討いただきまして、全体会合で助言を確定、その後審査に臨みまして、本年度のL/A、EIAの公開から120日以上あける形で、L/Aを調印させていただくということを考えております。

以上でございます。どうもありがとうございます。

○村山委員長 どうもありがとうございました。

それではご質問がありましたらお願いいたします。

では私から二つ伺いたいのですが、特に社会環境が重点的に見られるということですが、基本的に道路の上に高架をつくったり、道路の下に地下鉄という形かなと思うのですが、その中でこれだけの数の影響世帯数が出るというのは、どのあたりに集中的にこういった世帯がいるのかどうかというのが一つです。

それからもう一つ、被影響構造物の中に宗教、教育、公衆衛生という、かなり重要なものが入っているのですが、具体的に移転を求められるのか、あるいはこの事業によって部分的に何か影響を受けるのか。そのあたりについてももしわかりましたら教えていただければと思います。

○田中課長 まず影響を受ける世帯のあれでございますが、もちろん多くのものは道路の上、上下につくられるということなので、そういう意味では町の真ん中につくる割には影響が少ないということではございますけれども、駅なんかを中心に、そうはいいながらも道路脇なんかには施設がはみ出るところもございますので、そういうものを中心に影響が出てくるというのが、現在の見込みでございます。これらについても詳細を確認してまいります。

加えて、宗教施設、教育施設、公衆衛生施設なんかについては基本的には一部というよりは、移転対象として今のところ見込まれているというところでございます。これも詳しくは確認させていただくつもりです。

○村山委員長 わかりました。それではほかいかがでしょうか。谷本委員。

○谷本委員 スライドの4の事業概要のところです。先ほど、地下の部分が大体何キロですか。東西です。

○高橋 6キロぐらいです。

○谷本委員 そうすると、残りの三十何キロは地上ですね。借款対象のところで、地下の土木工事が対象だということであれば、地上部分は向こう側がやるという理解

でよろしいですね。わかりました。ありがとうございます。

○村山委員長 ほか、いかがでしょうか。塩田委員。

○塩田委員 メトロ事業というのは、構造物が主体ですか。だからトンネル構造物とか、赤い色のところの高架だとか。

○田中課長 全体の事業としては、構造物及び車両なんかを含むいわゆる機材とでもいいですか。車両、信号、その複合体でございます。

○塩田委員 ということは車両も含むということですか。先ほど環境レビューの汚染対策のところに、何かいろいろ具体的に示されていますが、軌道の弾性ゴム層設置と書かれているのですけれども、これ、結構お金がかかりますね。車両については考えていないのですか。車両の車輪をゴムにするとか。

○田中課長 車両自体の騒音対策という、そういうご質問ですか。

○塩田委員 車輪から振動とか音が発生しなければ構造物にもそんなに影響はないと思いますが。だから両方考えないと。

○田中課長 そうですね。そういう意味では、すみません、私もエンジニアでないのかもしれませんが、車両であり、軌道であり、その複合で騒音であり振動でありというものを最小化できるようなものにしていくべく確認させていただきますし、提案もさせていただきますということになるかと思います。

○塩田委員 そのように記述したほうがいいのかもしれません。

○田中課長 単に軌道だけではなくてということですよ。わかりました。留意させていただきます。

○村山委員長 ほか、いかがでしょうか。田辺委員、どうぞ。

○田辺委員 EIAは、既につくられているということなのですが、その策定過程において住民協議等が行われているのかどうかというのを確認したいのです。

○高橋 策定過程において住民協議は行われておりますが、今月いっぱいにかけて引き続き住民協議を行うということになっておりまして、今月末にその結果を改めて確認させていただく予定でございます。

○村山委員長 ほか、いかがでしょうか。松本委員、どうぞ。

○松本委員 今のお答えでやや気になったのが、環境レビュー方針の概要のところ、やはり協力準備調査がないので、この表は結構大事なというふうに思うのですけれども、環境許認可のところには、要確認事項はない、汚染、自然、社会はあるのですが、社会はこういう書き方をすると、どちらかと言うとRAPを中心としたものになると。

つまり、今、質問にあったEIAのむしろそのプロセスとか、そうした部分について、JICAのガイドラインに従っているかどうかという確認が、これだとする場所がないかなというふうに思うのですけれども、この表のこの環境許認可しか、もうあとは入れようがないのですが、ここは特になしでよろしいのですか。

○田中課長 すみません。そういう意味では特になしという形で言い切るというよりは、EIAの策定プロセスについても改めて確認させていただくということになると思います。

○村山委員長 ほかにはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、詳しくはワーキングのほうでご検討いただければと思います。どうもありがとうございました。

それでは2件目に移りたいと思います。ウクライナの下水処理場改修事業、こちらも環境レビューの段階です。

では準備ができましたら、ご説明よろしくお願ひいたします。

○内田課長 皆さんこんにちは。それでは次の議題でありますウクライナのボルトニッチ下水処理場の改修事業のご説明に入らせていただきます。私、中東・欧州部、欧州課の課長をしております内田と申します。よろしくお願ひいたします。

本日の内容ですが、ウクライナは10年ぶりの円借款ということもございまして、なかなか皆さんにご説明する機会もないかと思しますので、ウクライナの概要をまず簡単にご説明させていただいて、あとは事業の概要、環境レビュー方針の概要と、最後に審査スケジュールということにさせていただきたいと思います。

まずはウクライナの概要なのですが、面積が60万平方キロメートルということとで、日本の約1.6倍になっております。

人口は4,429万人ということで、日本の人口に比べますと約3分の1ということで、非常に広い国土、皆さんもウクライナのイメージといえば非常に広い国土で、農業振興がなされている国というイメージをお持ちの方も多いと思うのですが、まさしくそんな感じです。

首都はキエフでして、民族はウクライナ、ロシア人、ベラルーシ人等になっております。

主要産業は鉱工業、石炭とか、あとは農林水産業、建設業ということになっておりまして、一人当たりのGNIは3,960ドル、これは2013年の値なんですけれどもなっており、中所得国ということになります

事業対象地域なんですけれども、ちょうど地図の中心に流れているのがドニエプル川です。これは国際河川でして、ロシアからベラルーシを通して、ウクライナ、さらに黒海に注ぐ国際河川となっております。「独立広場」と書いてございますのが、オレンジ革命とか、あるいは今回、反政府活動のデモがあったときに、いろいろ人が終結した場所です。それが緑色の点です。右側の真ん中あたりにボリスポリ国際空港というものがございまして、これらの真ん中ぐらいに位置するのが、今回の改修の対象となっておりますボルトニッチ下水処理場というところです。

次に移りまして、本事業の背景なんですけれども、このボルトニッチ下水処理場は、人口約280万人のキエフ市、ウクライナの首都キエフ市の中で唯一ある下水処理場に

なっております。実際、ソ連時代の1960年から80年代にかけまして建設されまして、供用が開始されています。ということですので、古いものは実は50年以上も稼働しているということもございまして、いずれも老朽化が非常に著しい状況でございます。

また、近隣住民からは下水処理場からの悪臭に係る苦情も、毎年のように寄せられておりまして、そういった状況を改善するためにも、早急に改修・整備が必要な状況になっております。

下水処理場の放流基準というものは、EUの加盟を目指しているウクライナにとって、EU基準の適合というものは必須条件でございまして、現在行われていない窒素やリンの除去のための高度処理施設というものも導入する必要がございます。

また下水処理場で発生する汚泥というものは、現在汚泥処理場に送られているのですけれども、ほぼその汚泥処理場が満杯になっている状況でして、汚泥焼却等によって、汚泥の容量を減量させるというものが非常に喫緊の課題になっている状況です。

こういう背景がキエフの中にございまして、2012年11月、ウクライナ政府のほうから本事業に対する支援要請が、我が国日本政府のほうにございました。

次に、本事業の概要なんですけれども、目的は先ほどの背景にもございましたが、老朽化が著しいボルトニッチ下水処理場の改修等を通じて、キエフ市民の衛生環境・居住環境改善に貢献するものということになっております。

概要といたしましては、下水処理場、全部で3系列ございますが、処理能力は合計で1日当たり157万立米、この改修を行うことになっております。下水処理施設、あるいは汚泥処理施設、汚泥焼却炉というものが主な対象コンポーネントになっております。

借入金は、ウクライナの閣僚会議ということになっておりまして、実施機関は、キエフ全体の上下水道の整備を担当しておりますキエフ市上下水道公社というところになっております。

対象ガイドラインに関しましては、2010年4月公布の「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」になっております。カテゴリ分類なんですけれども、我々の環境ガイドラインに掲げる廃棄物処理セクターに該当するため、カテゴリAということになっております。

こちらはサイト写真なんですけれども、見た目だけだと、なかなか老朽化の状況がわかりづらいかと思うのですけれども、いずれも40年、50年ぐらい経っている施設でして、例えば沈砂池、一番上の右上のほうなんですけれども、かなり周りの躯体がくたびれている感じというのもあるのかなと思います。

非常にオペレーション、運営・維持管理はしっかりしていきまして、老朽化が進んでいるにもかかわらず、下水の放流基準というものは、EU基準には合致していないものの、国内の放流基準にはいまだ合致した形で放流されています。

次に、環境レビュー方針の概要なんですけれども、上の二つは飛ばさせていただきます。環境許認可なんですけれども、EIA報告書は先方政府のプロジェクト審査書類

の一部として、閣議承認は今年の4月になされております。

汚染対策に関しましては、工事中の大気汚染、騒音、振動等については、低公害機材の利用、防音壁の設置等により、影響の程度を最小限とする見込みでございます。

また供用後に関しましては、汚泥焼却炉からの排ガスによる大気汚染が想定されまじけれども、排ガスはEU基準を遵守する予定ですし、下水処理場の周りに設置されています環境保護区その境界における大気質は、ウクライナ国の環境基準を満たす見込みになっております。

また廃棄物に関しましては、焼却灰が発生しますが、セメント等へ再利用する方向で、今、検討されております。

騒音・振動に関しましては、そういうものを発生する機械については、建屋内に設置、あるいは振動吸収シートの設置等により、住民の許容可能な水準まで低減される見込みとなっております。

次に、汚染対策です。毎年、苦情が出ております悪臭に関しましては、下水処理施設の新設・改修、または汚泥処理施設の新設により、環境基準以下となる見込みでございます。

自然環境面に関しましては、事業対象地域は国立公園等の影響を受けやすい地域等には属しておりませんので、保護区や保護をすべき生態系もなく、また自然環境への望ましくない影響は最小限であると想定されています。

社会環境面に関しましては、こちら、既存施設改修のため、特に住民移転、用地取得、被影響の世帯数、全てなしということになっております。

最後にその他・モニタリングですけれども、大気質、騒音・振動等について、実施機関によりモニタリングが実施される見込みになっております。

今後のスケジュールなんですけれども、今回、全体会合をさせていただきまして、来月、下旬のほうにワーキンググループを開催させていただく予定になっております。またEIAの報告書の公開も12月をめどに現在準備しております。

助言確定は来年の1月を予定しておりまして、それを踏まえまして審査ミッションを派遣させていただくという予定になっております。

それではよろしくお願いいたします。

○村山委員長 ありがとうございます。

それではご質問ありましたらお願いいたします。岡山委員、どうぞ。

○岡山委員 岡山です。

幾つか教えてください。まず現在は、普通の活性汚泥法で処理されているのですか。

○内田課長 すみません、もう一度よろしいですか。

○岡山委員 ごめんなさい。サイトの写真をざっと見ると、ごくごく普通の活性汚泥法で処理されていると思われまします。この放流のときに、その放流水については、国内基準は一応クリアしているということではあるのですが、本来、今回、この改修が必

要なのはEUの基準適合を目指すところなので、EUの基準には適合していないということですか。

○内田課長 処理方法はおっしゃるとおり標準活性汚泥法でなされております。

EU基準というものの、BODですとか、そういうものの以外に、先ほどのご説明差し上げたリンとか窒素の除去というものも含まれておりまして、今、そういう対策はなされていないというものです。

○岡山委員 なるほど。あと、汚泥なんですけれども、現在は汚泥を脱水してそのまま埋め立てているだけなんですか。

○内田課長 通常の消化タンクもございまして、嫌気性、好気性、いずれも消化タンクやあるいはその後広いところで分解ということはしております。

○岡山委員 消化タンクがあるということは、メタン発酵をやっているということですか。

○内田課長 はい、やっています。

○岡山委員 すると、その得られたメタンは、例えば発電などに供しているのでしょうか。

○内田課長 一部使われていたはずなんですけれども、すみません、現在のところは、認識しておりません。

○岡山委員 では、今回の改修案件では、メタン発酵槽までを新設するということではなくて、あくまでもパッケージとしては、污水处理施設と汚泥処理施設、汚泥焼却炉とあるのですが、ここに例えば本事業の背景に焼却炉等の整備が緊急の課題とあるのですが、例えば現在日本においても、消化のほうに、嫌気性消化のほうに持っていて、減量化を図るとともにエネルギーを取るという方法もあるかと思うのですが、これは、今回は、考えられていないのでしょうか。

○内田課長 そういうものは焼却炉だけではなくて、もちろん減量化のための脱水ですとか、そういうもの、濃縮機とかを導入する予定なんですけれども、特に熱を使った発電みたいなものは、現時点では考えておりません。

○岡山委員 では嫌気性消化はいずれやめるということになるのですか。

○内田課長 はい。

○岡山委員 あと、その汚泥なんですけど、例えばリン・カリが入っているので、窒素もなんですけど、ウクライナは非常によい黒土地帯と持っている穀倉地帯ですから、本来こういう汚泥を堆肥に使うということも発想としてはあったかと思うのですが、それは行われて来なかったのでしょうか。

○内田課長 現時点では、下水処理場から出た汚泥については、そういう活用をするという検討はなされていません。

○岡山委員 ありがとうございます。

○村山委員長 ではほかはいかがでしょうか。松本委員どうぞ。

○松本委員 2012年11月、つまり2年前の支援要請で、今回、環境レビューというこのこの経緯というか、推察するに協力準備調査の要請があったのかなとかとも思ったりもするのですが、どのような状況だったのか教えていただけますか。

○内田課長 ありがとうございます。

協力準備調査の要請は特にございませんでした。ウクライナが必ずしも円借款を積極的に出していこうという国ではなかったということもございまして、検討に時間がかかったというのが事実でございます。

○松本委員 そうしますと今回、閣議承認が行われたEIA、これ、2014年4月、つまり今年の4月ということなんですが、やや気になるのは、もう2年前の段階で、実は既に調査は終わっていて、この今年4月に承認されたEIAというのは、長くたなざらしになっていたEIAなのかどうか。そのあたりはいかがでしょうか。

○内田課長 たなざらしになっていたわけではないのですけれども、ウクライナも、こういう言い方が正しいかどうかわからないのですけれども、ほかの国と同じく、閣議承認をとるのに数ヵ月でとれると言っているにもかかわらず、1年以上かかったり1年半かかったり、我々としては閣議承認とれていないものを俎上に上げるわけにもいかないという実態もございますので、実際としてはウクライナ国側の国内手続に時間を要していたということになります。

ただ、現在技術の見直しをしておりますので、それに伴ってEIAもアップデートしている状況です。

○松本委員 なぜそれを聞くかということ、円借款10年やっていないとなると、先方政府との協力関係、あるいは円借款についての理解、それから実際の審査の実務の蓄積といったものがJICA側にそれほどあるわけではないという中で、さらに、協力準備調査を行わない環境レビューでやるということに対する不安があるのですが、このあたり10年ぶりの円借款ということで、いきなり環境レビューでも問題ないというふうに判断したのは、どのあたりに理由があるのですか。

○内田課長 FSはしっかりしているものがございますので、協力準備調査は不要なのかなということと、EIAも作成はされておりますので、また10年ぶりとはいえ、我々ではウクライナ側のノウハウがないかということは、そういうわけではございませんで、オンゴーイングの案件もございましたので、そちらのほうですとウクライナ政府とはつながりもございましたし、我々のほうの審査能力が十分ではないというような認識は、特に持っておりません。

○松本委員 わかりました。

最後もう一つですが、実はその一つ前のインドのアーメダバードの案件の環境レビュー方針の概要の書き方というのは、比較的議論しやすい。なぜならば、一番右側に要確認事項というのがあるからです。今回いただいた様式は、実は確認済み事項しかなくて、一体何を懸案にしているのかということが、JICA側から示されていないので、

これはやはり同じ組織で続けて出てきていて、フォームが違うというのもどうかと思いますので、ぜひ内部でご検討いただきたいと思います。

○内田課長 了解いたしました。

○村山委員長 それでは、早瀬委員。

○早瀬委員 処理能力を見ると、大きな施設だなという気がしまして、気になるのは家庭排水だけではなくに、産業系の排水を一緒に受け入れているのではないかというようなところが少し懸念しています。

それで、もしそうであるならば、これ、無機系の有害物等については処理するような施設になっていけませんので、産業系の排水の受け入れの時の水質基準のようなものはあるのかどうか。有害物質関係をどういうふうにされているのかというのを、少し情報収集しておいていただきたいと思いますというふうに思います。

○内田課長 ありがとうございます。

こちらの下水処理場、一応家庭排水のみということになっておりまして、非常に大きいのですけれども、先ほどの説明のとおり、280万人都市にここだけしか下水処理場がないのです。日本の下水処理場って大体数十万立米程度が一つの下水処理場なんですけれども、それを全部一つに集約したという形だと思っていただければよろしいかと思います。

ご参考までに、例えば人口的に言いますと、大阪市と同じぐらいなんですけれども、大阪市には12個の下水処理場がある。もちろんトータルすると、その処理能力はこの157よりも大きいのですけれども、そういうイメージです。

○早瀬委員 私がしばらく離れているので、勘が狂っているかも知れませんが、大体一人1日の水の需要量が300リットルぐらい、1トンで3人ですか。それと比較すると450万人分ぐらいの能力になってしまうので、ちょっと大きいかなと思ったのですが、これは私の計算がちょっとおかしいのかもわかりませんが、そのあたりもチェックしてみてください。

○内田課長 了解いたしました。

○村山委員長 塩田委員。

○塩田委員 この下水処理場から、一番近い住居は、何メートルぐらい離れているのですか。サイト写真だとよくわからないのですが、住宅がどこにあるのか。

○内田課長 すみません。正確な数字はわからないんですけれども、先ほどのサニタリープロテクションゾーンは、1.2キロそれぞれ離れています。我々、訪問したこともあるんですけれども、すぐ近くに住宅がないのは確かなのですが、すみません、何キロ離れているかという正確な数字までは把握しておりません。

○塩田委員 それで、環境レビューの1/2の汚染対策の文章ですが、影響程度を最小限とする見込みとか、低減される見込みと書いてあるのは、あれは計算した結果ですか。

○内田課長 はい。EIAの中で。

○塩田委員 ちゃんと計算して、この程度低減するということを前提にして、文章としてこうですよとなったのですか。

○内田課長 はい、さようでございます。

○塩田委員 わかりました。

○村山委員長 よろしいでしょうか。では、ほかいかがでしょうか。

○岡山委員 すみません。一つ追加で。

改修事業で、この施設を使いながら改修していくという事業ですよ。ですので、例えば工事の仕方なんですけれども、どこかにこの敷地内に簡易処理場などをつくって動かしていくとか、どういう工事をざっと考えられているのでしょうか。

○内田課長 ありがとうございます。

こちらの下水処理場、敷地が非常に広大でして、新設のものは場所を移すことになっています、その処理場内で。なので、止めるというよりは、稼働させながら新しいものをつくって、終わったところでスクラップという予定であります。

○村山委員長 今の関連で10枚目のシートで、污水处理施設の新設・改修、汚泥処理施設の新設となっているのですが、新しくつくられるものがあるわけですね。

○内田課長 そうですね。第一系列に関しましては、1960年代に建設されていますので、もう50年を超えているということを鑑みまして、こちらのほうに関しましては新設にする予定です。

○村山委員長 汚泥の焼却施設は、今までなかったものを新しくつくるといことですね。

○内田課長 さようでございます。

○村山委員長 わかりました。家庭排水しか扱っていないから、重金属類は余り気にしなくていいと。

○内田課長 そうですね。

○村山委員長 いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では、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。

○内田課長 ありがとうございました。

○村山委員長 では3件目に移らせていただきます。

インドの新空港建設事業、こちらスコーピング段階の概要説明ということです。準備ができましたら、ご説明をお願いいたします。

○岩井 それではご説明させていただきます。

インド国ドレラ新国際空港建設事業準備調査ということで、こちらは協力準備調査の中でもPPPインフラ事業ということで民間企業様、具体的には豊田通商さんと日本工営さんのJVからご提案いただいたものについて、私どものほうで調査するというスキームとなっております。

申し遅れました。私、南アジア部南アジア第一課、岩井と申します。よろしくお願

いたします。

こちらの調査の背景でございますけれども、ご案内のとおりインドは非常に経済が発展してきておりまして、経済成長に伴いまして年間10%以上の旅客数あるいは貨物需要が伸びているといった形となっております。

また、インドは非常に広大な敷地でございますので、それぞれの都市と都市をつないでいく交通網につきましては、基本的にこれまでも貨物も含めて空港需要が非常に大きいというところがございます。

そうしたところも含めまして、今、インド政府のほうでは2010年から2015年の中期計画におきまして、空港数の拡大といったところを大きな一つの目標に掲げております。

今回対象としておりますドレラの新空港でございますけれども、二つ前の案件で地下鉄のご説明をさせていただきましたアーメダバード、同じグジャラート州のところに新空港をつくるというものでございます。

こちらの都市でございますけれども、人口が6,000万人いる中で、こちらのアーメダバード空港というところ、今現在、年間550万人ほど利用するといった形となっております。滑走路は1本のみがございまして、こちらの需要が2020年ごろにはいっぱいになってしまうといったところもございまして、こちらの空港を代替するような新空港が必要であろうといった形で、計画がなされております。

アーメダバード空港につきましては、市内の中心部から数キロ離れたところにある非常に都市の中にある空港ということで、拡張が非常に困難といった形もございまして、こちらの空港を拡張するのではなく、新たに市の中に新空港をつくるといったものとなっております。

位置関係を先にご説明させていただこうと思うのですが、こちら、対象地域の地図がございまして、一番右側に白く色囲みでインド全体の地図がございまして、今、日本政府のほうで進めておりますデリー・ムンバイの間の産業大動脈構想というものがございまして、こちら通称DMICと呼ばれているものでございますが、こちらのデリー・ムンバイ間のコネクティビティの一部にグジャラート州というものがございまして、そのグジャラート州のアーメダバードから南に約百数十キロ、120キロほど行ったところにドレラという町がございまして、

今回は、こちらのドレラの町に新しい空港をつくるということに加えて、あわせてこちらのドレラに新経済特区をつくるという構想が、今、市の中で上がっているものでございます。

従いまして、繰り返しになりますけれども、こちらの空港につきましては、デリー・ムンバイ産業大動脈構想の一環といたしまして、2009年に新空港建設する計画を州政府のほうで策定したといった形となっております。

空港の事業の概要でございますけれども、高機能かつ高収益の新空港をPPPでつく

るということが、こちらの事業の目的となっております。調査の内容につきましては、空港の需要予測から始まりまして、建設のための設計あるいは工法・施工方法の確認、環境影響調査、事業スキーム・資金調達方法の検討、実施スケジュールの検討といった通常のFSと同じようなスケジュールがとられております。

対象地域のご説明は先ほどご説明させていただいたとおりでございますけれども、一番左下にあるドレラ経済特区、カラーで塗ってある部分でございますけれども、こちら、今現在、何も無い部分でございます、こちらに全くの白地のところに新しい経済特区、産業団地あるいは住居の都市をつくるというものになっております。こちらの経済特区の一番上のオレンジ色に塗ってある部分に、今回対象となる空港をつくるといったところでございまして、都市から約10キロから20キロくらい離れたところに新空港をつくるというような位置関係になってございます。

こちらは空港を拡大した地図でございまして、左下のオレンジの点線で囲っている部分が、新都市ドレラ経済特区の一部でございます。その北東部に赤く塗ってあるようなところに新空港をつくるというイメージでございまして、今現在はこういった形で2本の滑走路を敷設するということを計画しております。

こちらの地域、特区のところ、オレンジのところも含めまして、今現在、州政府が所有している区域でございまして、空港の敷地の中につきましては、今現在、居住する住民はいないといった形となっております。

こちらが空港の写真、乾季・雨季、それぞれ撮影したものになっておりまして、乾季は本当にただの野原が広がっていて、雨季になると草などが生えてくるといったような状況となっております。

空港の概要でございますけれども、先ほど図でご説明させていただきましたとおり、滑走路2本、1本はニューヨークにまで飛ばせるような形の長い滑走路、もう一本が段階的に整備する形になりますけれども、2,800メートルのオープンパラレルの滑走路となっております。

そのほかターミナル施設、空港に付随する施設などを建設するといった事業概要でございます。

続きまして環境社会配慮事項でございます。こちらはJICAの環境社会配慮ガイドライン、カテゴリAに分類されるといった形になっておりまして、環境許認可につきましても、インド国の中でEnvironmental Clearanceを取得する必要があるといった形になっておりまして、こちらは今、実施機関である空港局により取得のプロセスが進められているというところでございます。

またその下、5番、6番、7番ということで、汚染対策、自然環境、社会環境、幾つか主立ったものを書かせていただいておりますけれども、まず5番目の汚染対策につきましては、工事中の大気汚染、水質、騒音・振動の発生等に対する対策が必要であるといったところに加えて、供用後につきましては、空港ということでございます

ので、特に騒音等に対する対策が必要であるというふうに考えております。

また、その次の6番の自然環境でございますけれども、事業対象区域は国立公園等の保護区にはなってはございません。しかしながら雨季にはほかのところから水鳥などが飛来し、この辺、空港だけではなくて地域一帯に生息するといったことが確認されておりますので、そうした水鳥への対策、あるいは実際に飛行機が飛び立つときへのバードストライクといったあたりへの対策なども必要になってくるかというふうに考えております。

社会環境でございますけれども、既に州政府が持っております公共用地でございますので、住民移転等は発生しないというふうに考えておりますが、今、私どもの調査団のほうで確認している中では、雨季にはほかのところから人が中に入ってきて、実際に耕作をしているといった状況が確認できておりますので、そうした近隣の耕作者への配慮なども、環境の社会配慮の中で見ていく必要があるというふうに考えております。

今現在、EIA、相手国政府の取得、策定状況でございますけれども、先方政府によるTORの承認が行われておりまして、それに基づいて、今現在まさに10月11日、EIAの調査がスタートしたといった形となっております。

TORの概要でございますけれども自然環境、社会環境に加えまして、ここに書かれております環境管理計画、事故対策、災害対策といったものが予定されているというところでございます。

従いまして、繰り返しになりますけれども、先方政府のTORの中で我々のガイドラインに合致しない、あるいは不足していると思われる部分について、今後、我々のほうで調査が補完的に必要なと考えておりまして、主立ったものとしたしましては、先ほどもご説明しました周辺住民に対する配慮、あるいは水鳥への影響の確認といったところを予定してございます。

今後のスケジュールでございますけれども、本日、全体会合でご説明させていただきました。来月ワーキンググループでスコoping案についてご審議いただくといった形を予定しております。

以上でございます。

○村山委員長　ありがとうございました。

それではご質問ありましたらお願いいたします。田辺委員、どうぞ。

○田辺委員　1点目は、まずアーメダバードから120キロ離れているという説明だったのですが、果たしてそういう場所にそんなに需要があるのかというのが最初聞いたときの疑問でして、これ、2本滑走路をつくる、しかも4,000メートル級の滑走路をつくるということで、どのぐらいの需要が見込めているのかというのがわかれば教えていただきたいというのが一点目です。

それから二点目は、この事業を行う上での、先ほど都市開発、ドレラSIRの開発と

というのが、セットで行われるような話だったのですが、不可分一体事業なのかどうか。このドレラSIRの開発とこの空港というのが、どういう関係に位置づけられるのかというのが二点目です。

それから同様に、アーメダバードからこのドレラ間の鉄道事業というのがDMICの日本側事業の一つにリストに挙がっているのですが、この開発とこのドレラ国際空港の関係性、その3点ですがお願いします。

○岩井 ありがとうございます。

まず1点目でございますけれども、冒頭も若干ご説明させていただきましたけれども、グジャラート州につきましては、インド国の平均の経済成長率よりも非常に高い、十数%の経済成長をしているというところはございまして、今、グジャラート州で主な国際空港として利用されているのが、こちらのアーメダバード空港、国際空港になります。

確かに百数十キロ離れてはおりますけれども、アーメダバード国際空港につきましても、グジャラート州のかなり遠いところから今現在、旅客者がここまで来て、それで海外に行ったり、ほかのインド国内の都市に行ったりするといった形となっております。

今まさに調査団のほうで、新空港を建設してどれぐらいの需要が集まるのかといったところの推計もしてございますけれども、基本的にはアーメダバード空港がいっぱいになるという前提のもとで、アーメダバード空港で処理できない旅客数を集めるところが大きな目的の一つ。

また、グジャラート州の南にはムンバイがございまして、そちらのムンバイの旅客の、かなり遠くのところからムンバイにきている人たちなども含めて、こちらの新空港に集めていくといった形で、旅客見込みを今推計で立てております。

そちらの推計に基づきまして、年間当たりですけれども、今、大体数百万人の需要が将来的には見込まれるといった形を想定しているのですが、冒頭、申し上げたところで若干補足させていただくと、いきなり二つ新滑走路をつくるというわけではございませんで、まずは1本つくりますというところを予定しております。

ただ、こちら、敷地面積も限られておりますので、最大で滑走路をつくるとしても、今の段階からこういった形で滑走路の配置をしておかなければいけないのかということも含めて、将来的な検討の枠組みとして、今こういった形で施設の配置計画を立てているというところでございます。

2点目のご質問は何でしたか。

○田辺委員 このドレラSIRとの関係性です。

○岩井 ドレラSIRは、こちら、州政府のほうで、今、新しく計画をつくっているというものでございますけれども、ご案内のとおりモディ新首相、こちらのグジャラート州の出身でございまして、その当時からここに新しいまちづくりをするという計画

が立てられておりまして、既にマスタープランもできて、今、こちらの新都市建設の入札が一部始まっているという状況でございます。

しかしながら、こちらの空港につきましては、こちらの新経済特区ができるということを前提にして、旅行客数の需要予測を立てているというわけではなくて、こちらはまだ数年後、あるいは十数年後に完成するということを見越して、こちらの推計をしておりますので、今現在我々のほうで検討しておりますこちらについては、こちらの経済特区とは直接関係ないといった形で考えております。

3点目のご質問でございますけれども、ご案内のとおりDMICの案件として、日本政府が実施するもの、インド政府が実施するものという形で幾つかリストアップされておりますけれども、こちらのドレラ国際空港につきましては、今現在そのリストの中には入っていないといった形で、DMICの幹線上にある新空港建設ではございますけれども、あくまでこちらの新都市開発のコネクティビティを補完する形で新空港をつくるといった位置づけとなっております。

○田辺委員 アーメダバードからドレラに鉄道を通すという案件というのは、この国際空港の建設と関連しているのでしょうかという質問です。

○岩井 国際空港というよりは、むしろこちらの工業団地、経済特区とアーメダバードを結ぶといった形となっておりますので、最終的にはアーメダバードとこちらのドレラがつながることで、空港の利用がより一層促進されるといった形は期待しております。

○村山委員長 よろしいでしょうか。では、ほかいかがでしょうか。米田委員、どうぞ。

○米田委員 先ほどのスライドを見せていただくのがいいのかもしれないのですが、この予定地の現在の状況というのが、いまいちよくわからないのですけれども、河口部ではないのですね。この右下に行けば河口になるのでしょうか。今現在、州の土地で誰も住んでいないということなのですが、現在の状況、ただの空き地なのかというようなあたりを、もうちょっと説明していただけないでしょうか。

○岩井 こちらの写真をご覧いただきますと、右側のほうに川が流れているといった形になりますけれども、河口ではなくて、川からも数十キロ離れたところに位置してございます。

こちら、今現在、州の管轄の土地となっておりますので、ここの部分だけではなくてこの辺、こちらがドレラ経済特区の部分になりますけれども、こちらも含めて一面、今まだ何もなしの更地の敷地となっております。

○米田委員 雨季には氾濫源になるようなということはないのでしょうか。

○岩井 そういうことも特にございません。

○米田委員 それもない。

○岩井 はい。

- 米田委員 雨季には、雨水で少し草が生えるということですか、この下の写真。
- 岩井 そうです。水が溜まってちょっと湿地になるといった形ではございますけれども、特にここが氾濫するということではございません。
- 米田委員 右側の河川ともつながりはないということですね。
- 岩井 はい。
- 米田委員 右側の河川は、この後ムンバイまで行くのですか。
- 岩井 右側の河川は、ムンバイではないですね。同じ、最終的にはインド洋のほうに流れていく支流にはなりますけれども、ムンバイではないです。
- 米田委員 わかりました。
- 村山委員長 松本委員、どうぞ。
- 松本委員 手短にいきますが、これ、どのあたりがPPPインフラなんですか。
- 岩井 PPPインフラにつきましては、まだ最終的な枠組みは固まっておりませんけれども、今のところ旅客ターミナルの部分について、民間が入るということを想定しております。
- 松本委員 その一方、これは南アジア課がやって、民間連携室ではないというのは、これはどういう仕切りになっているのですか。
- 岩井 協働でやらせていただいております、こちら、最終的には民間連携事業部のほうでターミナルの部分について検討される。残るこちらの空港建設、土木工事を含めた滑走路の部分については、円借款を想定して、今、私どものほうで見させていただいております。
- 松本委員 切り離される可能性があるというふうに考えたらいいのですか。どういうふうに考えればいいのですか。つまりこの事業がPPPインフラではなくて、円借款事業というふうになる可能性もある。つまり我々見るところは、今の米田委員もそうですが、余りターミナルビルというだけではなくて、滑走路も含めた敷地がどうかという議論をすることになるわけですが、それはつまり円借款につながっていく部分であるというような認識でいればいいのですか。
- 岩井 今回、助言委員会にかけさせていただいておりますのは、まさにターミナルを含めた全体的な部分が、環境社会配慮が必要だろうといったところで、円借款の部分を含めて見ていただいているという理解でおります。
- 松本委員 何かそれはこの全体会合のときしかこういう議論ができないので、事業概要には、そういうのがあったほうがわかりやすいかなとは思いました。ありがとうございました。
- 岩井 ありがとうございました。
- 村山委員長 いかがでしょう。割と孤立した場所のように見えるのですが、アクセス道路はどうなるのですか。
- 岩井 アクセス道路も、これからまさに州政府のほうで検討していくといった形に

なりますけれども、今、こちらの南のほうにちょっと大きい都市がございますので、そこからこちらの経済特区を抜ける形で、幹線道路を新たに敷設するというイメージでございます。今現在、本当に何も無いところでございますので、道路、都市、空港、全てを全くゼロからつくっていくといった形になります。

○村山委員長 周辺は州政府が整備をするという理解でよろしいですか。

○岩井 周辺整備は、州政府のほうで実施するという形になります。

○村山委員長 わかりました。

ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

○作本副委員長 作本ですけれども、やはり皆さん方の質問が、なぜ新しい空港が離れたところにつくらなければいけないのかと、私も同じような事例をほかの昔の援助案件で見ているのですけれども、今の現在あるこのアーメダバード空港、これを拡張困難である、そのところをなぜ困難なのか、この説明をまずきちんとしていただかないと、新たにゼロからお金をかけて用地を確保するというのは、とてつもなくまた手間とコストのかかることなので、今この拡張が困難だと、ここのところの理由を教えていただけますか。

○岩井 こちらのアーメダバード空港、写真がなくて恐縮なんですけれども、都市の真ん中にある空港でございまして、こちらは周辺がビルとか建物でびっしり埋まっているといったところがございます。

従いまして、こちらの空港はそもそもキャパシティーが2020年、あと数年でいっぱいになってしまうといったところがございます。今現在、新空港建設するといったことを考えたときに、広大な土地として残されておりますのが、このドレラ近辺だけでございまして、必然的にここにならざるを得ないということと、あとはこちらのDMICの産業大動脈構想の一環の中で、州政府として、今後新都市を新たにつくっていくということで、ドレラが今目玉に上がっておりますので、こちらの経済特区に隣接する形で空港をつくるというのが州政府の意向でございます。

○作本副委員長 ありがとうございます。

○村山委員長 ではよろしいでしょうか。

ないようでしたら、これでこの案件についても終了させていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

では、これで全ての概要説明を終わりましたので、次の議題まで進めて休憩にしたいと思います。

ワーキングスケジュールの確認です。

ではよろしくお願いいたします。

○長瀬課長 それではお手元の別紙1をご覧ください。

まず11月7日、今日が全体会合でございます。11月は10日、14日、21日、28日と、それぞれ通常案件のワーキンググループ、あと運用面の見直しのワーキンググループ

も予定しております。

それぞれ右のほうに担当委員を割り振らせていただいておりますが、ご都合等いかがでしょうか。

○早瀬委員 早瀬ですが、14日、出席できませんので削っておいてください。

○長瀬課長 14日、早瀬委員不可ということですね。了解です。ほか、いかがでしょうか。11月のほうは、特に。柴田委員。

○柴田委員 14日に参加させていただければと思います。

○長瀬課長 14日にご参加。ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。それでは11月、これで一応確定させていただきます。

12月のほうはいかがでしょうか。二宮委員。

○二宮委員 私、見直しのワーキングは三つ、参加させていただきたいと思っております。

○長瀬課長 見直しのワーキングが5日と8日と15日ですね。ありがとうございます。追加させていただきます。ほかいかがでしょうか。清水谷委員。

○清水谷委員 12月8日のガイドラインの見直しワーキングに都合が悪くなりまして、欠席させていただきます。

○長瀬課長 12月8日欠席。了解です。松下委員。

○松下委員 ガイドライン見直しのワーキンググループ、5日と8日と15日、参加いたします。

○長瀬課長 松下委員、3回出席いただける。よろしくお願いいたします。

○松本委員 私も同じで。

○長瀬課長 松本委員も同じく。では岡山委員。

○岡山委員 12月8日月曜日のガイドラインの見直しワーキンググループに参加させていただきます。

○長瀬課長 12月8日ですね。ありがとうございます。あと、柴田委員。

○柴田委員 私も8日月曜日と15日月曜日に参加したいと思います。

○長瀬課長 12月8日と15日のワーキングですね、柴田委員。ありがとうございます。米田委員。

○米田委員 すみません、先ほどのドレラのワーキングに参加させていただきます。12日です。

○長瀬課長 12月12日ですね、米田委員。ありがとうございます。ほかに。早瀬委員。

○早瀬委員 私も12月12日に参加させていただきます。

○長瀬課長 12月12日ですね。ありがとうございます。ほかいかがでしょうか。

○村山委員長 12月5日のアーメダバードメトロ建設事業環境レビュー、これはワーキングがあるわけですね。

○長瀬課長 はい、一応、今12月5日、これ、ダブルヘッダーになるのですけれども、

予定させていただいております。

- 村山委員長 そこに、委員の方々、ぜひ手を挙げていただきたいと思います。
- 長瀬課長 可能であればもう少し人数、12月5日に集まっていたらと思っております。もし可能であれば、どちらに出席されたいかというご希望もいただければ。なければ、私どものほうで機械的に割り振らせていただきます。

もし今の段階で確かなことがわからないようでしたら、またメールとかで予定を追加で確認させていただきたいと思いますので、ぜひよろしくお願いいたします。

とりあえず12月の分は、以上とさせていただきます。

1月はちょっと先になりますけれども、概要、このような形で予定を組ませていただいております。皆様いかがでしょうか。

- 塩田委員 1月5日のワーキングの予定、この日を、23日に変えてもらえないですか。
- 長瀬課長 5日がだめで、23日のほうに塩田委員ですね。了解です。ほかいかがでしょうか。
- 作本副委員長 作本ですけれども、ガイドラインの見直しの16日と26日、参加させていただきます。
- 長瀬課長 16日と26日ですね。ありがとうございます。
- 松本委員 私も同じです。
- 松下委員 私も同じです。
- 長瀬課長 ありがとうございます。
- 二宮委員 私も同じです。
- 長瀬課長 二宮委員、ありがとうございます。
- 谷本委員 では私もお願いします。
- 長瀬課長 谷本委員、ありがとうございます。
- 早瀬委員 私、1月5日に入っていますが出席できませんので、削ってください。
- 長瀬課長 かしこまりました。岡山委員。
- 岡山委員 1月26日月曜日の見直しのワーキンググループに参加させてください。
- 長瀬課長 26日ですね。岡山委員、ありがとうございます。ほかはいかがでしょう。まだ1月は先ですので、また確認の機会は設けさせていただきます。よろしくお願いいたします。とりあえず日程確認は、以上で終了させていただきます。

ありがとうございました。

- 村山委員長 では4番目まで終わったということで、1回休憩を入れさせていただきます。5分程度、休憩させていただきます。

午後4時01分休憩

午後4時07分再開

- 村山委員長 それでは、再開させていただきます。

次の議題がワーキンググループ会合報告及び助言文書確定で、今日は3件あります。

最初がモンゴルの風力発電事業のスコーピング案ということで、こちらは主査を田辺委員にお願いしています。まずご説明、よろしくお願いいたします。

○田辺委員 モンゴルのフルメン風力発電事業ですが10月3日に開催しまして、作本委員、清水谷委員、二宮委員、石田委員、田辺。それから石田委員はメール審議での参加ということになっています。

全部で22コメントございまして、まず全体事項としては、各主体の関係性、責任主体の役割を明確にすることとか、それからベースラインの状況に関する動植物・鳥類の記載、それから電力需要、供給可能体制、売電を含めたマスタープランの記載、それから遊牧民の季節的な定住状況についての記載をいただきたいというところ です。

それから代替案の検討に関しましては、Area 1から3に限定された根拠の記載、砂嵐による砂の堆積リスクに関する記載、Wind Turbine Generatorの代替案比較において、Technical、Economic及びEnvironmental and Socialに整理しての比較、アクセス道路の代替案比較において、影響を受ける対象を明記した上での記載というところ です。

それからスコーピング・マトリックスに関してですが、砂塵等の吹き込みの影響に関する検討、Wind Turbine Generatorとアクセス道路にきちんと分けて、スコーピング・マトリックスを提示するというところ。遊牧民に対する影響、適切な補償や生計回復の内容を記載するというところ。送電線と変電所に共通する、もしくは共通しない環境社会影響について、区別して記載するというところ です。

環境配慮については1点でして、井戸水や地下水の利用についてのデータをきっちりインタビューで把握するというところ。

それから社会配慮に関しましては、冬季のシェルターの立地についての考慮、遊牧民の現在の定住地だけではなくて、過去と将来にわたる可能性についても含めて調査するというところ。それらの調査に基づいて、補償や生計回復等も検討するというところ。遊牧民の生活に与える影響とその緩和策について、丁寧に聞き取りをするという、また供用後も必要な対話を継続するという体制を整えるということ。アクセス道路に関する影響を把握する。住民等を把握し、必要に応じて対策を検討するというところ。遊牧民の生活様式、資源管理を含めた生計の様式を詳しく調査すること。

ステークホルダー協議・情報公開に関しましては、ステークホルダー協議の開催場所や時期について、きちんとそれぞれ具体的な検討を行うということ。土地の所有（利用）制度についても調査を行うということ。遊牧民を重要なステークホルダーと捉え、生活を脅かさない方策を捻出するための十分な対話を行うということ、以上22点です。

○村山委員長 どうもありがとうございました。

それでは今のご説明に対して、何かお気づきの点がありましたら、お願いいたします。塩田委員、どうぞ。

○塩田委員 このウインド・ファームの風車は何台ぐらいあるのですか。何基ぐらい、予定しているのですか。

○岩田 すみません。今、手元に資料があるのですけれども、ぱっと出てこないの、見つけたらお答えいたします。少々お時間ください。

○塩田委員 それで陸上風車に関しては、世界各国で低周波数騒音の影響、人に対する影響について、問題が提起されています。遊牧民が生活するゲル、ゲルは遮音性がほとんどないので、低周波数騒音の防止に対する検討も、この中に入れておいたほうが良いのではないかと思います。

○岩田 ありがとうございます。

Wind Turbine Generatorにつきましては、40基を想定しております。

○塩田委員 24時間動くわけですね。

○岩田 24時間稼働かどうかというのは、すみません、確認が必要でございますので追って回答させていただきたいと思います。

○塩田委員 検討はするということにさせていただきたいと思います。

○村山委員長 低周波騒音については、スコープの中に入っているのでしょうか。

○岩田 はい。低周波音の影響につきましては、スコーピング・マトリックスの中にきちんと記載されております。

○塩田委員 入っているのですか。

○岩田 はい。

○塩田委員 わかりました。

○村山委員長 よろしいですか。では高橋委員。

○高橋委員 全体事項の中で2番のベースライン状況で、動植物とか鳥類の説明を加えることとということがあるのですが、環境配慮の中では、例えば鳥類の渡り鳥など、そういうものに対する影響というのが記載されていないのですが、ワーキンググループでは何かその辺について検討とか確認がなされたでしょうか。

○田辺委員 私の記憶する限り、この環境配慮の議論の中で動植物・鳥類等に関する議論というのはなかったと記憶しています。

○清水谷委員 2番のベースラインについて私の意見を入れていきますので、私のほうからちょっと説明させていただきます。

まずこのコメントを出した理由というのは、ワーキングのときにいただいたスコーピング資料において、この動植物、特に渡り鳥の現状に関する情報がなかったということで、これを調べてほしいということを考えて、DFRに記載することという形にさせていただいております。

そういった意味で、具体的にどういった鳥類、渡り鳥が季節的に飛来するのかというところは、気にはなっていたのですけれども、情報としてわからなかったということがワーキングのところであったかと思います。

○高橋委員 一般的には、やはり風力発電で鳥類への影響ということが懸念されますので、そういった環境配慮についても、やはりきちんと相手側に伝えるという必要があるのではないかというふうに思います。

○清水谷委員 まずベースラインの状況において、季節的な渡り鳥がいるかどうかということが把握できなかったので、確認がとれた場合は、それについての環境配慮をするというような内容に修正をさせていただきます。

今、そういう意図ではあったのですが、そういう書き方になっていないというふうに思いましたので、このあたりを修正させていただきます。

○高橋委員 それではそういう方向で、ひとつよろしくお願いしたいと思います。

○作本副委員長 今の内容に追加させてください。

私も今、オリジナルを持ってきていないのでわかりませんが、いただいた説明の中では、鳥は見かけなかった、貴重な生物はいなかった、というような記述をずっとつなげてあるのです。

そうではなくて、我々もうちょっときちんとした調査に基づくようなもの、あるいはNGOの資料でも構いませんけれども、そういうようなものをベースにして、ベースライン的なものをきちんとまず調べ上げてくれということを、私どもここでやりとりしたような記憶があります。

全く議論がなかったわけではなくて、バードストライクとか先ほどの低周波音とかというのも、本当に基礎中の基礎ですから、そういうことは一応繰り返した上で、余り説明が少ないというような形でのやりとりだったように覚えています。

○村山委員長 それでは、ほかにいかがでしょうか。田中委員。

○田中副委員長 この11番と12番は、スコーピング・マトリックスのところに記載はあるのですが、これは社会配慮のほうにDFRに記載することというふうな箇所が何ヵ所かありまして、そこに対する要望なんでしょうか。場所がここでもいいのかどうかというのを再検討していただいたらいいかなと思いました。

それから、20番と22番を読ませていただくと、ステークホルダーのこれは対話協議の十分性を確保するという意味だと思いますが、ほぼ似ているのではないかと思います。重ねてもいいのか、あるいはこうやって分離しておいたほうがいいのか、そこらあたりもご検討いただいたらいいかなと思いました。

以上です。

○田辺委員 今の20、22に関しましては、一応、20番ができた上で、石田委員が22番をメール審査において追加していただいたという理解でおりますので、石田委員に内容の重複を避けるために、20にどう盛り込めるかといったあたりを含めて確認してみます。

11と12については、作本委員、このスコーピング・マトリックスの中でしたか。

○作本副委員長 スコーピング・マトリックスという、こちらの項目に、確かにこの

触れているような記述が弱かったことを記憶しているのですけれども。

今、田中委員がおっしゃるとおり、内容自体は環境社会配慮に関することなんですが、DFRのほうで遊牧民ってたしか項目は特に取り上げていなかったような気がするんです。遊牧民にかかわる生計回復というのは、新たに項目を設定してもいいぐらいの重要なテーマではないかという気がいたしました。

あと12番については、この送電所と変電所、どちらがどちらにかかわるのかというマトリックスの中で、明確になっていない。たしか送電線に触れているけれども、これが変電所にかかわる内容なのかどうか、ほかのところではかかわって一緒に議論すると言いながら、また片方では議論を一緒にしていないとかそういうような形で、交通整理がされなかったような気がいたしまして、そこでくどく共通するところと共通しないところ、これをきちんとマトリックスの中で明示して述べてくださいと、そういうことを述べたつもりだったんです。

○田中副委員長 あえて言えば11番ですか。11番は、社会配慮の16番とか、17番とか遊牧民に対する、あるいは19番、15番もそうかな。遊牧民の関係のことをまとめて言っているわけです。だから、11番に置いておく意味があるのかなというふうに思いましたし、吸収できるかもしれません、整理すれば。ということです。

○作本副委員長 今の田中委員のご意見もごもっともだと思います。確かに遊牧民を幾つも取り上げている中で、このあたりの生活関連のこと、補償関連のこと、確かに束ねることが可能かと思しますので、そちらのほうでまたメール審議させていただければと思います。ありがとうございます。

○村山委員長 いかがでしょうか。大体よろしいですか。

それでは、2番の文言、それから11番、12番の位置とほかの項目との調整、それからあと22番についても、20番との関係を確認していただくという点をメール審議でお願いできればと思います。

では以上で一つ目は終わりにさせていただきます。

では二つ目、フィリピンのマストランジット建設事業、こちらもスコーピング案の段階です。主査を谷本委員にお願いしておりますので、まずご説明よろしく願いいたします。

○谷本委員 フィリピンのマニラのビジネス中心地区マストランジット建設事業です。ワーキンググループの会合は10月17日、参加者は鋤柄委員、松行委員、村山委員長そして私です。

本件、簡単に内容を申し上げますと、マニラの既存のLRTを1キロ延長する。そのところが非常に特徴的な事業になっています。その意味で、質問とかコメントが50近く、49だったと思うんですがありまして、それで今から説明いたしますが、13の助言項目にまとめました。

まず先ほど言いました本件の特徴、そういう関係で、全体事項として2件書いてあり

ます。

1件目は同じ鉄道事業、いろいろあるわけですが、これの現状をきちんと図等
に示す、しっかりと書いてくださいということが1点目です。

それから2点目は上位計画の中で、本事業がどういう位置づけなのかということをし
っかり示してほしいということです。

次に代替案なんですが、代替案として、鉄道事業10ほど、10の候補が挙げられてい
るのですが、これの根拠をきちんと示してほしいというのが3番目。

そして4番目は特にこの10の事業、代替案として出されている事業の交通需要等を
しっかりと示してほしい。これが4番目です。

5番目は今回、CBDという既存のビジネスセンターとマストランジットをうまく結
合して行って、そして効果をもう一度上げたい、早く上げたいというふうなことで出
されています。そういうことでその根拠を、きちんとCBDと結びつけるという根拠を
書いてくださいということが5番目です。

6番目は、今回の1キロほどのLRTの延長ですが、その部分に関する交通需要
とか、それから国鉄の南北の通勤線との関係、そしてLRTのライダースhip、乗客が
どのように動くのか、そしてどういうふうな乗客の資質の向上というのですか。そう
いうものになるのかというようなことで、そのあたりを書いてくださいというのが6番
目です。

それで、次にスコーピング・マトリックスですが、たった1キロの延伸、延長ながら、
いろいろと騒音の問題とか振動の問題、いろいろ出ました、水の問題も。今回は、2点
まとめております。

一つ目が特に地域経済です。雇用とか生計の手段、そういうことに対して、洪水が
やはりどうしてもある地域です、マニラは。そういうことで、洪水の事業と本件との
関係から、本件を建設していくという関係から、どういう地域経済の影響があるのか、
それをまとめてくださいということ。

それから8番目が、やはり地震のリスクがあるということですので、こういう地震を
含めた震災への対応をきちんと書いてくださいということが8番目です。

次に環境配慮として、調査期間が2ヵ月、3ヵ月と非常に短期決戦になっていますの
で、そういう短い間であったとしても、大気汚染、あるいは水質とか、そういうふう
なデータをきちんととって、ほかのところから持ってくることを含めて、記載をして
くださいということ。

それから幅が30メートルぐらいの道路のところに延伸が行われますけれども、やは
り高架になりますので、そういう騒音の影響が周辺の沿道の建物、特に、2階以上の部
分、そういうところにどういうふうに影響を及ぼすのか、調べてくださいということ
です。

それからページをめぐっていただいて社会配慮、今回はちょっと議論になりました

のが、露天商の方々が、影響を受けるのが230ぐらいの露天商の方々なんです。その方々に対する営業機会をきちんと事業実施後も、実施中・実施後も確保してくださいということです。

同じようにステークホルダー協議・情報公開のときも、先に13を申し上げますと、やはり露天商の方々、重要なステークホルダーですので、彼らをきちんと巻き込んでくださいというのが13番。

ちょっと戻りまして12番は、ステークホルダー会議の開催に関して、調査期間が非常に迫っている、短いということで、そのあたりをきちんと考慮して、実施してください、それを報告書に書いてくださいというふうになっています。

以上です。

○村山委員長 ありがとうございました。

それでは何かお気づきの点がありましたらお願いいたします。米田委員どうぞ。

○米田委員 すみません。いつも無知をさらけ出すようですけども、5番のCBDについては説明を入れていただきたいと思います。CBDという言葉が何を指すのかというところの説明を入れてください。

○谷本委員 わかりました。そうですね。

○村山委員長 そのほかいかがでしょうか。

特によろしいでしょうか。もしよろしければ、先ほどのCBDの説明を加えるということで、この助言については確定とさせていただきたいと思います。

○谷本委員 古賀さん、入れていただけますか。後ろに括弧内で。お願いします。そういうことで。

○村山委員長 どうもありがとうございました。

それでは3件目に移らせていただきます。フィリピンのミンダナオ島南部地域回廊補修事業。こちらはドラフトファイナルの段階です。主査を松本委員にお願いしておりますのでまずご説明、よろしくお願いいたします。

○松本委員 ワーキンググループは4名、石田委員、塩田委員、二宮委員、そして私ということで、3時間ほどの議論をいたしました。これはスコーピング段階でも助言委員会にかかっているもので、今日、既に環境レビューのほうも後で出てきているという、そういう案件です。

ミンダナオ島の南部ですが、ご承知のとおり包括的和平が結ばれて、今年の3月、そういう意味では、この後に行われる初めての比較的大きな道路案件ということになるかと思います。インフラ案件ということになるかと思います。

一方、JICA側からの説明によれば、ダバオ自体は紛争地域というふうにはなっていませんので、ミンダナオ島の中では、そうした点は大きく問題にはならないというようなご説明もありました。

そういうような状況の中で、プロジェクト自体は、ダバオ近郊の道路、橋、そして

トンネルが少し入りますけれども、この建設事業ということになります。

助言内容ですけれども、まず全体事項としては、2点です。一つは都市交通全体の中での位置づけということがわかりにくい、ほかにどういうものがあるのだろうかということがわかりにくいということで、それを含む説明をするということ。

それから規制規準値について、3項目、水、大気、騒音については書かれているけれども、ほかについては、あるのかどうかということすらなかったものですから、そういうことについて、記載をしてほしいと。規準値のあるものについては、予測値を踏まえて評価を行ってほしいというのが全体事項ということになります。

スコーピング・マトリックスに入りまして、スコーピングの助言委員会の段階で一番危惧されたのが、このフィリピン・イーグルです。これについては結論としては影響がないということでしたけれども、そのことがわかるような地図をドラフトファイナル、ファイナルレポートの中には入れるべきであるという意見です。

それから、そうはいってもいろいろ河川の生態系ということもあり、これは記述の仕方にも問題があったのですけれども、両生類に対する影響緩和策を追記してほしいと。これは実は両生類についてすごく気にしているというよりは、ほかの項目の中に書いてあるのに、環境管理計画に書かれていないという意味で、もし影響があるのであれば、ちゃんと書くべきではないかという、そういうご意見であります。

二百数十人ぐらいの住民移転がありますけれども、実は今回の場合、これもあと、最後のほうにもありますけれども、ドラフトファイナルレポート自体の記述方法とか記載方法とか、文書としての質という問題も幾つかありまして、このスコーピング・マトリックスの5番目は、数値が物によって違う。ページによって、あるいは章によって、あるいは文書の種類によって違うというものを、しっかりと統一してくださいということであります。

6番目は、デング熱の対策というのは、今回、ステークホルダー会議の中でも結構出ているので、そこについて記述をする。

それからイスラム住民、もちろんミンダナオ島ということもあって、ムスリムの人々たちへの配慮というのが必要なんです、口頭ではちゃんと配慮しているというふうに説明があったので、それについては、ファイナルレポートには記述をしてほしいということ、これがスコーピング・マトリックスです。

環境配慮につきましては、軟弱地盤の地域があるのであれば、しっかりそれをチェックする必要があるので、その旨を記述しておくべきであるということ。それから、また振動についても、その必要があるということを記述しておく。

この9番については、実は若干の議論があったのは、そのスコーピング段階で助言委員会では、振動に対して助言をしていないという中で、どういうふうに扱ったらいいのかということを少し議論しましたが、塩田委員としては、やはり振動はこれは重要であるということから、詳細設計段階で調査するべきであるということで、この9番の

助言内容になっています。

10番のDesignated disposal siteということについては、これについては、具体的な環境配慮事項が書かれていませんでしたので、どのぐらいの規模になるかとか、そういうこともまだわからない段階ですので、それがあるのであれば、しっかりとこの事業の後、やられるのであれば、環境社会配慮を行うようにということをここに記述するということです。

社会配慮につきましては、ここに二宮委員が書かれているような感じで、これまでこうしたようなことがあるのであれば、しっかりと記述する。つまりこれについては書かれているんです。就労機会の損失、プロフェッショナルな圧力団体の組織化云々かんぬんということが示唆されているので、もしそういうことがこの非自発的住民移転に関して起きる可能性があるとするならば、やはり過去どのようなことがあったのかということを書き具体的に書くことによって、根拠を示しておく。注意を喚起しておくということが11番目です。

12番目についても、これも既にほかのところに書かれているんだけど、社会配慮のところに丁寧な記述がないということで、しっかりと緩和策として書いてくださいということになります。

最初に冒頭説明したように、紛争地域ではないということから、余り心配はないということではありましたが、やはり和平合意後の政治的な動向を注視して、このプロジェクトが新たな何か対立のきっかけにならないようなモニタリングをしてほしいということです。

それからモニタリングフォームの中に、ほかのところには書いてあるこうした移転後の生活、生計についてのモニタリングということが書かれてなかったの、そこには記述してください。こういう形で、どこかには書いてあるんだけど、こっちに書いていないみたいなのに対する指摘が幾つかあります。

それから、合意状況について記述をすることとか、あるいは、生計手段を失うという世帯に対しては、どうやらLand to Landでやるという方針だそうですが、今回出されてきたドラフトファイナルレポートやRAPでは、実を言うところの記述が非常に不確かでしたので、これはファイナルレポートにするまでには、記述を丁寧にするべきであるということでありました。

ステークホルダー協議・情報公開についてですけれども、しっかりとどのような質問をしてどのような回答があったかというリストはあるのですが、この回答で質問者は納得をしているのかという点についても記述をしてもらいたい。つまり、それに対応として正しいかどうかということ、こちら側がそれではチェックできないので、そこについての記述があったほうがよいということでありました。

それからステークホルダー協議については、しっかりと記載があるのですけれども、記載があるがために、非常に普通の住民の参加が少なく、バランガイの職員とかバ

ランガイ議員の人たちの割合が多いことが目立ってしまっている。丁寧に記述されているからこそ、こちら側があれっと思ってしまったものですので、ここはやはり普通の住民の参加というのをもう少し奨励してほしいということになります。

ステークホルダー協議がどこで行われたかということが書かれていないのです。これは書いてほしいということ。あと、フィリピンの場合は、通常英語で全部やられてしまいますけれども、RAPそのものは英語であっても仕方がないとはいえ、説明資料とか、特にここの南部であれば最低ビサヤ語を使うでしょうから、そうした言語について記述をしてほしいということです。

最後先ほどのやや記述の今回統一が図られていないということの一番大きい、最たるものですが、目次と内容の項目が合っていないということはしっかり正してくださいということでもあります。

以上です。

○村山委員長 ありがとうございます。

それではこの案件について、何かお気づきの点がありましたらお願いいたします。

○作本副委員長 どうもありがとうございました。

本当に細かいところで申しわけないのですが、11番の就労機会の「損失」という言葉、「喪失」はなくて、こういう日本語ありますか。すみません。

○松本委員 どうでしょうか、二宮委員。「喪失」か、ということですか。

○二宮委員 「喪失」が通常だと思いますけれども、そのつもりだったのですが、こうなっているとすると変えたほうがいいかなと思います。

○松本委員 では「損失」を「喪失」に変えるということで、ありがとうございます。

○村山委員長 それではほかいかがでしょうか。原嶋委員、どうぞ。

○原嶋委員 代替案の中で、あえてトンネルを伴うものを選んでいるのですが、トンネルの維持管理は、国によってはかなりキャパシティの水準が違うということは問題になることがあるのですが、今回のレポートでは、どのぐらいの水準の記述があったのか、あるいはなかったのか教えていただければ。

○松本委員 すみません。ワーキンググループでは一切議論の対象になっていませんでした。

○村山委員長 原嶋委員のご発言の意図は、質問だけということですか。それともそういうコメントを加えるべきということでしょうか。

○原嶋委員 そうですね。多分、前のスコーピングの段階で、実はそれが出ていたような気がしたのですが、たしか初めて、フィリピンではこれ、正確に記憶がないのですが、かなりこれだけの規模のトンネルは、ほとんど初めてのケースではないかということで、当面はいいにしても、長期的にはトンネルの維持管理はお金の面の問題もございまして、少し特別な配慮が必要ではないかというようなことを、どこかの段階で議論した記憶があったものですから、その点についてどう考えるかと

ということです。あるいは、全くそれについては問題ないということであれば、それでも結構なんだろうと思います。

○松本委員 すみません。トンネルについて議論があったのは補償の問題でして、トンネルの上の人たちはどうするかというのが、非常に裁判にもなっているものですから、我々の議論は、そこはあったのですが、維持管理という議論は実はありませんでした。

かつ、これを伺いたいのですが、ワーキンググループで一切議論していなかったものを入れるとなると、我々のうち誰かが、その部分について適切な記述かどうかを再度確認して、それに対して助言案を書くか書かないかという決定をしないではいけないのですが、こういうのはどうしたらよいのかというのは、ちょっと伺いたいところだと思います。

○村山委員長 今までも全くなかったわけではないと思うのですが、仮に入れるとすると、やはりワーキングのメンバーの方々が同意をされることが条件になると思います。

○篠原 JICAのほうから補足させていただきます。

委員がおっしゃるとおり、大規模なトンネルとしてはほぼ初の案件ということで、フィリピン側においては、現時点でそういったトンネルなんかを担当する部局というのは、もちろんこの案件を実施するサイトの実施機関の事務所には、担当の方がいらっしゃるという状態ではありますけれども、がっちりとした体制があるわけではないので、コンサルティングサービスを円借款の中で実施する中で、必要な技術支援を行うということ、それから、まだ可能性の段階ではありますけれども、運営委託については、トンネルの維持管理については、民間に委託を出すということも調査の中で触れているところでございます。

一番最適な案を調査を踏まえて、決定、確認していくということでございます。

○村山委員長 というようなご説明ですが。

○原嶋委員 助言そのものには、特に今のご回答で十分だと思いますので。場合によってはその後の報告のところで、少し触れさせていただく機会があれば、そういう形をとらせていただきたい。

○村山委員長 そうですね。ちょうど次の議題にこれが上がっているものですから、そこでも少し関連することがあれば、というふうには思いました。

○田中副委員長 2点あるのですが、一つは7番に、イスラム住民と書いてありますよね。イスラム住民に対する配慮がやはり不足しているから、それは、あるいは先ほど言えば口頭での説明はあったけれども記載がないので、そこをファイナルレポートに記述してください。そういう趣旨かと思いますが、その理解でいいのかどうか。つまりイスラム住民という特定をした住民グループに対する配慮を書いてくださいと、そういう趣旨なのかというのが確認です。

それから二つ目は、8番、9番、10番に「詳細設計段階」や「詳細設計の段階」こういうキーワードが出てくるんですが、この後、つまりファイナルレポートの後に、詳細設計というのは、実際に工事を前提とした実施設計か何か行ふ。その段階で、例えば予測調査をするとか地盤調査によるチェックを行う必要があるとか、あるいはその実施設計の段階で、施設の大幅な拡張や新設を行うとか、そういう理解でいいのかどうか、そういう文言上の理解を確認させてください。

2点です。

○松本委員 イスラム住民への配慮内容については、まさにそのとおりでありまして、そういう記述です。

詳細設計については、8番と9番についていえば、ワーキンググループの委員の塩田委員としては、本来スコーピングに入っていて、チェックをしたほうがいいけれども、今回はなかったんで、次のステップに移るときにはそれをちゃんと確認したほうがいいですよというのが8番と9番。

10番については、現段階ではDesignated disposal siteが決まっていないので、ただ不可分一体事業ではありますから、先方政府が今後事業を本当にやるというときにはそれをしてくださいということをフィリピン政府に申し入れる。

ですから、書き方としては、8と9は詳細設計段階ではこういう項目の調査をしたほうがいいですよ。10については、そういう場合は環境社会配慮をしてくださいねという申し入れという、そういうすみ分けになります。

○田中副委員長 わかりました。それで理解ができました。そうすると、詳細設計段階に、8番と9番についていえば、予測評価をするとかチェックをするということではなくて、ドラフトファイナルからファイナルに移る段階で、それを評価して盛り込むという、そういう指摘はできないのかというのを思ったのが一つです。つまり、詳細設計段階まで引き延ばす意味があるのかどうかということ。

それから10番はそうするとこれの本事業とは、今のお話だと不可分一体で、一応この事業の射程には入っていないということなんですね。それが本事業の詳細設計の段階で、そういう必要が出た場合には、その配慮は相手政府に申し入れようと、そういうことですか。わかりました。

○松本委員 では8と9ですが、もちろん塩田委員はそれをご希望ですが、少なくともスコーピングが助言委員会にかかっている、その段階で我々は助言をしていない項目をこの段階で調査しろという、つまり再度お金と資金をかけて、この段階から調査をしてくださいということについては、どうであろうかという議論から、やはり調査、次の詳細設計段階でという書き方が、我々としては合理的な範囲ではないかというふうに考えました。

○田中副委員長 詳細設計は誰が行うのですか。

○松本委員 わかりませんが。つまり事業化するならば次のステップということにな

ります。

○田中副委員長 だから、ドラフトファイナルをつくる、ファイナルレポートをつくる。つまりこうした一連の過程の中でこういう問題が出てきたのであれば、その中で閉じておくのがよろしいのかなというふうに思ったものですから、そういう趣旨です。

○松本委員 逆に私たちの意見についてはどのように思われますか。つまりスコーピングにもかけられていて、その段階で調査項目として挙げていないものを、メンバーが変わったドラフトファイナル段階で調査するべきであったということを言って、そこからドラフトファイナルからファイナルの間に調査を求めるという、そういう助言のあり方については田中委員はどう思われますか。

○田中副委員長 それこそ、いわゆる手戻りというものです。それはチェックが甘かったということなのではないでしょうか。本来は、方法書段階、スコーピング段階で漏れたから、そういうものが出てきた。だからつまり他の主体に従ってそういうものを委ねたほうがいいという考え方もあるでしょうし、それは理解できます。しかし、その一連の調査プロセスの中なので、その中で完結するようにしたらどうですかと、そういう主張もあり得るだろうというふうに思います。

○村山委員長 DFRからFRの段階は期間的には非常に短くて、新たな調査を行うのはかなり限定的な場合かなという気がしていますので、やはりワーキング委員のメンバーの考え方を尊重して、この形で進めてはどうかと思います。

今回、塩田委員が途中から助言委員会に参加されたという、そういった経緯もあるので、こういった形になっている可能性もあるのですけれども。

○塩田委員 こういう議論をしていなかったというのは、専門家がいなかったからではないですか。私が入ったことによって、見方が変わっていくということだと思うのですが。専門的に土質関係とか地質関係だとか、それにかかわる振動全般だとか騒音の関係だとか、このガイドラインには騒音・振動というのは入っているわけですね。入っているのだけれども、騒音のことは聞くけれども、振動のことについてはほとんど議論されていない。逆に言うと、振動のほうが、騒音よりも問題がある場合があります。

専門家から見ると、そのような方向から見ることもあるので、今回、松本委員が言われたようなことも、今後、こちらでもしっかりと踏まえながら、提案していきたいと思います。

○村山委員長 そうすることで、今後はこうしたことをできるだけなくす形で進めたいと思いますが、この件についてはこの案を尊重したいと思います。

○田中副委員長 それで結構だと思います。そうすると8番と9番は、振動の予測評価を行う。それから地盤のチェックを行う、調査を行う、そういう調査や予測評価を行うことに留めるということですね。必要があれば対策をするとか、そういうことは言わないということですね。確認です。

○塩田委員 予測評価を何のためにやるかという話になると、当然評価値が数値としてあると思います。数値をオーバーしているということになれば、何らかの手立てをしなくてはいけないというのは自明の理ですので、そういう方向に進んでいくのではないかなと思います。

○村山委員長 そういう意味を含めて書かれているという理解でよろしいですね。

○作本副委員長 先ほど原嶋委員のコメントもあったんですけども、たしか私も前の段階でここにかかったような気がして、うろ覚えで申しわけないんですけども、フィリピン・イーグルなんて、これ、フィリピンの国鳥なので、どうしても大事にしてあげたい、今回の事業で減らすことだけはできるだけ避けたいという気持ちがあったんです。

そういうことでこの前の段階では、このフィリピン・イーグルの地図が、もう既に大ざっぱな地図で生息地域の図を我々の段階で示されたような気がするんです。今、こちらのスコーピング・マトリックスの3番を見たら、詳細にわかる地図をFRに掲載すること。この言葉の意味が、前でもう一回助言対応策のほうの3番に対するコメントを見ましたら、図の13-1-7のこの図をもう一回掲載しますと書いてあるので、もしかしたら前の大ざっぱな図をここで再度掲載するという意味ではないですよ。というのは、今回の生息域にかかわらない事業だということを言われていたんで、私ども安心していったような気がしたのですけれども、今回これでまた大ざっぱなこのイーグルの生息地図をもう一回掲載されたら、手戻りどころか、もう一回同じことを繰り返すようなことになるので、わかる範囲で教えてください。

○松本委員 差しかえられる地図はもう我々、見ました。この地図に差しかえるならいいですということになっています。

○作本副委員長 それ、確認されているのですか。かなり詳細という意味では。

○松本委員 かなりと言うか、質問した石田委員としては、「そうですか、わかりました」という地図ですので、ではそれを掲載してくださいということです。

○作本副委員長 わかりました。どうもありがとうございます。

○村山委員長 ではよろしいですか。もしほかにないようでしたら、11番の文言の修正を加えた上で確定ということではよろしいでしょうか。

ありがとうございました。それではそういう形で進めさせていただきます。

以上3件、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になりました。

ここで一つ申し上げたいことがあります。今回、三つのワーキンググループを開いていただいて、主査の方々はじめ大変努力をしていただいたのですが、その議論の過程で、助言文書の確定をする、案を確定する前にメールのやりとりをしていただいているのですけれども、ワーキング委員、それからJICA関係・調査団関係者以外の方に、誤ってメールが渡ってしまったということがあったと聞いております。

この環境社会配慮助言委員会は、できるだけ情報公開ということは考えております

が、不用意な形で情報の流出ということはできるだけ避けたいということがあります。通常であれば普通にメールやりとりしていれば、そういうことはないと思うんですが、情報の扱いについて改めてご確認をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、次の議題に移らせていただきます。

6番が環境レビュー段階における報告ということで、先ほど3件目に扱っていただいたフィリピンのミンダナオ島南部地域回廊補修事業 環境レビューということになります。

では、まず最初にご報告をいただいて、質疑をさせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

○篠原 それではJICAフィリピン担当課の篠原と申します。本日はよろしくお願いいたします。

まず冒頭、すぐ前のセッションで、松本委員のほうからもちっと触れられていらっしゃいましたけれども、本日、本案件の今後の取り扱いのスケジュールとの兼ね合いもありまして、助言の確定のセッションと、今回のこの助言対応表環境レビューの方針説明を一緒にさせていただくというところについて、ご了承いただければと思っています。

これからご説明いたします助言対応の内容については、助言の未確定の状況ではございましたけれども、やりとりいただいている助言案をもとに作成いたしております。

それでは、お配りしている資料に基づきましてご説明いたします。

まず助言1のところ、都市交通に関する計画、策定中であることを記載することということで、ファイナルレポートにダバオ市内の都市交通に関する計画が策定中ということで追記をいたします。

それから2番、調査項目のうち、水、大気、騒音以外に規制規準値が設定されているかどうか確認して、設定されている場合は、規準値及び予測値を記載した上で評価するというので、対応の内容については、フィリピンのこのEMBというふうにありますけれども、こちら環境資源管理省、DENRの下部局で、この担当している環境管理局、Environmental Management Bureauというものの略称でございます。失礼しました。

こちらの担当局が調査、予測評価を行った項目において、大気、騒音のみが規準値設定されておりまして、その他の項目については規準値はございません。従いまして、現地調査または定量予測を行った大気と騒音、水質について、規準値をわかりやすく掲載をいたします。

スコーピング・マトリックスの3番にまいりまして、先ほどのフィリピン・イーグルの分布の地図のところにつきましては、差しかえの地図をレポートに追加いたします。

4番にまいりまして、河岸に生息する両生類の影響を緩和する対策について、ファイ

ナルレポートの環境管理計画に追記することということで、こちら、該当する表の部分におきまして、生物のエコトーンに配慮した植栽等を行うということで追記いたします。

それから5番、ファイナルレポートのベースライン及び予測結果の表で、非自発的住民移転、貧困層、地域経済の記載をRAPの結果に合わせて修正をするということで、不整合がありまして、申しわけありません、最終的には該当する表におきまして、RAPの結果を反映した内容を正しく記述いたします。

6番にまいりまして、水利用の緩和策として沈殿池がデング熱を媒介するこの蚊の生息につながらないように記述することということで、対応としましてはファイナルレポートの該当する項目、Water UsageのEvaluationというところで、ただし書きでそういった対策、管理を行うという旨を追記いたします。

7番にまいりまして、イスラム住民への配慮内容について、レポートに記述することということで、こちらファイナルレポートの該当する表の部分におきまして、minority religious group such as Islamic peopleということで、こうした住民も含めて配慮を行うということを追記いたします。

それから8番でございます。液状化が発生しやすい軟弱地盤の地域では、詳細設計段階において地盤調査によるチェックを行う必要がある旨を記述することということで、ファイナルレポートにRecommendationを追加いたしまして、詳細設計段階でこの調査が実施され、対策が検討されるということの必要性を記載いたします。

9番、詳細設計段階で、振動に関する予測評価の必要があるということを記述すること、これもファイナルレポートでRecommendationを追加いたしまして、詳細設計段階で道路振動に関する調査、定量的予測を行うということが必要であるということを記載いたします。

それから10番、Designated disposal siteでございますけれども、詳細設計段階の段階で、施設の大幅な拡張、新設がある場合には、それに対する必要な環境社会配慮が行われるようにフィリピン政府に申し入れるということで、対応といたしましては、ファイナルレポートのRecommendationを追加いたしまして、そういったことが行われる場合には、適切な環境配慮が行われるようにということで、必要性について記載いたします。

続きまして、環境社会配慮にまいりまして11番、非自発的住民移転の記述について、過去に不十分な移転地環境、就労機会の喪失、字の修正のところでございます。またプロフェッショナルな圧力団体等によって生じた訴訟、申し立ての経緯をできる限り紹介、結果を踏まえたものとするということということで、調査においては収集した事例を当該の項目において記載いたします。

12番、非自発的住民移転、貧困層の項目として、オペレーション段階で生計回復策を緩和手段としてファイナルレポートに記述すること。対応といたしましては、レポ

ートの該当する表のInvoluntary Resettlement項目及びthe poorのオペレーション段階においてモニタリングを行うように追記いたします。

13番、和平合意後の政治状況、政治的動向を注視しながら、本件が利害対立の場にならないように慎重にモニタリングを行う必要性を記述することということで、対応といたしましてファイナルレポートでRecommendationを追加しまして、そうした政治的動向を注視しつつ、利害対立の場にならないようにモニタリングをしていくということの必要性について記載いたします。

14番、ファイナルレポートの環境モニタリングフォームにて、移転後の生活や生計のモニタリング内容を記述することということで、対応としまして、レポートの該当する表のSocial EnvironmentのLiving/Livelihoodにおいて、移転後の生活や生計について、オペレーション段階でもモニタリングを行うということ追記いたします。

15番でございます。住居が影響を受ける世帯及び土地所有者全員のプロジェクトへの合意状況をレポートに記述することということで、レポートの該当部分におきまして、影響を受ける住民の合意状況及び今後の合意形成に関する取り組みを記載いたします。

16番、農地など生計手段を失う世帯に関する代替地等の提供について、明確に記述することということで、多くのlessee, tenantは親類縁者から土地を借りていること、それから他所に移住を望まない農業ベースの方もいるということの説明した上で、その上で損失前と劣らない土地のexchangeを補償の一つということとすることで、この該当する箇所に記載いたします。

社会配慮にまいりまして17番、ステークホルダー協議、質問者に対する回答でもって質問者の了解を得られているかどうかも含めて記述することということで、参加者への回答に対して、さらなる問い合わせや不明点があったりして、さらなる問い合わせがあるような場合には、それをレポートに記載しておりますということで、書いておりますけれども、実際はさらなる問い合わせはないというふうに聞いております。ということで基本的には、一応させていただいた回答に対して理解を得ているということで、了解を得ているということだと判断して、その旨をレポートの該当するところに説明として追加いたします。

18番にまいりまして、本事業において、今後行われるステークホルダー協議では、 balanガイ職員・議員以外の住民のより多くの参加を求めることということで、レポートにRecommendationという形で、今後ステークホルダー協議を行う場合は、全ての市民並びにプロジェクト被影響者に、適切なメディアを通じて参加を呼びかけるとことの必要性を記載いたします。

また、調査団から実施機関DPWHを通して、この環境省の担当部局EMBに対して、特定の参加者に留まらず広く参加者を募るような方法について確認を行ってまいります。

19番にまいりまして、ステークホルダー協議の開催場所を追記することということで、こちらは該当する部分に追記いたしました。またRAPのConsultation Meetingについてはこちらも別のTableに記載をいたしております。

20番にまいりまして、RAPとその説明資料は、何語で作成されたかを記述することということで、こちらは該当する部分に英語で作成、公開されるということを追記いたします。

その他、21番にまいりまして、レポートにおいて目次、それから各内容の項目名が一致するように記述することということで、齟齬がなく一致するようにファイナルレポートにて修正をいたします。

内容としては以上になります。

○村山委員長 加えて、こちらのほう、横長のほうもご説明いただけますか。

○篠原 すみません。それでは続けてご説明させていただきます。

それでは、この横広の本事業に係る主な確認済み・指摘事項ということで、まずこの上の確認済み事項のところから簡単にご説明申し上げた上で、下半分の環境レビュー方針について申し上げます。

まず左の案件概要のところ、案件の目的とか主な内容については特に変更ございませんけれども、協力準備調査の中では、調査レポートにも書かれていますとおり北、それから中央、南という区間を対象に調査をしておりましたけれども、調査結果を踏まえまして最終的には北区間という部分、一番北の部分が円借款の対象から外れる、スコープアウトする可能性があるという状況でございます。

それを踏まえて、若干この道路のキロ数、それから総事業費については、そこがスコープアウトされたという前提で記載がされてございます。

隣の項目にまいりまして、適用されるガイドライン、想定されるカテゴリ及び分類根拠ということで、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」、カテゴリ分類はA、分類の根拠としては、「国際協力機構 環境社会配慮ガイドライン」に掲げる影響を及ぼしやすい特性に該当するためということで、EIA有無、作成中、当該国での要否としては必要ということでございます。

全般的事項にまいりまして、許認可につきまして、環境影響評価報告書は、本年2014年10月、DPWHから環境天然資源省に対して提出を既に済ませておりまして、11月15日までにこの環境天然資源省から承認を得られる見込みでございます。

住民協議につきましては、事業概要の説明を目的としたもの、それから補償方針を含むRAPの説明を目的としたものを、おのこの2014年6月及び10月に実施済みでございます。この中では特段の反対意見は上がってきておりませんで、用地取得それらに伴う補償について、質問・意見等が多く寄せられたという状況でございます。

土地に対する補償費については、フィリピン国の国内法制度、それからJICAのガイドラインに基づいて、適切な手順で支払われる旨を説明しております。また、構造物

について、市場価格を踏まえた再取得価格にあり補償されるということで説明し、理解を得ております。

3番の代替案のところでございます。

南区間、それからトンネル区間を含む区間について、代替案について開発効果、土地利用、環境、技術、コスト等の面で比較を行いまして、環境、社会、コスト等の観点から比較的優位が確認された線形が、現在、選定されているという状況でございます。

4番のモニタリングについては、環境管理計画及び環境モニタリング計画に基づいて、実施機関がこのダバオ市の事業サイト周辺地域の水質、騒音、大気質等についてモニタリングを実施いたします。用地取得、住民移転の実施状況及び生計回復状況については、地方の自治体のほうで主導してモニタリングを行ってまいります。

モニタリング結果の公表については、フィリピンではEIS、RAPのモニタリング結果は、一般的には公開していないということでございます。

右の汚染対策というところで大気質・水質でございますけれども、工事中については工事車両等による砂埃、排気ガス等の影響が想定されるので、散水、速度制限等を実施して、影響を最小限に抑える予定。

土壌流出、排水等の影響が想定されることについては、同国の国内基準、国際基準を満たすように沈殿池、汚濁防止フェンス等を用いる予定ということでございます。

供用時の対策につきましては、通行車両の排気ガスによる大気汚染が想定されるということで、道路脇に緑地帯等を設置するというようなことを通じて、影響緩和を図る予定ということでございます。

廃棄物については工事中、労働者の居住施設等から廃棄物が生じることが想定されるということでございます。

3番の地形・地質については工事中、トンネル建設に伴いまして、大量の掘削土の発生が想定されているということでございますけれども、一部は本事業の道路敷設の際に盛り土をして再利用される。また残りの部分は、ダバオ市に指定された土捨て場に適切に処理される予定ということでございます。

騒音・振動についても、工事中、騒音の発生が予見されております。

自然環境については保護区、1のほうですけれども、国立公園等の影響を受けやすい地域、またその周辺に本事業の対象地域は該当しないということで、自然環境への望ましくない影響は最小限というふうに想定しております。

2番の生態系、こちら、絶滅危惧種、希少種、そういったものの生息域は、本事業の対象地域には含まれておりません。

社会環境のところでございます。

1番の用地取得・住民移転、本事業における非自発的住民移転は57世帯228人、それから約173ヘクタールの用地取得を伴うということで、フィリピン国内手続、それが

ら住民移転計画に沿って手続を進められていく予定です。

それからNational Housing Authorityという組織の協力のもと、ダバオ市のほうで移転地の提供がなされる予定ということでございます。

2番の生活・生計、こちら小規模農家、ベンダー等の生活・生計に影響があるということが想定されておりまして、生計回復策として世帯当たり15,000ペソ相当の技能訓練支援、またはそれ相当の店舗事業停止補助等といった対策がとられる予定でございます。

文化遺産については、特に存在はしていないということ。それから景観について、特に配慮する景観等はないということでございます。

5番の少数民族、先住民族については、存在しない。

それから6番の労働環境については、工事中は実施機関、DPWHの管理のもとで、フィリピン国の法制度に基づいて基準を満たすよう労働環境が監理される予定ということでございます。

これを踏まえて、下半分の環境レビュー方針のところでございます。

まず一番左の全般的事項、1)としまして既存道路舗装改良部分に関する環境社会配慮ということで、今般、事業の対象に既存の道路、既に存在している道路の舗装の状態がよくないので、その舗装をしていくというものが含まれることになっております。

この部分におきまして、既存の道路ではございますけれども、移転の有無等を確認した上で、必要な許認可等があるのかどうかということは早急に確認しまして、必要な場合は審査までにその承認を確認するということを予定しております。

もともとの既存の道路ということで、拡幅の予定もないということで、新たな土地取得等もなく、そういったところはスムーズに進むということで考えております。

それから2ポツ目のほうに行きまして、同じく既存道路の舗装改良部分の補修による環境・社会面の影響についても、早急に確認して、緩和策についても検討してまいります。

それから2番の許認可、カテゴリA案件のため審査前にEISの承認・公開が必要ということで、承認スケジュールを確認するとともに、承認後は速やかに公開をいたします。

3番の住民協議でございます。影響を受ける世帯、及び土地所有者全員のプロジェクトへの合意状況について確認してまいります。

その下のポツ、EIA承認プロセスに基づいて実施機関により開催されるステークホルダー協議では、幅広い住民がより多く参加できるように実施機関に働きかけてまいります。

4番のその他のところ、RAPの内部モニタリング・コンサルタントを雇用するかどうかというところ、現時点では未定でございますので、実施機関と確認して合意してまいります。

右に移りまして、汚染対策のところ、1番、廃棄物、労働者の居住施設から廃棄物が発生するという事で、それが同国、フィリピンの国内制度に従って適切に処理されていくことを確認いたします。

2番、地形・地質のところ、ダバオ市と協議した上で最終的に掘削土が処理される場所、それから方法をしっかりと確認してまいります。掘削土の処分に関しては、フィリピンの法制度に基づいて、許認可がもし必要な場合には、適切にそれが取得されることを確認してまいります。

また掘削土の処分場、こちら、詳細設計段階で必要があれば、必要な追加の環境社会配慮を行うということで、実施機関と合意をしております。

その次のポツ、液状化が発生しやすい軟弱地盤の地域では、ということで、詳細設計段階で地盤調査によるチェックを行う必要があるということ、実施機関と合意いたします。

3)騒音・振動でございます。工事中の騒音については、フィリピンの国内基準及び国際基準を満たすような対策がとられることを確認いたします。詳細設計段階で、振動に関する予測評価を行う必要があるということも、助言を踏まえて実施機関と確認いたします。

自然環境につきましては、特にございません。

社会環境のところ、1番の用地取得・住民移転につきましては、トンネル上部の土地に対する補償方針を確認した上で、実施機関と合意いたします。

2番、ダバオ市と協議した上で、本事業において予定されている移転先地の開発状況、インフラ整備、学校・病院等の公共施設へのアクセス状況等の詳細情報を確認して、本事業で提供される移転先地について実施機関と合意いたします。

また農作物・樹木の補償費、積算方法についても確認して、実施機関と合意いたします。

その他のところ、RAPの内容について、DPWHのこの環境担当部門と十分協議をしまして、JICAのガイドラインを満たす内容となるように、実施機関と合意してまいります。

以上でございます。

それから最後に一点だけ補足でございまして、冒頭申し上げた円借款の対象になるスコープが、当初の調査対象範囲から若干変わっておりますというところ、北の区間がスコープアウトして円借款の対象外となった場合には、住民移転の規模が少し減るということでございまして、その場合には環境カテゴリが今、Aということでしておりますけれども、Bになる可能性があるということでございます。

以上になります。

○村山委員長 ありがとうございます。

それでは、この件についてご質問、ご意見等ありましたらお願いいたします。塩田

委員、どうぞ。

○塩田委員 確認ですが、全体事項の2番に、EMBには大気・騒音のみの規準値が設定されていますがしかし、大気、騒音、水質と書いてあるのですが、この水質の規準値というのは何の規準値なのですか。

○田中 審査部の田中と申します。

こちらフィリピン国法制度に従って、水質の規準値があるのかどうかというのを確認した上で、確認された場合には、水質の規準値に関しても記載するというふうなことです。

○塩田委員 そうすると、国が決めたものと違う規準値が一緒に入っているということですか、基本的には。

○田中 いえ、フィリピン国制度の水質の規準値に関して、記載させていただきますということです。

○塩田委員 上には二つしか記載されていませんが、下には三つ書いてあるのは。

○村山委員長 時間が必要ですか。後でいいですか。

○塩田委員 はい。

○村山委員長 ではほかにいかがでしょうか。原嶋委員から。

○原嶋委員 先ほどご説明を頂戴していますけれども、ご了解いただければ、トンネルの維持管理の方針あるいは体制について確認するよう、環境レビュー方針のどこが適当か今、定かではありませんけれども、追加をお願いできればと思います。

以上です。

○篠原 先ほど申し上げました本事業を実施する中でのコンサルティングサービスにおいて、必要な支援を行ってキャパシティービルディングを行っていくというところについて、既に具体的にTORの案として話が進んでおりまして、内容としましては、トンネル区間について実施機関DPWH向けのキャパシティービルディングを行う場合、こういったTORでそれを実施したらいいのかということで、技術的な内容に留まらず、官民、先ほど場合によれば民間委託を検討ということを申し上げましたけれども、官民の責任分担がどうあるべきか。それからそうした場合、パフォーマンスの管理は一体どのようなものであるべきなのか。安全基準の内容がどのようなものであるべきか。それから事故等の緊急時にはこういった対応があり得るのか。賠償の責任はどうなるのかといったような包括的なキャパシティービルディングが行われる予定ということでございます。そういうことですので、しっかりと確認してまいる予定ということでございます。

○村山委員長 よろしいでしょうか。では松本委員。

○松本委員 幾つかあります。

まず助言対応表ですが、単純なところですが、項目が間違っているのが、8番からが環境配慮で、11番からが社会配慮で、17番からがステークホルダー協議・情報公開と。

今回のワーキンググループでも、記載の仕方についていろいろ議論があって、ここでもこういうふうになっているので、そこは単純な話ですが、修正をしていただきたいと思います。

それから7番のイスラム住民への配慮内容のところですが、これ、ワーキンググループでの議論では、口頭で具体的にもう配慮している内容をそこで発言して下さったと理解しています。

この助言内容は、配慮を行うことではなくて、行った内容を書いてくださいということなので、恐らく助言内容についてご理解いただいていたのかなというふうに思います。

ですので、そのときにはたしかフィリピンの現地事務所の方から、具体的にどのような配慮をしたかというお話がされていますので、その内容を記述していただきたいということです。

それから20番ですけれども、これも助言内容を読んでいただければわかりますが、RAPが英語でやられることは、既に先ほど報告でも言ったとおり理解していますが、説明資料が何語で作成されたのかということについても、改めて英語しかなかったのかという点、ただ、具体的には、そのときもやはりフィリピン事務所から、しかし口頭ではビサヤ語での説明があった。つまり、何かJICAが英語にこだわる理由がよくわからなくて、その人たちに合った言語で説明するというふうに、JICAがガイドラインには書いてあるのですから、もっと積極的に自分たちが現地の言葉で説明したんだということを、何でアピールしないのかというのが非常に疑問なのですが、そういうことを記述しておいてほしいということが、この助言対応表についてです。

それはもう単純な話ですが、それから環境レビュー方針についてですけれども、まず一つ目は、北区間がなくなること、なぜカテゴリがBになるのかというのを教えてください。

それから二つ目は、今回議論の中で、インタビューをした件数というのが、例えば土地所有者であれば42%に留まっていた。通常、住民移転がある場合、あるいはその土地を奪われる人がいる場合、おおよその合意形成として、例えばJICAは8割の人が合意しているとか、そういうような数字を出してきているのですが、今回の場合は、例えば土地所有者については、四十数%しかインタビューしていない。居住者については、68%インタビューした。それは合意という以前の段階で、そもそもそういう人たちにアクセスが十分できていないということを書かれていたわけで、そのことがこの全体事項の住民協議のところに書いてあります。

それをやられた上で、やはり社会環境のところでは、その他のところに実施機関と十分協議の上、というふうに書いてありますが、やはり当然、今、まだお会いできていない被影響住民の人たちとの協議というのが当然重要で、その人たちが自分たちはこの補償では納得ができないというようなことがあった場合、当然、対応しなくては

いけないし、本当に融資していいのかどうかという疑問が出てくるので、この社会環境のところは、全体的事項の住民協議の結果を受けて、やはり場合によって、そうした補償に対して理解が得られないような場合は、やはり非常に慎重な対応が必要だと思いますので、具体的に言えば、RAPの内容に対してDPWH/ESSD及びPAPsと十分協議の上というようなことを一言入れておいていただきたい。

PAPsの方々の納得が余り得られていないようであれば、やはりこのまま融資をしていいのかどうかということも、再度検討してほしいというふうに思います。

以上です。

○田中 審査部の田中です。ご指摘ありがとうございます。

環境レビューの点ですけれども、まず一つ目のカテゴリBになる可能性があるその根拠は、というお話ですけれども、北区間がスコープアウトすることによって、北区間が一番多くの住民移転が発生するというふうに想定されておりました。

北区間がスコープアウトすることになると、一つの目安であります200名という大規模の目安を下回ると、具体的には96名の住民移転が生じるということが想定されておまして、当初、本件のカテゴリAとなっている大きな根拠の部分が、住民移転の規模数ということでしたので、今回カテゴリBになる可能性があると考えております。

もう一点目のほうで、四十数パーセントの方々との協議しかなされていないのではないかというお話ですけれども、助言委員会のDFRワーキンググループの際にお渡ししておりましたDFRの中では、情報が追いついていなかった部分があるのですけれども、その後に10月8日、9日等々で住民移転協議というものを行っております。その中で補償方針の説明というのはさせていただいておまして、そこでも特段大きな反対意見等々というものは生じておりません。

そのRAPの内容に関しましても、DPWHのESSDとは十分協議を行っておりまして、今現在、再度ドラフトRAPという形で上がっておりまして、そちらを確認作業中であるというふうな状況でございます。

そういった状況ではありますけれども、DPWH/ESSD及びPAPsの方々等と十分協議の上、ということは確認させていただくという形で考えております。

○松本委員 最後の点、まず200人を切った場合カテゴリAでなくなるというのは、ガイドライン上は明記されていないのですが、私は余りそれはADBとかがつくってしまっているけれども、本当にそれでいいのかというのは疑問がありますが、それは置いておいて、つまりAからBにするというのは比較的、対外的には余りよくは見られない。せっかくAでここまでやっているのに、この段階で96になったらBにするということが、本当に適切かどうかというのは考えていただきたいとは思いますが、後のほうについては、実はワーキンググループの中で、一つのコメントは、今言ったインタビューで起きている人がそもそも土地所有者については40%台に留まり、移転の人については、68%に留まっているということが一つ。

もう一つは、コンサルテーションの会合が、参加者がバランガイの議員であったり、バランガイの職員であったりして、普通の住民という数が少ない。この二つを根拠にして、本当に合意形成ができているのかという疑問がある中で、今言った10月8日の話も、参加者に対してどのぐらいの分析ができているのか、その中ではバランガイの職員以外の人たちがこのぐらい来ていて、その人たちからこうであるとか、やはりワーキンググループでこういう議論がなされているので、そのことは踏まえていただきたいですし、かつやはりそこについては、もう少し詳細に説明していただかないと、これ、環境レビューの話をしているわけで、ドラフトファイナルレポートの話とはまた大分違うと思いますので、そこをやはりもう少し確認していただきたい。本当に住民の人たち、大丈夫なんですかと。来ていないから、あるいは反対がないからで本当に大丈夫なのかどうかというところは、もう一度確認したいところです。

○原嶋委員 今に関連して教えていただきたいのですが、ガイドラインの24ページに、影響を及ぼしやすいセクターということで道路があるのですが、道路は特に大規模な移転ということを経験してなくて、送・変電所、配電とは違う形になっているのですが、今のご説明とはなかなか理解がしにくいのですが、その辺の整合を教えてください。

○田中 ご質問ありがとうございます。

基本的には明確な基準というものは、実は公開はしておりませんでして、そういう状況なんですけれども、今回、道路、ミンダナオ・ダバオバイパスの道路なんですけれども、こちら片側一車線の舗装を行う事業です。そういったことを鑑みまして、こちらの基準の部分と照らし合わせたときに、カテゴリA相当かという判断をしたときに、それはまたカテゴリB相当になるのではないかなというふうなことを考えております。

○原嶋委員 すごく大ざっぱに申し上げれば、ここに影響を及ぼす事業であれば、基本的にはA相当と言ってもいいのではないかなと思うのですが、そこで道路については特に条件なく、影響を及ぼすセクターの例示として入っていますよね。

ですから、そこで住民移転の数で分けるとするのは、簡単に言うと24ページの1の(6)と(8)との比較で言うと、整合がとれないような印象を持つのですけれども。

例えば送・変電所の場合には大規模な住民移転を伴うものという条件がついているのです。この場合に例えば今おっしゃったようなことがあれば、それはそれでわからないわけではないのですが、道路については8番ですけれども、特にそういう条件があえてついていないのです。2番のほうは、その事業の種類はともかく、住民移転の規模が大きければ全部問題ですと、これはこれでわかるわけですが、今のところ、もし説明があればであれば、後日で結構です。

○長瀬課長 ありがとうございます。ここに挙げさせていただいているものは、あくまでも例示でございます。それで、この中で実際に本当にカテゴリAに該当するか否

か、それは我々も日本の環境影響評価法だとか、ECの基準だとか、いろいろなものを勘案しながら決めておるところでございます。道路だから全てAになるというわけではもちろんございませんし、ほかにも発電所についても全てAになるというわけでもございません。

なので、今回は少し全体的に見て、今、田中のほうから説明あったように、今回の影響はもし北区間が除かれるのであれば、今まで想定していたAというレベルではなくて、Bに落ちるだろうというふうに今、判断しているところでございます。もちろんこれは審査の結果、最終的に除かれるかどうかというところは決まってくるので、今の段階では、このままAというふうに考えているところです。

○村山委員長 カテゴリ分類の話は重要なのですが、今回、今日の議題とは少し違うところがありますので、仮にBに変わった場合、また改めて簡単にご報告を少なくとも別の機会にいただくとして、松本委員からあったもう一つの点については、いかがでしょうか。

少なくとも全体的事項に書かれている住民協議の結果を受けた対応というのを、社会環境の中で追記していただくということがあっていいように思いますが、そういう対応はいかがでしょうか。

○長瀬課長 ありがとうございます。松本委員からご指摘いただいた点、私どもの確認する全般的事項のところ、まず住民協議のところ、影響を受ける世帯、土地所有者全員のプロジェクトへの合意状況について確認するという、これ、助言いただいたところをそのまま盛り込ませていただいております。

さらに、その下にバランガイ職員以外、議員以外の住民がより多く参加できるよう、きちんと働きかけるということも盛り込ませていただいております。

ここら辺、これから環境レビュー、行ってまいります、その際にきちんと確認してまいりますし、ここの環境レビュー方針のところ、確認してくるというところは、確認できなかったらどうするのかというのは、書いていないので、そこは不十分だと言われれば、そういうふうに言わざるを得ないかもしれませんが、基本、やはりそういう確認できなかったことについては、我々も問題視せざるを得ないというふうに考えておりますので、その点はやはり審査の結果、最終的に円借款供与については、もうちょっと時間をかけて検討しないといけないというようなこともあり得ると我々は考えております。

○松本委員 私も別に無茶なことを言っているつもりはなくて、社会環境のところ、全般的事項の住民協議の確認状況を受けて、結局言うべきことは、最後のJICAのガイドラインを満たしているかどうかを確認することになるわけなので、同じことではあるのですが、ただやはり住民協議のこの項目の確認を受けて、ガイドラインと照らし合わせて適切な対応をとるということを、社会環境の中に入れておいても、さほど何か大きな齟齬はないように思うんです。

○長瀬課長 ご指摘いただきありがとうございます。

社会環境のところに文言を少し加えさせていただきます。

○村山委員長 では、ほかいかがでしょうか。どうぞ、塩田委員。

○塩田委員 このガイドラインの53ページと55ページを見てもらいたいと思うのですが、53ページの汚染(4)には、騒音・振動となっている。その内容として、車両については、騒音・振動をちゃんとやりなさいと。それで55番のその他の(1)がありますね。工事の影響、ここの(a)を見てもらおうと、工事の汚染、括弧、騒音、カンマになっているんです。さっきのところはポツになっている。

それで、この見開きのこれを見てもらおうと、汚染の対策における4)では騒音・振動、その下に工事中と書かれています。これ、振動は要らないのではないですか。工事中は、騒音だけやっていますよということですね。

JICAのいわゆるガイドラインは、騒音・振動に関して、車両の騒音・振動は、しっかりやりなさいと。工事については騒音のこともあるでしょうと。振動のこともあるでしょうと。別々にそれを検討しなさいとなっていると思うのですが、それはやはりしっかりと整合性をとられたほうが良いのではないかと思います。どうでしょうか。

○村山委員長 恐らくここの表の中では、評価項目として騒音・振動があって、その中で対応するものがここでは騒音、工事中については騒音だという表現になっているのではないかというふうに思います。

○塩田委員 工事は騒音だけでしょう。55ページの5のその他を見てもらおうと。

○村山委員長 ですから、厳密に言えばそうかもしれませんが、この表の中では、騒音と振動を合わせて、カテゴリの一つとして挙げていて、その中で特に工事中については騒音の発生が予想されるということを記述していると、私は理解しています。

○塩田委員 私は工事中だと騒音と振動、両方発生するのではないかと思います。建設機械例えば、ブルドーザーとか何かを使えば、ブルドーザーは地面下をやるわけですから地盤振動が発生するし、エンジンから騒音が発生するわけですから、騒音と振動が両方発生するので、「騒音・振動」というふうに工事中のところもやはり書いておかなければいけないのではないかと思います。

○村山委員長 振動もここに加えたほうが良いということですか。

○塩田委員 上を外さないのであれば、追加したほうが良いのではないかと思います。

○村山委員長 いかがでしょうか。そういう追記は可能ですか。

○田中副委員長 塩田委員、ドラフトファイナルの中に、騒音・振動という項目はなかったのですか。

○塩田委員 今、委員長はここのところまで入り込みましたけれども、私はそのところまでは、実は考えていなくて、これが、ガイドラインに書いてある項目と整合性をとったほうが良いのではないですかということを言っているだけです。というのは、

工事のところでは、「騒音・振動」の表現であればわかるのです。カンマになっているでしょう。カンマになっているというのは、工事のとき騒音は発生するけれども振動は発生しないと、振動は発生するけれども騒音は発生しないというふうに、それで独立になっているわけです。

だけど車両のときは両方発生しますと言っているから、そのときはポツが入っているわけです。わざわざこの書き方を別個にしているのは、そういう理由ではないかなと。

○村山委員長 わかりました。では、ガイドラインの記載に沿った形に対応するようにと、そういうご意見というふうに理解してよろしいですか。

ではそういう形で確認していただけますか。

○長瀬課長 ありがとうございます。結局は、こちらのほう、私ども確認事項のところに、詳細設計段階において、振動に関する予測調査を行う必要がある旨ということを含めさせていただいております。時系列にいくと、詳細設計が行われてから実際工事が行われますので、決して騒音で、振動を無視しているということはありません。ただそこら辺は書きぶりが、ちょっとわかりにくかったかもしれませんが、そこは改めさせていただきます。

○村山委員長 ではよろしいでしょうか。

最初に塩田委員からいただいたご質問、基準の話ですが確認できたでしょうか。

○田中 すみません。2番のところ、助言対応結果のところなんですけれども、ごめんなさい、大気、騒音のみの規準値が設定されており、というふうに表記しておりますけれども、こちら水質も含まれておりまして、水質も規準値が設定されております。それに従って調査を実施しておりますので、記載のほうが間違っておりました。申しわけございません。

○田中副委員長 一つだけ、短く。これ、確認で意味を教えてくださいなのですが、特に環境レビュー方針の最後の末尾のところに、「実施機関と確認する」という表記がある場合と、「実施機関と合意する」という表記がある場合とあります。これは、恐らく微妙に使い分けをされているのだらうと理解しますが、確認というのはよくわかるのですが、合意するというと、少し踏み込んだ、対策の実施を合意するとか、何か措置をとることを合意する、そのように思うのですが、そういう理解でいいのかどうか。つまり確認するということと、合意するということを、意識的に使い分けられているのかどうか。その意味はどちらにあるのか。

二つ目の質問です。確認は、環境レビューの汚染対策の今問題になった騒音・振動のところ、二つポツがあって、一つ目は工事中の騒音についてということで、これは国内基準等があるということのようですが、二つ目の先ほど問題になった詳細設計段階における振動に関するというのは、これは工事中のことを言っているのでしょうか。供用中のことを言っているのでしょうか、ということです。

○塩田委員 これは先ほど言った道路振動です。車両です。

○田中副委員長 だから道路振動、車両ですよ。そうすると工事中の今、塩田委員が、上の汚染対策の確認済み事項のところに、工事中による騒音・振動にすべきだという議論があったので、そういう議論と、下の3)詳細設計段階において振動に関する予測評価というこの振動は、どちらを指しているのですか、というのが質問です。確認です。

○塩田委員 私が答えるのは変だと思いますが、下のほうの騒音・振動は、3)のところに、工事中の騒音も書いてあり、下のところは、道路振動とを言っているので、振動が書いてありますから、タイトルとしては騒音・振動でいいと思います。

ただ上の方の汚染のところは、たまたま工事中心で四角が入っています。先ほどのガイドラインでいくと、その他のところでは、工事中の影響は、騒音しか言っていないので、ここの片括弧は騒音というふうに、このガイドラインと整合性がとれているのではありませんか、そういうことを言おうとしているわけです。

○田中副委員長 さっき塩田委員が言ったのは、工事中は騒音・振動が一体として出るから、騒音と振動にすべきではないかという指摘をしたのだというふうに理解しましたが違いますか。

○塩田委員 そういうことを言っていないでしょう、先生。

先ほど、その他の影響のところでは、「騒音、振動」となっているでしょう。工事のときに騒音が発生する場合と振動の発生しない場合もあるでしょう。振動が発生するときでも騒音が発生しない場合があるでしょう。だからカンマになっているのではないですかと。

ただ車両のときは、例えば、ダンプトラックが走れば、エンジンから発生する騒音と、車両の車輪がたたいて地盤から伝わってくる振動があるでしょうと、そういうことを想定して、騒音・振動というふうにしたのではないですかと。

ですから、車両のことについて考慮するのであれば、騒音・振動というのは別に問題がないと私は理解しているわけです。

○田中副委員長 わかりました。

○塩田委員 これ、大したことではないので。

○村山委員長 1点目の確認と合意の使い分けについて。

○田中 ご指摘ありがとうございます。

すごく大きな違いがあるというふうなことではございませんで、合意のほうが少し踏み込んだ書きぶりになっているのかなと。ただ、実質的にはどちらも確認して実施機関と合意するという形で考えております。

○田中副委員長 であれば、同じ表記にしておいたほうがいいのではないですか。差をつけないほうがよろしいのではないかと思います。

○村山委員長 書きぶり、言葉を変えるかどうか、必要性を確認していただくという

ことですね。

○田中 かしこまりました。

○村山委員長 ではいかがでしょうか。環境レビュー方針については、先ほどの騒音・振動の表記について、ガイドラインと整合性を確認していただく。それから、社会環境について、住民協議の結果を受けた、そういった形がわかるような表現をご検討いただくという2点が大きいところかと思いますが、そのような形でよろしいでしょうか。

ではその形で、ご報告を受けて議論したということにさせていただきたいと思います。

通常、協力準備調査でかかわった案件については、改めてワーキング会合を開かないという形になっていますが、そういう形でよろしいでしょうか。ではその形で進めさせていただきます。どうもありがとうございました。

今日はもう一つありまして、ガイドライン運用面の見直しということになります、既にもう2時間近くなっていますが、続けてよろしいですか。

では、ガイドライン運用面の見直しについて進めたいと思います。最初にご報告をいただくということですね。では松下委員、よろしくお願いいたします。

○松下委員 それでは私のほうから、第2回ワーキンググループの結果について報告をいたします。

8月25日にワーキンググループを開催いたしまして、9月5日の全体会合でとりあえずの結果案を提示しまして、それに対して全体会合でもたくさん意見をいただきまして、その後、引き続きメール審議を続けまして、今日お配りした形でワーキンググループとしての了解を得た案をお出ししております。

第2回ワーキンググループでは、三つテーマがありまして、一つが重要な自然生息地、それから二つ目が著しい転換または著しい劣化、3点目が、政府が法令等により自然保護や文化遺産保護のために特に指定した地域と。そういった言葉、これ、いずれもガイドライン別紙1に出てくる言葉であります、その言葉に関する定義に絞って議論しております。

重要な生息地につきましては、現在あるFAQを改訂する形で書いてございます。従来のFAQ、「重要な自然生息地または重要な森林とはどのようなものですか」という問いに対する答えを、より詳細に具体的に書き込んだ内容としております。

時間の都合で内容を全部読み上げることはいたしません、回答としては、世界銀行のセーフガードポリシー等の定義を参考に、重要な自然生息地としては以下のようなものがあり得ると考えられます、という形で、1番として生物多様性保全上及び/または生態系の主要な機能維持の上で極めて重要な地域であり、例えば以下のものが挙げられる、という形で1番から5番まで挙げてあります。

それから大きい2として、第1項で規定する地域以外の類例として、例えば、伝統的

地域コミュニティによって保護されるべきと考えられている地域。

それから、重要な森林としては、上記に規定した「重要な自然生息地」と認められた森林地域を指し、伝統的地域コミュニティによって保護されている「聖なる森」なども含まれますといった記述をしております。

そういったFAQの改訂に加えまして、2ページ目ですが、主要な提言ということでワーキンググループの委員から出された提言をここで4項目出しております。

それから2点目が3ページに移りますが、著しい転換、または著しい劣化であります。これについても従来のFAQを、より噛み砕いて詳しく書いたという形になっております。このFAQの改訂に加えて、主要な提言として3点、書いております。

それから4ページ目でございますが、4ページ目は政府が法令等により自然保護や文化遺産保護のために特に指定した地域、これは実は従来はFAQにはありませんでしたが、新しい問いを立てて書いております。

回答として、「政府が法令等により自然保護や文化遺産保護のために特に指定した地域」は、国や地方自治体等が法律や条例等により自然保護や文化遺産保護を目的として、既に指定した地域のことです。その地域には、世界銀行のセーフガードポリシー等の定義を踏まえて、以下のようなものがあり得ると考えられます、というような形で、1番から、政府が法令等により自然保護のために特に指定した地域として2点、それから、文化遺産保護のために特に指定した地域を2点掲げております。参考として、IUCNの保護地域の定義も掲げております。

それに加えまして、主要な提言事項を4点揭示しております。

以上に加えまして、共通の指摘事項がございますが、一つは、今回は「重要な自然生息地」を取り扱ったが、「自然生息地」の解釈を行うべきという点が一つあります。それから2点目として、「自然生息地」の解釈を行う上で、生態系の機能は「種を保全する」機能だけではなく、「生態系サービス」の機能も含めるべきであるという点が指摘されております。

それから3点目は、第2回のワーキンググループは、言葉の定義を中心として議論したわけですが、ガイドラインにおける「自然生息地」の取り扱いにつきましては、別途開催予定11月28日に予定されておりますが、運用見直しワーキンググループ「環境社会配慮の方法(H)『生態系に及ぼす環境社会配慮の影響の考慮』」で取り扱う予定であるということを書いております。

以上が、第2回ワーキンググループ結果の紹介でございます。

○村山委員長 どうもありがとうございました。

それでは事務局から特にないですね。

何かこれについてお気づきの点がありますでしょうか。もう既に議論をしていた内容だとは思いますが、よろしいですか。

では、この形で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

ざいました。

では、その他ということになります、何かありますでしょうか。

○松下委員 第4回の状況について、これは事務局のほうからですね。

○柿岡課長 お手元に資料はありませんが、進捗状況について第4回の運用見直し、簡単に説明申し上げます。

10月20日に10名の委員の方にご参加いただきまして、社会的弱者へ配慮したステークホルダー協議と、それから環境社会配慮における気候変動の取り扱いについて、議論をさせていただきました。

3時間半くらい議論いただいたのですが、現在、そのときのワーキンググループの内容を取りまとめております。これからワーキンググループの方々にその結果をご案内するところがございますので、ポイントだけかいつまんでいきますと、社会的弱者へ配慮したステークホルダー協議については、FAQを2点ほど新規で提示し、一つ修正案を作成して、これからご案内申し上げます。それから主要な提言もこれまでと同様いただいておりますので、その点を記しております。

また気候変動につきましては、4点ほど新しいFAQ案を作成し、主要な提言をいただいておりますので、こちらのほうもあわせて書類としてこれからご案内申し上げます。

最終的には、次の全体会で詳細なことをご案内できるかと思いますので、今しばらくお待ちいただければと思います。

ありがとうございます。

○村山委員長 何かご質問、ご意見等ありますでしょうか。

よろしいですか。

では、その形で進めていただければと思います。ありがとうございます。

では、その他ということですが、何かございますでしょうか。ないようでしたら、次回の会合スケジュールの確認をしていただければと思います。

○長瀬課長 次回全体会合、第54回でございます。12月1日月曜日2時半から開かせていただきます。次回もこの同じ部屋の予定です。

○村山委員長 以上ですが、よろしいでしょうか。

では、これで今日の全体会合を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。

午後6時02分閉会