

# 環境社会配慮助言委員会 第54回 全体会合

日時 平成26年12月1日（月）14:30～17:21

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

柿岡 それでは、2時半となりましたので、第54回全体会合を進めさせていただきたいと思います。

まず、初めにいつものことでございますけれども、マイク使用のご注意を改めてご連絡いたします。発言の際には必ずマイクをご使用して発言をお願いいたします。それから、マイクをオン、発言が終わった後にオフということでご協力いただければと思います。また、マイクも3～4人に1本という割合となつてご迷惑をおかけいたしませんけれども、発言の際に適宜、マイクをお回しいただきますようご協力いただければと思います。

それでは、本日は村山委員長が1時間ほど遅れる予定でございますので、作本副委員長に本日の司会を進めていただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

作本副委員長 それでは、これから第54回の全体会合を行います。今、お話がありましたとおり、村山先生は1時間ほど遅れるということですから、そのつなぎということで進めさせていただきたいと思います。

それでは、まず冒頭に案件概要の説明が2件あります。最初はフィリピンですので、それでよろしくお願ひいたします。

篠原 そうしましたら、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ひいたします。

フィリピン国南北通勤線事業（フェーズ - A）補足準備調査ということで、有償資金協力の協力準備調査についてお諮りします。

目次の内容はこちらに書いてありますとおりで、早速、次のページにまいりまして1のほうからご説明を申し上げます。

まず、1、先行調査の概要と本調査の必要性ということで、今般の調査は先行調査が存在しておりまして、その上で本調査を実施するということになっております。1ポツのところ、2013年度ですけれども、2行目に括弧で書いてありますクラーク空港高速鉄道（通勤線区間）整備事業準備調査ということで、これを今後、先行調査と呼ばせていただきますけれども、こちらを実施いたしております。

その内容は2ポツ目のところですが、クラーク空港高速鉄道整備事業に係る長期的な事業対象区間であったマロロス、これはマニラの北のほうでございますけれども、そちらからフードターミナルインク、こちらはマニラの南方のほうでございます、この区間について実施していたものでございます。

その経緯につきまして3ポツの表に入れてございますけれども、2013年9月に一度、全体会合で案件のご説明、同9月にスコーピング案に関するワーキンググループ、10月に全体会合でスコーピング案の助言確定、同じく2013年12月に全体会合で環境レビュー方針のご説明という経緯で進めてまいりました。

最後の4ポツ目のところ、そのうち、マロロス～フードターミナルインクとしていた

調査対象区間のうち、フィリピン国政府がマロロスからカローカンという区間を当面の事業化の対象区間とする方針ということで、先行調査におきましては、今、申し上げたマロロス～カローカンを中心として調査を実施してまいりました。

次のページにまいります。引き続きですけれども、一番上のところ、しかしながら、今年に入りましてフィリピン国政府から先のクラーク空港高速鉄道整備事業の事業対象区間をマロロス～ツツバン、ツツバンというのは先ほど申し上げたカローカンよりも、さらにマニラの中心部に約5キロほど入ったところでございますけれども、そこまで延長して合計で37.9キロの区間を対象として、事業化するというので政府が方針を決めたということで、円借款の対象区間も同様に延長されて、JICAのほうに連絡があったということでございます。

2番、2ポツのところ、その延長に係る背景でございますけれども、より首都の中心部に近いツツバンまで区間を延ばすことで需要最大化、既存の鉄道路線とのネットワーク効果がより一層高まるということで、最も高い事業効果が期待できる区間にするために、そのように変更するという方針とでございます。

3ポツのところ、そのようなフィリピン政府の方針決定に基づきまして、もともとの調査では重点調査の対象外または一部はそもそも調査の対象外でありました区間であるカローカン～ツツバンという区間において、もともと、重点調査を行っていたマロロス～カローカンと同レベルの調査を実施した上で、案件名称は、既に空港アクセス事業ではないということで南北通勤線事業というふうにした上で、マロロス～カローカン～ツツバンまで全体を一つの事業として調査を取りまとめていく必要が生じております。

一番下のところ、そのため事業対象区間の追加に伴いまして、自然環境、社会環境への影響内容についても追加の調査が必要と想定されるということで、今回、新たな事業対象区間について付議して助言をお願いしたいということでございます。

次のページにまいりまして地図ですけれども、今、ご説明を申し上げた内容を簡単に示したものでございまして、一番右の が当初の調査で対象とした全体区間、マロロス～フードターミナルインク（FTI）約52キロ、そのうち、重点対象として調査を進めていたのが隣の 番、マロロス～カローカン、その後、今、申し上げました今次、本調査の対象区間である というふうにしておりますけれども、カローカン～ツツバンを追加いたしまして一番左のところ、 番のマロロス～ツツバン間を今後の円借款候補対象区間ということで、調査をしていくということでございます。

その次のページにまいりまして事業の背景でございます。既に過去にご説明を申し上げている部分もでございますけれども、1ポツ、2ポツのところマニラ首都圏の人口増加、また、都市化によって運輸交通インフラの不足がさらなる経済成長のためのボトルネック、大きな課題となっているということで認識をしております。

3ポツのところ、その対応として当然ながら道路網の改善もさることながら、新たな

マストラランジットとしての鉄道の導入が課題でありまして、既往のLRT、MRTといったものだけでは都市圏の拡大に対応が難しいということで、マニラの首都圏と郊外を結ぶ新たな公共交通アクセスとして、鉄道網が必要になってきているということでございます。また、その鉄道網整備を支援するという内容は、日本国の国別援助方針とJICAの方針にも合致しており、必要性は十分に高いものというふうに認識をしております。

次のページにまいりまして事業の概要です。目的としまして、マニラ首都圏北方のマロロスからマニラ首都圏中心部のツツバンまで鉄道事業の整備を行い、マニラ首都圏及びその周辺の軌道系交通のネットワークとしての機能強化に寄与し、深刻な交通混雑の緩和をする、それでもって大気汚染や気候変動の緩和にも寄与するというものがございます。事業の全体計画、対象地域はマロロス～ツツバン約37.9キロということがございます。事業概要は土木工事として鉄道網高架の部分、地上を走る部分、それから地下を走る部分といろいろと含まれております。また、車両の基地の建設も含まれております。それから、鉄道システムの整備工事、電機工事、信号通信設備等でございます。それから、車両調達、コンサルティングサービス。事業実施機関は運輸通信省ということで想定をしております。

次のページにまいりまして、こちらはまた別の地図でございますけれども、今回の調査でフィリピン政府が事業化を検討している区間のみを切り出してお示したもので、先の調査から重点調査対象になっていたマロロス～カローカんと、今回、新たに加わったカローカン～ツツバン、こちらが下のフェーズ - Aということで表示してございます。

次のページ、こちらはまた同じ路線図に写真をご参考までつけさせていただいております。

次のページにまいりまして、調査の概要のほうでございます。調査の目的、南北通勤線事業について概略設計・事業費積算等を実施し、都市鉄道の必要性、妥当性を検証するとともに、我が国の有償資金協力事業として実施するための審査に必要な調査を行うということございまして、内容は主なところで交通需要予測、路線計画の比較検討、土木施設・鉄道システムの設計、環境社会配慮、自然条件調査、概略事業費の計算、事業実施スケジュールの策定といったものでございます。

環境社会配慮につきまして次のページですけれども、(1)助言を求める事項ということで、第1回目、環境社会配慮調査のスコーピング案ということで、こちらは12月19日をお願いをさせていただいております。それから、第2回ということで協力準備調査のドラフト報告書、こちらは2015年3月を予定ということで考えてございます。

(2)カテゴリ分類A、根拠はJICAのガイドラインに掲げる鉄道セクター及び影響を及ぼしやすい特性に該当するということで、適用ガイドラインは2010年4月公布の環境社会配慮ガイドラインとなっております。

次のページにまいりまして環境社会配慮の続きです。環境社会配慮につきまして、フィリピン国の関係法令におきましては、高架、橋梁の長さ等は10キロメートル以上、または地上部では長さ、幅に関係なく鉄道事業はEIS（環境影響評価）を作成し、担当部署であります環境天然資源省環境管理局から環境適合証明書（ECC）を取得する必要があります。

対象区間のうち、マロロス～バレンズエラ、対象区間の一番北ですけれども、こちらは既に2000年にECCを取得済みということでございます。ただし、JICAとして環境社会配慮ガイドラインに遵守した環境社会配慮のために必要な情報を、補足的にレポートして取りまとめるということでございます。そのすぐ南にあるバレンズエラ～カローカンという区間については2007年にECCを取得しております。それから、今回、追加になったカローカン～ツツバン区間につきましては、既に存在しているバレンズエラ～カローカン区間のECCの対象範囲を延長するという形で取り扱うことをフィリピン政府担当部局のほうと協議中ということで、対応としましては既存のECCの改定に必要な環境パフォーマンス報告書及び管理計画、EPRMPと略しておりますけれども、こちらを作成するというので、調査内で実施機関を支援してまいりたいと思っております。

次のページにまいりまして社会配慮についてでございます。まず、マロロス～カローカンにつきましては先行調査で調査しましたけれども、住民移転計画を作成支援しまして、追加用地取得に伴う被影響世帯等は584件、そのうち移転が必要な被影響世帯は281戸、うち非正規住民153世帯が含まれております。

カローカン～ツツバン区間につきましては、今回の調査でRAP案の作成支援等を行うということですが、被影響世帯は1,000戸程度ということ想定しております。実際に移転が必要となる戸数については調査で把握ということでございます。また、最終的にはマロロス～カローカン、カローカン～ツツバンの両区間の調査内容をもとに、マロロス～ツツバンという全区間を対象としたRAPを取りまとめることを予定しております。

また、マロロス～カローカン区間、北のほうですけれども、こちらは既往のノースレールという事業が昔、計画されたということで軌道用地内の非正規居住者の移転地への移転が既に行われております。そのため先行調査において、既にそれが適切な内容かどうかということで、Due Diligence Report案及びCorrective Action Plan案を作成しております。

カローカン～ツツバンの追加区間については、現在、PNR、フィリピン国鉄によるツツバン以南の南路線事業というものが、既に進行中の事業がございまして、こちらで本事業のために軌道用地内の非正規居住者の移転があったかどうかということを確認いたしまして、移転が既にあったような場合には、一つ上のポツと同じくDue Diligence Report案及びCorrective Action Plan案の作成を行うということでございます。

次のページ、こちらは今、ご説明をいたしました事実関係のところ若干、わかりづらくなっていたので、対象区間とその内容ということでまとめたものでございますので、ご参考までということでございます。

次のページにまいりまして、8、調査工程でございます。12月1日現在、本日、全体会合でございますけれども、これから5月までの間に調査を実施していくという予定になっておりまして、12月半ばに助言委員会のスコーピングワーキンググループ、3月に助言委員会のドラフトレポートのワーキンググループというものを入れさせていただいております。

次のページにまいりまして、最後に参考ということで本事業実施における、もしくは関連する案件がございますということで二つ挙げさせていただいております。一つはコネクター道路事業という道路事業でございます、今回の鉄道事業、カローカン～ツツバンの一部区間に、別の省の公共事業道路省が実施する高速道路が鉄道と併走する計画になっているということで、フィリピン政府内で公共事業道路省と運輸通信省が調整を行っているということで、その調整の結果に応じて調査を進めていくということでございます。また、もう一つはツツバン駅前再開発事業ということで、南北通勤線事業の南端がツツバン駅でございますけれども、ターミナル駅として再開発が計画されております。

以上、案件のご説明を終わらせていただきます。よろしくお願いたします。

作本副委員長 どうもありがとうございました。

それでは、委員の皆さんからご意見あるいはコメントをよろしくお願いたします。松本委員。

松本委員 確認をさせてください。最初のクラーク空港高速鉄道は、円借款を前提にした協力準備調査ではなくて開発調査型技術協力でしたでしょうか。

篠原 ご回答します。クラーク空港調査のほうも円借款を前提とした協力準備調査でございました。

松本委員 この事業については借款契約まで至っていないという理解。

篠原 そうです。借款契約には至っておりませんで、まだ、調査中でございます。その調査の内容に加えて、今回、5キロを追加したことによって、これから実施せんとしている調査を合わせて一つの事業に対する調査として、今後、ご報告をしていきたいという趣旨でございます。

松本委員 それで記憶をたどって思い出せなかったのが、2013年12月2日の全体会合における環境レビュー方針の説明なんです、若干、記憶が曖昧なので文字づらだけで恐縮ですが、スコーピング案の助言をした後に環境レビュー方針が出されていて、しかも、その事業については円借款契約がなされずに現在、延伸して新たな調査が行われていると。このいきさつがどういう流れになっていたのかなというのを思い出させていただけると助かるんですが。第1の疑問は、スコーピング案の助言の後に既に環

境レビュー方針を議論したということになっていましたけれども、最終報告書なしに環境レビュー方針の議論をしたんでしたっけという、すみません、私のほうの記憶が定かでないので確認をさせていただきたいんですが。

篠原 ご質問いただいた点については、そのように最終レポートの前ということになります。

加治 審査部の加治といいます。ご指摘のとおり、本来であれば環境レビューの前にドラフトファイナルレポート段階のワーキンググループがあるべきところを、諸事情があってこの場合は少し飛ばしてしまったところなんです。ただ、今、篠原のほうからご説明があったとおり、その後、この事業としていろいろ調査をしていく上でフィリピン国側の要望もあり、事業スコープが徐々に変わっていったところで、今回、新たにマロロス～ツツバンというのがこの事業としてのスコープになったと、それに伴ってもう一度、言ってみればゼロから、スコーピング案からもう一度、やらせていただきたいというご提案です。

松本委員 なるほど。つまり、もう一回、最後に確認ですが、ページ番号2が振られているスライドですけれども、このスライドに書いてある時系列はスコーピング案の助言内容が確定した後、環境レビュー方針にあって、そのときには最終報告書案はなかったのが事実であり、その後、円借款契約が結ばれないままにいたけれども、今回、延伸になってもう一度、スコーピングからやり直しますよと、そういう整理であるということでしょうか。

篠原 そのような理解で結構です。

作本副委員長 どうでしょうか。どうぞ。

田辺委員 当初、フィリピン政府がカローカンまでということ、その後、ツツバンまで延伸するということなのですが、当初の計画のカローカン～ツツバン間というのは、既存の路線を活用するという理解でよろしいのですか。それで、ここを延伸するというか、複々線化なり、線路を増やすことが必要なのは、線路容量がいっぱいになってしまいそうだということなのでしょうか。

篠原 既往の線は確かにございまして、そちらは国鉄が保有しているもので、もしかすると前回の調査の際に申し上げたかもしれませんが、現時点では運行がされていないような路線でございまして、車庫に入るためにのみ使っているというような路線であるというふうに聞いております。今回、新たにそこを建設することになりましたのは、容量を含めまして本事業として新たに建設することが必要ということになったものでございます。その上で、場所としては国鉄の路線が存在しているROWを活用して建設をしていくということを考えてございます。

田辺委員 既存の路線があるのに、1,000世帯以上の移転が生じるのはなぜなのでしょう。

加治 ご指摘をありがとうございます。今、篠原のほうからご説明がありましたと

おり、基本的にはマロロス～カローカン～ツツバン間は既にRight of Wayがあって、一部、南側、ツツバンからここにあるソリスのあたりは現在、国鉄のほうに使われております。ただし、ソリス～カローカンあたりはRight of Wayはあるものの、ほぼ使われていない状況ということで、今回の南北通勤線事業では、その既にあるものを使うことをまず第一に考えているというところです。

ただ、ご指摘のとおり、なぜ1,000世帯ということですが、一番最後に篠原からご説明があったとおり、高速道路がカローカンのちょっと南からソリスにかけて、並行して走る部分が出てきております。この南北線事業で基本的には既存のRight of Wayを使うという前提で動いているものの、高速道路事業との兼ね合いで、若干横にずれたりしなくてはいけないというところがありまして、最悪の場合、横に南北通勤線がずれた場合には、1,000世帯ぐらいが予想されると、ただし、そこはほかの事業とも調整を図りながらできるだけ少なくしようということで、今、協議をしているところです。

作本副委員長 いかがですか、ほかの委員の方。平山委員。

平山委員 一つだけ教えていただきたいのですが、今年の夏、フィリピンを非常に巨大な台風が襲って大きな被害が起きたという事件があるわけですが、もちろん、この地域はそうではないのだと思うのですが、その影響というのは今回の調査について何らかあるのか、それとも今までどおりの基準でアセスが行われるのかということなのですか、いかがでしょうか。

篠原 お答えします。今年の夏、台風が確かにございました。調査にあたっては、そういった事実も踏まえながらということになるかと思っておりますけれども、現時点で根本的なところで計画が大きく変わるということにはなっていないというふうに認識しております。

作本副委員長 どうぞ。

谷本委員 すみません、一つ、教えてください。一番最後のページのところの二つ目のパラグラフというんですか、1ヵ月ほど前にLRTの延伸でしたっけ、の事業がありまして、ツツバンの駅が今はターミナルです、北線と南線の、それを新たに延伸というか、新たにツツバンの駅をつくるという話があったと思うんですが、その部分はどのように本事業と関係しているんですか。

篠原 前回、別の調査で、今、この地図上、ツツバンと書いてある赤い四角の少し下に紫の線が離れているように見えますけれども、この紫の線がここの端から1キロ延伸されて、ツツバンという駅で南北通勤線と接続、ある意味、乗りかえが可能な状況になるということを申し上げました。ただし、現時点でこの案件自体はまだ調査中ですので、事業としては別の事業ということでございますので、仮に両事業が実施されれば、ツツバンにおきまして南北通勤線からおりて、LRT2号線に将来、乗りかえることができるような状況になることが見込まれます。



谷本委員 駅前はどうもしないんですか、ツツバンの駅は。

篠原 ツツバンの駅は今、国鉄の既存の駅という意味では国鉄ツツバン駅しかないわけですが、位置的にはその少し南側というんでしょうか、物理的にはその隣ぐらいに南北通勤線の駅ができて、イメージとしてはそのさらに南ぐらいに新しいLRT2号線の駅ができる予定でありまして、南北通勤線の駅とLRT2号線の駅、ツツバン駅の間あたりが現在、ここで書かせていただいた駅前開発の対象になっていると、そんなイメージでございます。

作本副委員長 ありがとうございます。

ほかの方。どうぞ、日比さん。

日比委員 ありがとうございます。日比でございます。

13ページの許認可と関連文書の整理していただいている図で一つだけ教えてください。マロロス～バレンズエラ間は2000年にECCを取得で、補足的な環境影響評価書を作成すると、バレンズエラ～カローカン間が2007年にECCを取得してカローカン～ツツバンは未取得で、本調査ではパフォーマンスレポート・マネジメントプランをつくると。バレンズエラ～カローカンというのも、既に何らかの環境影響評価書に相当するものがあるのかという質問と、というのは、バレンズエラ～カローカンもマロロス～バレンズエラと同じような作業ということになるのではないかなと思ったんですけれども、というのが一つ。それから、補足的な環境影響評価、マロロス～バレンズエラでそういう補足的なものをやることによって、マロロスからツツバンまで通して要は内容レベルのそろったアップデートな環境影響評価、あるいはパフォーマンスレポート・マネジメントプランができるという、そういう理解でよろしいでしょうか。

篠原 前段のバレンズエラ～カローカン間に調査があるのではないかとこのところは、すみません、うまく記述ができていなかったかもしれませんが、既に環境影響評価がございまして、それをもとにカローカン～ツツバンまで延伸する形になるので、手続としてはEISではなくEPRMPというレポートを書くという意図でございましたので、既にバレンズエラ～カローカンについてはEISがあるということになります。若干、わかりづらくて申しわけありません。その上で後段のところ、全区間、マロロス～バレンズエラ～カローカン～ツツバンまでを含む一体的なレポートをつくっていくところについては、おっしゃるとおりです。

作本副委員長 よろしいですか、日比さん。ほかの方で。

二宮委員 すみません、今の点で確認なんですけれども、そうするとカローカン～ツツバンはまだ何もされていない状態、いわゆる環境社会配慮の検討はこれからということ、今回のワーキンググループで行うわけですね。つまり、マロロスからツツバンまでをトータルで今回、先行調査の結果も含めて事業対象区域全体に係る調査を取りまとめるという趣旨で、今回のワーキンググループは開催される、だけれども、既にカローカン～ツツバンを除いた部分というのは昨年度、スコーピング等で検

討されている内容があるので、実際にはワーキンググループでの検討の中心は、カローカン～ツツバンまでが中心になると考えていいのでしょうか。あるいはスコーピングで既に検討したものというのは全くご破算ではないですけれども、最初から一からやり直すという、どういうふうな理解でワーキングに参加したらいいかということなんですけれども。

加治 ありがとうございます。

ご指摘のとおり、先行調査においてマロロス～カローカンで一通りの環境影響評価というものはやってきております。ただ、今回、ワーキンググループにかけるにあたっては、実際、調査を今、進めておりますカローカン～ツツバンのみではなくて、基本的にはマロロス～ツツバン全体としてワーキンググループにかけて、ご意見をいただきたいと考えております。というのも、当初、今まで先行調査でやってきたマロロス～カローカン間の環境影響評価というのはツツバンまでの延伸というか、ツツバンまでをつないだ際のことは特に考慮せずにやってきておりましたので、ツツバンをつなぐということで、若干、その需要予測等が変わってくるということもありますので、あまりすごく大幅なことではないと思うんですけれども、ですので、基本的には先行調査の情報も参考にしながら、改めてマロロス～ツツバン間でご意見をお伺いしていくということです。

作本副委員長 よろしいですか。ほかの方でご意見がなければ、よろしいですか。

では、ご説明をありがとうございました。

それでは、ここで村山委員長がお見えになりましたので、本来の委員長にマイクをお渡しします。

村山委員長 申しわけありません。たまたま、会議が重なりまして少し遅れてしまいました。

それでは、次の案件概要説明に移らせていただきます。2番目はインドの環状道路建設事業、環境レビューの段階ということです。

それでは、準備ができましたらご説明をよろしく願いいたします。

岩井 南アジア部南アジア第一課の岩井と申します。よろしく願いいたします。それでは、ベンガルール周辺環状道路建設事業の概要についてご説明を申し上げます。

まず、事業の背景と必要性でございますけれども、ご案内のとおり、インドは急速に人口増加あるいは都市の拡大が進んでいる一方で、まだまだ、道路、鉄道といった公共交通インフラ整備が十分進んでいませんといった中で、今回、対象としておりますベンガルールでも大変な交通渋滞が深刻になってきているという状況でございます。ベンガルールでございますけれども、インド国内でも4番目の人口規模を持つ非常に大きな都市でございますして、交通渋滞に伴う大気汚染といった自動車公害が非常に大きな問題になってきていることに加えまして、交通渋滞に伴う経済損失がこの地域の経済発展に大きな影響をもたらしているというところでございます。

その下に、参考ということで2001年から2011年にわたる人口あるいは登録自動車数の増加の割合を述べさせていただきます。

続きまして、事業の必要性の続きでございますけれども、先述の課題に対応すべくインドの国家計画、5ヵ年計画の中におきましても、道路セクターの開発に重点が置かれているということが非常に大きなポイントでございます、それを踏まえまして我が国政府の国別援助計画においても、経済インフラ整備を通じた持続的経済成長の支援ということで、交通ネットワークの支援をインドの支援方針の一つとして掲げているところでございます。また、今回、対象となりますベンガルールにつきましては、チェンナイ・ベンガルール産業回廊の一環の一部でございます、こちらのCBICのマスタープランの中でも非常に優先度の高い事業というふうに位置づけられているところで、迅速な事業形成を必要としているというところでございます。

続きまして、事業の概要についてご説明を申し上げます。本事業は、カルナタカ州ベンガルール都市圏において、約65.5キロの環状道路の一部を建設するといったものとなっております、急速に増大する道路交通需要へ対応するということを目的としております。事業実施機関につきましては、こちらにございますベンガルール開発庁、通称、BDAと呼ばれる実施機関となっております。事業の内容でございますけれども、後ほど地図を使って若干補足させていただきますが、既存の環状道路に接続する環状道路につきましては、本線4車線、サービス道路3車線の整備を行うというものとなっております、それに加えまして付随する鉄道高架あるいは橋梁、料金所等の附帯設備の整備も行うということになっております。また、ベンガルール都市圏全体の都市交通の需要緩和のため、ITSの整備もあわせて行うということを計画しておりまして、2019年1月の供用をめどに現在、検討を進めているというところでございます。

プロジェクトの位置図でございます。こちらの赤く太く書いてある線が今回、対象となる65.5キロの部分となっております、ご案内のとおり、ベンガルール都市圏全体を見ますと、こういった形で他の都市からつながるネットワーク道路が市の中心に向かって伸びてきているというところでございます。今現在、既存の環状道路といたしまして真ん中の青い部分、さらに外側の若干薄い色で描かれているこちらの線が既に整備・供用されているところでございまして、今回、対象となるのはこちらの既存の環状道路を接続する形で、全体をつなぐところとなっているものでございます。

続きまして、3. 環境レビュー方針の概要でございます。

環境ガイドラインにつきましてはJICAの環境社会配慮ガイドラインを適用するといった形となっております。カテゴリ分類につきましては、大規模非自発的住民移転が発生するというに該当いたしますのでカテゴリAを想定してございます。

環境許認可でございますけれども、EIAはカルナタカ州環境影響評価局から今年11月、先月に承認をとっているというところでございますが、要確認事項といたしましてEIA許認可の承認付帯条件等があるのかどうかといったところについては、これから確認

が必要といったところでございます。

また、工事中・供与後の汚染対策でございますけれども、まず、工事中につきましては大気、水質、廃棄物、騒音・振動といった、いわゆる交通インフラに必要な一通りの確認をするといった形となっております。低公害機材の利用、廃棄物処分場の規制あるいは防音壁の設置といった影響の程度が、最小限になるのかどうかということをしかり確認するといった形となっております。また、供用後の騒音につきましても、防音壁の設置や低騒音舗装等の緩和策がどの程度、とられるのかといったところで、適切に処理されるのかといったところについて確認するといった形となっております。

環境レビュー方針の続きでございますけれども、自然環境面につきましては本事業の対象地域につきましては、国立公園等の影響を受けやすい地域には該当しないといったところではございますが、自然環境への望ましくない影響の範囲がどの程度、あるのかということからは改めて確認するということを予定してございます。

社会環境面につきましては、こちらに記載のとおり、用地取得805ヘクタール、被影響世帯数は約6,000世帯（約1万5,000人）が発生するものと予想されております。こちらのRAPにつきましては、現在、実施機関が作成中ではございますが、住民協議等も含めましてRAPの内容がJICAガイドラインに照らし合わせて適切かどうかといったところの確認、あるいは新しく公布されました土地取得法に基づいて、どのような内容になっているのかといったところの確認をしたいと思っております。

また、最後、その他・モニタリングでございますけれども、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となっておりますが、こちらのモニタリングの内容につきましても、頻度あるいは項目、方法といった実施体制について詳細に確認するということを予定してございます。

最後、審査スケジュールでございますけれども、本日、全体会で案件概要の説明させていただきました後、来年1月にわたりましてワーキンググループ、そして、2月に全体会合を経まして、その後、審査をさせていただくということを予定してございます。

以上でご説明を終わらせていただきます。

村山委員長 ありがとうございます。

それでは、質問がありましたらお願いします。原嶋委員、どうぞ。

原嶋委員 環状線の半分は既に供用開始済みなのですが、いつ供用開始されたのかということと、どこの資金で行われたかということと、その事業のEIA、あと、住民移転の規模の四つを教えてください。

岩井 こちらの環状道路の既設の部分につきましては、実施機関がみずからの自己資金で実施しているというものでございまして、約2年前に供用が始まっているというものでございます。ただ、こちらはコンセッションで実施されておりました、そちら

の環境影響評価の情報についてはまだ開示されていないというところで、我々のほうでまだ情報は持っておりません。住民移転のところも含めてまだ情報が得られていないと。

村山委員長 そのほかいかがでしょうか。この案件についてはワーキングが1月19日の月曜日に予定されていると思うんですが、ワーキングの議論の段階ではRAPを含めて全て文書が整理されていると、そういう予定だという理解でよろしいですか。

岩井 そのような前提で今、仮のスケジュールを押さえさせていただいております。

村山委員長 もし準備できない場合は、ワーキングは少し延期されることになるでしょうか。

岩井 EIAのほうは既に完成をしております、今、我々のヒアリングのほうではRAPにつきましても12月15日、今月中旬にはできるというふうな報告を受けておりますので、そちらを確認した上で、来年1月に開催させていただくという段取りでございます。

村山委員長 わかりました。

ほかはいかがでしょうか。日比委員。

日比委員 ご説明をありがとうございます。

事業内容のところにITSの整備というのがあるんですが、高度道路交通情報システムのことを指しているのかなと思うんですけども、そこに市内と環状道路とあるので、これは対象となる環状道路に加えて、それ以外の市内にもITSの例えばセンサーとか、そういうものなんでしょうか、よくわからないんですけども、を設置するとか、そういう意味になるんでしょうか。

岩井 ありがとうございます。

今回、予定しておりますITSでございますけれども、信号機あるいは管制センターあるいは電光掲示板といった市内道路に付設する、いわゆる全般的なITSの整備を予定しております、ご回答といたしましては、今回、対象とするのは環状道路部分については当然実施するんですが、市内全体を見回した形でITSの整備をこの円借款の中でさせていただくと、統一的な仕様をベンガルールに導入するというを想定してございます。

村山委員長 では、ほかはいかがでしょうか。よろしければ、この件についてはこれ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した。

それでは、今の件を含めて今後のスケジュールの確認をさせていただきます。よろしく願いいたします。

柿岡 それでは、議事次第の裏側、別紙1をご参照ください。

まず、12月でございますが、全体会合の後、運用見直しワーキンググループ3件、それから、通常の案件のものと幾つか入っておりますが、こちらでご都合が悪い、もしくは追加でご参加希望等がございましたら、まず、12月の分をお願いできますでし

ようか。特に12月は問題ないでしょうか。12月19日、12月22日と2件、要確認の案件もございしますが、こちらも特に問題なくご出席可能ということでよろしければ、それでは、1月のほうに移らせていただきます。1月も運用見直しも含め、今、ご紹介のあった案件も含めございします。こちらでご都合が悪い、もしくは追加ご希望があれば1月の分をお願いいたします。では、田辺委員、お願いします。

田辺委員 1月19日に追加でお願いします。

柿岡 ありがとうございます。では、1月19日、田辺委員が追加でお願いします。

それでは、1月が特になければ2月となります。まだ、先の話でございしますが、現時点で運用見直しのほうは予備日としておりますので、こちらは今の段階では設定せず、運用見直しの段階で必要あれば個別でまたご依頼する予定といたしまして、通常の案件のワーキンググループの予定でご都合が悪いところがございましたらご指摘ください。高橋委員、お願いします。

高橋委員 高橋ですけれども、2月9日は都合が悪いのでとりやめにさせてください。

柿岡 では、高橋委員、2月9日は不都合ということで削除させていただきます。

日比委員、お願いします。

日比委員 日比、23日は都合が悪いのでなしということで、何でしたら今、9日のほうに移していただければ。

柿岡 ありがとうございます。それでは、今のご指摘を踏まえて日比委員は2月23日が欠席、2月9日をお願いしてもよろしいでしょうか。

日比委員 はい。

柿岡 ほかはございませんでしょうか。

柳委員 23日に柳を入れてください。

柿岡 柳委員、ありがとうございます。では、2月23日、柳委員、お願いいたします。

ほかはございませんでしょうか。それでは、12月から2月までの日程表確認はこれにて一旦、終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

村山委員長 戻ってしまうんですが、今週金曜日のインドの案件は結果的に3名になったということですね。

長瀬 実はもともともう1人、石田委員に入っていたいただいていたんですが、急遽、出張が入ってしまったということで、そういうご連絡を今日、いただきました。今から資料を配付してまたコメントいただく時間ありませんので、いたし方ないと思っております。

以上です。

村山委員長 わかりました。

それでは、ご確認いただいたということで、この件についてはこれで終わらせていただきます。

では、次の議題に入らせていただいてよろしいでしょうか。今日は助言文書の確定1件、カメルーンの道路整備事業、環境レビューの段階ということです。こちらについては長谷川委員に主査をお願いしておりますので、まず、ご説明をよろしく願いいたします。

長谷川委員 バチエンガ - レナ間道路整備事業、JICAの融資対象案件でございます。そもそも、バチエンガ - レナというのは264キロ、フェーズ ということであったんですけども、もう少し大きく見ると実は南北の幹線道路598キロというものがありまして、そのフェーズ がバチエンガ - レナ間というこの区間でした。JICAが融資をする予定なのが264キロの中のバンキン - ヨコという区間、82キロの区間になっております。今回の案件は環境レビューということで、この82キロが直接の対象区間となっております。未舗装の既存道路片道1車線のアスファルト舗装道路を整備する等の事業内容になっております。

概要についてはこのぐらいにして中身に入りたいと思います。

私を含めて6名の委員で11月10日にワーキンググループを行いました。2ページにございますように、全体事項としてはほかのドナーも含めた事業なので、ほかのドナーの部分との不可分一体の事業に関する環境社会配慮等について十分協議を行うこと、それから、当該部分についての経済性を含めた事業効果を確認してほしい、それから、道路の管理体制、これについても改めてドナー、実施機関と確認してほしいというふうな全体に対する助言案が出ました。

それから、環境配慮のほうですけれども、振動について緩和策について実施のところを確認してほしい、それから、野生生物に関してはインベントリー調査が別途行われるんですけれども、ここで明らかになった結果等について、環境レビュー時にどういふふうに対応していくかについても合意してほしいということです。それから、6番目、移転の住民がおりまして移転した後に廃棄物、水質等の環境問題が生じないような方向で協議をしてほしいということです。

それから、社会配慮については住民移転数という数が出てはいるんですが、これの算定根拠が少し曖昧だったので、これを確認してほしい。それから、自然も入るんですが、社会環境面でマイナスのインパクトについて、対策を事業進捗に合わせてドナー会議等で具体的に確認してほしいということです。それから、道路にかかわる用地幅の確保ということにおいて、ほかの区間との整合性というものを確保してほしいというふうな確認要項です。10番目が住民移転にかかわりまして、その支援策についても改めて詳細を確認してほしい。それから、11番目はもし苦情があったときに、それをスムーズに手続できるような体制になっているかどうか、確認して申し入れしてほしいということです。

12番目以降がステークホルダーの件でございます。被影響住民の意見の詳細についてどんな内容があったのか、これも改めて確認してほしいということです。

最後になりますが、モニタリング計画の詳細もその中身、それから、システムについて確認をお願いしたいということです。

40件ほど質問、コメントがありましたが、委員の中での協議によって、この13の助言に整理をさせていただきました。

以上です。

村山委員長 どうもありがとうございました。

それでは、お気づきの点がありましたらよろしくお願いいいたします。特によろしいでしょうか。それでは、特にないようでしたら、この形で確定ということにさせていただきます。ありがとうございました。

それでは、これで四つ目が終わったということで、今日は休憩を入れずにもう一つ、いきたいと思いますが、次はモニタリング段階の報告ということで、ベトナムの高速道路建設事業の案件です。

用意ができましたらご報告のほうをよろしくお願いいいたします。

柿岡 それでは、モニタリング段階のご説明ということでお手元の資料をご確認ください。こちらは今年6月にモニタリング段階の助言委員会の報告ということで、進め方のご提案を申し上げまして、翌月7月にインドの案件についてご報告いたしました。この延長線でその当時、年に2回ほど進捗をご報告するというご確認いただいたものでございますが、今回、第2回目の進捗のご報告ということになります。

第3期からご参加いただいた委員3名の方につきましては、今回、初めてということになるかと思えます。今、表示しているとおりでございますけれども、全体の状況報告を一度、事務局から申し上げます。こちらのほうで進捗を確認した上で、初回の案件、EIA、RAPといった公開が可能な案件につきまして、まずは初回についてモニタリングの結果概要を主管部からご説明するというのが前回、インドの案件でのご案内となったものでございます。

この報告の結果、助言が必要な場合にワーキンググループを開催と右のほうに書いているかと思えますけれども、基本的には全体会合の議論として議事録で記録し、公開することをその当時考えた経緯がございます。今回は全体状況の報告と、先ほど申し上げましたベトナムの案件について、モニタリング結果の説明を、進めさせていただきたいと思っております。

加治 それでは、今の流れに沿って、まず、カテゴリA案件のリストのほうから簡単にご説明を申し上げます。ここにリストを今、お見せしておりますけれども、基本的には今回、お見せするリストとしては22案件になっております。これは今、実施中のカテゴリA案件リストです。そのうち、今あるNo. 18、19、20、21、22という5案件が、前回の6月にご報告を申し上げたときから新たに加わっているものというものです。ですので、この過去半年の間にL/Aが調印されて実施中に入ってきているというものでございます。



あと、それ以降、1から17の案件につきましては前回と同様のリストとなっております。ただし、幾つか変更点を入れておまして、まず、進捗というところの欄を見ていただきますと、6月にご説明を差し上げたときに進捗の欄に関しては、この表の中では一応4段階に分けて表示をしております。その4段階は基本的にコンサルタントの調達中という段階、次の詳細設計中という段階と、あとは施工の調達手続中という段階、さらには施工の実施中という4段階でここを示しておりますが、特に下線部を引いてある案件、例えばここですと4のフィリピン、パッシング - マリキナですけれども、今、この表では事業実施中となっておりますが、基本的には前回にお見せ差し上げました段階から、段階として進捗があったというものに関して下線部を引いております。ただ、ほかの案件につきましてもお見せしている4段階では変化はありませんが、着々と進んでいるとお考えいただければと思います。

加えまして、前回、この案件リストの中から一つ削除しているものがございます。それは6月のときにはインドネシアのインドラマユ石炭火力発電所事業、ES借款というものを加えておりましたが、こちらをその後、内部で確認をしたところ、まだ、環境レビューが行われておらず、現段階でEIA、RAP等を作成中ということで実施中ではないということ、本体のL/Aは結ばれていないということで、環境レビューが行われていないということでリストからは一つ削除しております。

あと、特に前回、ご報告を差し上げました、この表のうちの3番目のインド、デリー高速輸送システム建設事業フェーズ 2 ですけれども、この表では現在も公開されている情報が2013年第3クォーターとなっております。これは前回と同様の情報ですけれども、JICAでは既に今年度の第2クォーターのモニタリング結果を入手しておまして、今、内容の確認中でございます。ですので、その確認が終わり次第、ウェブサイトにはアップをするという予定であります。

今回、ご説明を差し上げる1番目のベトナムの南北高速道路建設事業（ベンルック - ロンタイン）というものが新たに情報を今回、御紹介するというものになります。ただし、これに関しても現時点で住民移転がほぼ終わりに近づいておりますけれども、進捗をしておまして、そのモニタリング結果は手元にありまして、今回、ご報告を差し上げますけれども、少しJICAウェブサイトへの更新がまだ遅れておりますので、今日の時点ではまだウェブサイトで公開はされておられません。ただし、明日以降、近日中に公開をウェブサイトのほうにする予定であります。

簡単ではございますけれども、一応、これが今の概要の説明となります。

もしご質問等がないようでしたら、引き続き具体的にベンルック - ロンタインのほうの報告をさせていただければと思います。

作道 ベトナムを担当しております東南アジア第三課、作道と申します。よろしくお願いたします。本日は、ベトナム国南北高速道路（ベンルック - ロンタイン間）建設事業の環境社会配慮、モニタリング結果についてご報告を申し上げます。

報告事項でございますけれども、こちらにございますとおり、事業の背景、事業概要を簡単に説明しまして、その後、環境社会配慮面の情報、それから、モニタリング結果の順でご説明いたします。

まず、事業の背景についてご説明いたします。ベトナムは近隣諸国と比較しまして、道路及び高速道路の整備が遅れているという状況にございまして、特に対象地域でありますホーチミン周辺におきましては、物流に時間を要することによる経済発展の妨げ、それから、都市部における交通渋滞、事故、排気ガス等による問題というのが課題になっております。本事業はこれらの課題に対応するものです。特に幾つか事業の意義というところに記載がございますけれども、ベトナム南部地区の円滑な物流を促進すること、それから、ホーチミン市内の交通渋滞を解消すること、それから、三つ目としましてメコン地域の接続性、コネクティビティ強化を促進するというような目的を掲げて事業を実施しております。

次に、事業の概要ですけれども、ホーチミンの近郊に高速道路約58キロをADBとの協調融資によって建設するという事業でございます。本事業の実施機関はベトナム高速道路公社でございます。本事業は金額規模が大きいので、複数回に分けて課し付けの契約を行うという形態の事業でございます。第1期としましては140.93億円を2011年9月に供与しております。実施スケジュールですが、2019年2月の供用を目標として現在、事業を実施中ということでございます。JICAの円借款対象区間は高速道路約58キロのうち、10.7キロメートルであり、残りはADBの融資ということになります。これらに関する土木工事と施工管理を実施するコンサルティングサービス、それから、ADB対象区間を含む全区間のITS機材の整備というのが円借款の対象ということになっております。なお、本事業に関するRAPにつきましては、2010年7月にADBによって作成されておまして、その後、アップデートドRAPについても、ADB融資によって作成されているという状況でございます。

本案件とホーチミン市の地域的にどういう場所に事業を展開しているかという地図がこちらになります。この地図の中で赤線で記載しているところ、これが本事業、ベンルック - ロンタイン高速道路ということになっておまして、ホーチミン市の南側を横切っているようなルートになっております。

さらに本事業のうち、円借款対象区間を示したのがこちらの図となっております。ちょうど全体で57.8キロのうち、両側をADBの区間の挟まれた真ん中の10.7キロ、これが円借款の対象区間ということになっております。

現在の事業の進捗状況ですけれども、本事業の調達パッケージごとにどういう状況にあるかという表でございます。赤色の部分というのは橋の部分になるわけですが、パッケージJ1というもの、それから、J3、この二つに該当しますが、これらは入札手続中、それから、真ん中の緑色の部分、これは高架橋の部分になりますけれども、このパッケージJ2というものに関しましては、今年6月に契約が締結されておまして、

本格工事に向けた準備を実施している状況ということです。一番下のパッケージJ4というのはITS機材でございます、これは高速道路のETCとか、交通管制システムに関するものでございまして、これは基本設計中ということです。

続きまして、環境社会配慮面についてご説明いたします。本事業の環境カテゴリ分類ですが、2010年4月の新JICAガイドラインのもと、道路セクター及び影響を及ぼしやすい特性に該当するため、カテゴリAとしております。主な環境社会配慮の事項は、記載のとおりということですが、施工前は住民移転及び用地取得、それから、施工中は騒音・振動、大気汚染、水質汚染等、供用後も同様に騒音・振動、大気汚染、騒音等の影響が想定されるということです。

次に、これら環境社会配慮項目に係るモニタリング情報についてご説明いたします。まず、環境面でございますが、主に工事中は騒音・振動、大気質、水質等についてモニタリングを実施する予定です。ただし、先にご説明を申し上げましたとおり、現時点では工事の着工というものは未了の状況でありまして、受注者が機材とか、人員の準備を行っている段階ということになります。ということで、これから環境影響についてのモニタリングは、事業が始まってから行うという状況にございます。今後、工事が本格的に開始されることに伴いまして環境モニタリングが実施され、モニタリングレポートの提出があり次第、順次、ホームページ上に公開をしていくという手順になっております。

続きまして、用地取得及び住民移転の進捗状況ですが、これに関しましてはお手元にモニタリング結果をお配りしております。

まず、一つ目の【Resettlement and Land Acquisition】Monitoring Formという若干、字が細かくて見にくいかもしれませんが、こちらにありますとおり、本事業による被影響世帯数は328世帯、大体49ヘクタールぐらいということで、移転世帯数は41世帯というふうになっております。モニタリング結果に記載のとおり、既に補償金は支払い済みで、土地の使用権も既に移転しているという状況でございます。

他方、実施機関である高速道路公団の意向によりまして、工事が着工されるぎりぎりの段階まで、実際の移転は実施されてきていないという状況でございます、これは実施機関の意向によりまして、一度、用地を取得してしまうと取得後の土地に新たに人が不法に流入してくる懸念があるためということでございます。現在、入札、それから、本体工事の準備が順次進んでおりますので、移転についても順次実施されている状況ということになります。

次に、移転地の整備状況ですが、いずれの用地も既にライフラインも含めて整備済みという状況です。パッケージJ1につきましては6世帯中2世帯、J3については20世帯中20世帯が移転地に移られており、J2は14世帯全員が移転地ではなく現金補償を選択したとのこととなっております。また、苦情処理については苦情処理受付窓口が設置されており、幾つか補償金の内容等に関する問い合わせがあったというふうに聞いて

おりますが、苦情という形で提出されたものは現時点では存在していないということです。今後、何らかの苦情が出てきた場合には、お配りしているフォーマットの形で記入の上、実施機関から提出されるということになっております。

なお、生計回復支援につきましては、詳細なプログラムについて移転後の住民の生活ニーズを踏まえて、内容を決定するということになっておりまして、主に農業、畜産業、商業、工業等の職業訓練を検討しております。今後の手順といたしましては、一つ目が生計回復支援プログラム実施委員会の設立及び運営準備ということ、それから、その次にアップデートドRAPに基づいた生計回復支援プログラムのパイロット実施、その後にパイロットに基づいた生計回復支援プログラムの本格実施と、こういった段階を経て、順次、生計回復支援策が実施される予定となっております。これらの具体的な進捗につきましては、今後、原則、四半期ごとにモニタリングフォームが提出されるということになっておりますので、順次、ホームページ上に公開をしていく予定となっております。

当方からの報告は以上になります。

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がありましたらお願いいたします。特によろしいでしょうか。

私のほうから基本的なところを伺いたいんですが、モニタリングの報告は今回で2件目ですので、進め方についてはまだまだ試行錯誤が必要だと思っています。今日、この形でご報告いただいたというのは、住民移転の最初のモニタリング報告が出てきたからということでしょうか。このタイミングで報告された理由が何かありましたら、お願いいたします。

作道 ありがとうございます。今、お話しいただいたご理解のとおりでございます。補償に関する手続というのが順次進んでいたんですが、実施機関の意向によって実際の住民移転は進められていなかったということにして、今回、実際に住民移転が進捗した後、初めての報告だったということで、このようなタイミングで報告させていただくこととなりました。

村山委員長 わかりました。ただ、社会環境については確かに移転をしたということは非常に重要な要素、あるいは補償がされたというのは重要な要素だと思うんですが、その後の状況も含めていろいろ検討すべき点はあると思いますので、こういった形でご報告いただくのがいいのかという点については、今後、議論が必要かなという気はしています。

では、先に長谷川委員。

長谷川委員 ごめんなさい、後から。RAPの中でモニタリング計画というのがつくられていて、どういう頻度でどういう内容で、どういうフォーマットを使って報告するというのがあると思うんです。それにのっとった場合、今回のこれはどのぐらい、

それが達成されているというか、計画通りになっているかどうかというか、そこら辺の整合性をお聞きしたいんですが。

作道 お配りしている英文の資料二つ、Monitoring Form for Resettlement Siteというもの、それから、もう少し字が小さくなりますけれども、【Resettlement and Land Acquisition】Monitoring Formというのが、提出を義務づけているフォーマットとなっております。基本的に事業が進捗してきた際には四半期に一度、情報をアップデートして出してくださいというふうをお願いしているものでございます。今回、一応、所定の項目に関してデータを入れて提出しているので、現時点ではこれでよろしいのかなと思いますけれども、これが今後も事業が進捗していく段階で、タイムリーに必要な情報を継続的に上げていただくということが必要になると思いますので、我々もそれをフォローしていく必要があるということです。

村山委員長 よろしいでしょうか。ほかはいかがでしょうか。細かい点なんですけど、補償の内容については場所によって違うのかもしれないんですが、世帯数と金額の大きさがあまり比例的ではないんですけれども、これは何か理由があるんですか。

作道 地域的な問題があるかと思うので詳細の分析はできていないんですけれども、J2につきましては恐らく中州のような部分になっているので、ほかの部分に比べて比較的土地が安いのではないかというふうに想定されますが、そういった要因で地域ごとの土地の価格が反映されているのではないかというふうに想定されます。

村山委員長 現地を見ているわけではないのでわからないんですが、配付された資料を見る限り、あまり地域的に離れているわけでもないんで、ご確認いただいたほうがいいかなという気がします。

毛利 すみません、東南アジア第三課で本事業を担当しております毛利と申します。こちらを少しだけ補足でご説明をさせていただきますと、パッケージJ1、J2、J3とございますけれども、J2の部分は河川の中州の部分にあたりまして、フェリーがないと本土のほうに渡ることができないという土地になっておりまして、先ほど作道からもありましたとおり、詳細については今後、分析が必要かとは思いますが、恐らくは土地の状況としてほかのJ1、J3は陸地の部分にかかっていますので、そこと比較すると、土地の値段というのはそれ相応に低かったのではないかなというふうに推察されます。

それからあと、土地の家屋の面積と、それから、取得される面積についても、土地の面積のみならず、家屋の床面積だとか、あるいはそれに付帯する構造物の取得だとか、そういった面から恐らく補償額の乖離というものが生じていると、乖離というよりも違いというものが出てきているのではないかというふうに思われます。

以上、補足説明でした。

村山委員長 ありがとうございます。基本的にいただいている資料から判断するしかないんで、今のご説明で大体把握をしましたが、できれば、そういった特徴につ

いても今後、何かご報告いただく機会があればあわせてご説明をいただければと思います。

それからあと、もう一つ、審査部とのご相談ということなんですけれども、今回は社会環境の住民移転についてご報告いただいたんですが、自然環境というか、工事中の問題について今回はご報告がありません。基本的に各案件については最初の段階でご報告いただくということにしたんですが、この場合も環境に対する影響については、ご報告いただく機会はないということになるのでしょうか。

柿岡 ありがとうございます。まず、試行的に1回目の公開のタイミングでということですが、通常、順番でいきますと用地取得をし、その後、工事をすることを考えますと、どうしても社会面のほうが先行する可能性が多いのではないかと。もちろん、用地取得や住民移転がない案件もございますので、そういった場合は環境面のみということになるかと思えます。そのため、まず、現時点においては先行する情報についてご報告し、また、案件によっては環境をとということになるかと思えますけれども、まずはいろいろと報告を積み上げていく中で、やり方をまたご相談申し上げたいと思うのですが、よろしいでしょうか。まずは1回目の報告ということで、前回、7月にインドの案件で環境面、それから、今回、ベトナムの案件で社会面ということで事例を蓄積したいと思っております。

村山委員長 わかりました。担当部の方も毎回、来ていただくということも負担のような気もするので、少なくとも最初の段階でご報告いただいて、年2回、今のところ、全体の状況を審査部のほうで整理していただくということになっていきますので、その段階で環境面の報告についても出てきていけば、それについてあわせて示していただいて、この点についてはウェブに出ているよというような形で示していただくということは最低限、お願いしたいと思えます。今後進めていく中で、もし必要であればまた環境面についてもご報告いただいたほうがいいという話が出てくるかもしれませんが、現時点では少なくともそういう形で、状況について審査部のほうからご報告いただくというふうにしていただければと思います。

田辺委員。

田辺委員 あまりこの背景を存じてはいないのですが、モニタリングをご説明いただくタイミングとして、一つ考えられるのは工事開始以降の最初のモニタリングレポートという形にすれば、環境面、社会面両方、こちらでご説明いただけるのかなというのが一つと、それから、報告のフォーマットとしてはガイドラインの住民移転とか、環境面での配慮事項が書かれている部分がありますので、ある程度、こちらに沿った形でご報告いただけると、非常に理解としては進むかなというふうに思えます。

村山委員長 今のようなご意見も非常に参考になると思いますので、今後の進め方をあわせて検討させていただきたいと思えます。

ほかはいかがでしょうか。もしなければ、これ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。どうもありがとうございました。

それでは、ここで一度、休憩を入れさせていただいて次の議題に移らせていただきます。

午後3時57分休憩

午後4時05分再開

村山委員長 それでは、再開させていただきます。

次の議題はガイドライン運用面の見直しということで、第4回ということになります。では、最初にご説明をよろしくお願いたします。

柿岡 ガイドライン運用面の見直しでございます。前回、簡単にご紹介しておりますが、今回、運用面の見直し第4回についてご紹介申し上げます。

これまで第6回まで行われておりまして、第5回、第6回はそれぞれ11月14日、11月28日に開催されておりますので、この結果につきましてはまとめる状況にもよるかと思えますけれども、来月1月の全体会合でご紹介を申し上げたいと思っております。

本日、ご紹介する第4回ワーキンググループでございますけれども、10月20日に行われたワーキンググループでありまして、松本副主査に取りまとめをお願いいただき、合計10名の委員の方にご協力いただいた内容となっております。当日の議論といたしましては二つ議題がございます、一つは社会的弱者へ配慮したステークホルダー協議でございます。もう1点は環境社会配慮における気候変動の取り扱いとなります。この二つの議論を、3時間半くらいをかけて議論いただき、今、提示しております資料においてワーキンググループ結果を取りまとめていただいております。

それでは、順にご紹介いたしますが、何か松本副主査のほうから補足等がございますたらお願い致します。

松本委員 では、最初にそちらでこの中身についてはご説明いただくということでしょうか。では、その後にもし追加で私のほうから。

柿岡 それでは、お手元の資料でございますが、社会的弱者へ配慮したステークホルダー協議につきまして1.1でFAQとございます。FAQの 、 、 とございますが、FAQ と は新たに今回、運用見直しワーキンググループにおいて策定したFAQ、それから、FAQ につきましては既存のFAQを修正する形で行われたものということで、合計FAQ3点がございます。また、1.2にございますけれども、第4回ワーキンググループにおける主要な提言ということで、三つほど提言いただいておりますので、これもご紹介いたします。

では、最初に戻りましてステークホルダー協議のFAQでございますが、新しく設定しているFAQ をご紹介いたします。ステークホルダー協議を計画・実施する際に、どのような人々を社会的な弱者としてみなし、配慮を行うべきとJICAは考えているのですかという問いがございます。

こちらにつきまして回答案でございますけれども、環境ガイドライン別紙1では、

「女性、子ども、老人、貧困層、少数民族等社会的な弱者については……適切な配慮がなされていなければならない。」と記載されています。一方、ガイドラインで明記されている人々以外にも、若者、移転対象者、女性世帯主、土地を持たない人、用地取得に関連して当該国法上補償対象とならない人も対象になり得ると考えております。さらに国や地域によっては、人種、肌の色、性別、言語、宗教、政治的もしくはその他の意見、特性、生まれ等のステータスやジェンダー、年齢、民族性、文化、識字、病気、障害、経済的な不利な状況、特有な自然資源への依存といった要素により、社会的弱者になり得るとも考えております。

国や案件の背景により社会的弱者は異なりますので、上記に記載された要素に限定することなくステークホルダーの把握を行い、社会的弱者の参加が確保され、意見が積極的に出され、かつ彼らの意見が公平に取り扱われるよう配慮したステークホルダー協議が行われるべきと考えます。こちらが回答となります。なお、環境ガイドラインと回答の冒頭に記載がございます。こちらは環境社会配慮ガイドラインがより正確でございますが、FAQの文言の中で環境ガイドラインという略称を使っておりますので、今回、ご提示している回答につきましては、環境ガイドラインで現時点においては統一させていただいております。

引き続きまして、FAQの二つ目になりますけれども、こちらも新規に設定しているものです。社会的弱者への配慮も含む視点とありますけれども、ステークホルダー協議を計画・実施する際の留意点は何ですかというFAQの問いとなります。

回答は、環境ガイドライン上では、別紙1では「女性、子ども、老人、貧困層、少数民族等社会的な弱者については、一般にさまざまな環境影響や社会的影響を受けやすい一方で、社会における意思決定プロセスへのアクセスが弱いことに留意し、適切な配慮がなされていなければならない。」との記載があります。

JICAとしては、他ドナーや国際機関等が作成しているステークホルダー協議の計画・実施に関するハンドブック等を参考とし、適切な配慮が行われているか、確認を行います。また、カテゴリA及びB案件では、環境社会配慮と用地取得・非自発的住民移転に関するステークホルダー協議が行われた場合、報告書に少なくとも以下の項目が記載されるべきと考えております。

その下、ステークホルダー協議の計画の中で例示が幾つかございますが、ターゲットとした集団、開催回数及びそれらの設定根拠等、実施日時、場所、方法（住民集会、個別インタビュー等です）、それから、参加者（こちらも人数、所属等）、協議内容、参加者からのコメント、実施機関による返答、寄せられたコメントの計画や事業への反映結果、協議の議事録、さらなる協議が実施されるなら予定ならばその計画、こういったものが含まれるべきと考えていることを記載させていただいております。

続きまして、FAQ でございますけれども、こちらももともとのFAQを修正した形でつくったものということで、冒頭にご説明したものでございますけれども、プロジ



エクトにより影響を受ける現地の住民の意見を反映できるようにするため、JICAの環境ガイドラインにおいてはどのような内容を盛り込んでいるのですかという問いでございます。

回答につきましては、JICAとしては各プロジェクトで環境社会配慮を行うにあたって、女性、子ども、老人、貧困層、少数民族等の社会的な弱者を含め、プロジェクトの影響を受ける可能性のある人々の意見が適切に反映される必要があると考えています。環境ガイドラインは、別紙1で「地域住民等のステークホルダーとの十分な協議を経て、その結果がプロジェクト内容に反映されていることが必要である」「女性、子ども、老人、貧困層、少数民族等社会的な弱者については……社会における意思決定プロセスへのアクセスが弱いことに留意し、適切な配慮がなされなければならぬ」と旨、明記しています。また、JICAが環境社会配慮確認を行うにあたって、幅広く情報収集を行うことが重要であると考えており、環境ガイドライン2.1.6においては、「プロジェクトの環境社会配慮に関する情報が現地ステークホルダーに対して公開・提供されるよう、相手国等に対して積極的に働きかける」と旨、明記しています。

こちらにつきましてワーキンググループでご議論いただいた結果、3点ほどFAQをまとめさせていただいた次第でございます。

また、その下、続けていきますと、主要な提言につきましては、社会的弱者へ配慮したステークホルダー協議を実施するにあたってのより具体的な方法を将来的な検討課題としてはどうかということで3点あります。ステークホルダー協議で討議できなかった部分や参加できなかった人を取り込むための仕組みを検討する。ステークホルダーの人数が多い場合、意味ある参加を確保するため、一回あたりの参加者数の目安を設定する。利害が異なるステークホルダーを一堂に集めて協議を行うことは、率直な意見を抑え込むことにもつながるので留意するべき。とあります。

まず、こちらの社会的弱者へ配慮したステークホルダー協議で一度、確認いただければと思いますが、よろしいでしょうか。

松本委員 どうもありがとうございました。

私のほうから若干議論の補足をさせていただきますと、1についてはまずFAQ とでかなりの議論がありまして、文言が不適切ではないかという議論もありましたけれども、本質的なところからいきますと、まず、FAQ ですが、世銀、アジア開発銀行、IFCから社会的弱者の例示をかなりピックアップして整理したものを全て盛り込むという形で書かれていました。そうでありながらも、これに限定しないというのが最後の4行ですので、そういう意味では、かなり手厚くここは書かれているというふうに考えています。また、ワーキンググループでの議論は括弧つきになっている障害者のところですが、身体的もしくは精神的という、この両方に対して書き込まれている、あるいは障害の害の字を平仮名にするかという議論もありましたけれども、今回の場合はこういう形でいくという議論であります。

FAQ については現行のセーフガードポリシーを見ても、なかなかステークホルダー協議について計画・実施の配慮事項を書いている機関はないということから、ここにハンドブックを参照というようなことが書かれています。また、議論になったのはページをめくっていただいた例示ですけれども、少なくともこうしたものが記載されるべきであると、つまり、ステークホルダー協議の報告書というのは、一体、何を含むべきかという点についての議論がそこでありまして、議論の中では計画のところに書かれている、どういう集団をターゲットとし、何回やり、そして、どうしてそれで十分だと考えたのかということに委員の議論もかなり集中し、ここに盛り込んだということになります。

一方、議論はしましたけれども、最終的にFAQに入らなかった主要な提言ところですが、参加できなかった人をどう取り込むかというのは重要であると、ただ、なかなか、FAQの中に現在で組み込むことは難しい、あるいは一回あたりの参加者数の目安を設定することの是非もあると、どういうふうに設定するのかというのなかなか簡単には決まらないことなので、さまざまな工夫の余地を残すというためにも、今回は後々の検討課題ということになったと、また、率直な意見を抑え込むことにつながるという点についても、数人の委員からの議論がありましたけれども、これも具体的にFAQの案という形で書き込むところまでは至らず、今後のガイドラインの改訂に向けての提言ということになりました。

以上です。

村山委員長 ありがとうございます。

それでは、最初の部分について何かお気づきの点はありますでしょうか。原嶋委員、どうぞ。

原嶋委員 教えていただきたいんですけども、ステークホルダーに対して一定のいろんな配慮をして、その中で特に社会的な弱者に対して、さらにスペシャルな配慮をするというような書きぶりなんですけれども、今日のFAQの回答を拝見したところで、ステークホルダーに対する配慮と、さらにその上に乗せる弱者に対する特別なという部分が見えにくいような感じが率直に言ってするんです。多分、なかなか、具体的に盛り込めないという事情も当然あるんですけども、我々も助言の議論なんかをしていて、単にステークホルダーの会議に出ているか、出ていないかとか、そういう形式的な問題もあるでしょうけれども、通常のスークホルダーに上乘せするスペシャルな弱者に対する配慮というのは具体的にどういうことなのか、そのあたりがなかなか見えにくいような感じがするんですけども、何かそういう点でご議論はあったんでしょうか。

松本委員 もし、当日、ご参加いただいた方でご意見があれば言っていたらと思いますが、今回の場合、一番大きかったのはガイドラインに沿った形でクリアにすべきことは何かということで、社会的弱者をまず特定するということにかなり力

点が置かれたと、それから、ガイドライン上、それをステークホルダー協議の報告書によって我々は判断するので、どういう項目が入ればよいかというようなところが議論の中心でしたので、今の原嶋委員の質問ということから考えると、まず、一番迷う社会的弱者の定義、それから、ステークホルダー協議の中でなぜその人たちの参加でよかったのか、あるいはそのやり方でよかったのかの説明を書いてもらうということが一番重要ではないかということでもあります。ほかにもし追加があれば。

松下委員 今、原嶋委員のご指摘を受けて改めて考えてみたのですが、FAQ、この問いがステークホルダー協議を計画・実施する際の留意点となっていて、括弧で社会的弱者への配慮も含むというふうに書いてあります。そうすると、回答のほうは括弧の中だけをいわば集中的に書いているという形になっているので、後半は別ですが、そういった意味において原嶋委員の指摘があったのかなと思います。

これをもし改善するとすれば、回答の中で環境ガイドライン上では別紙1で、女性、子ども等々と引用しておりますが、環境ガイドラインの19ページの社会的合意の1で包括的な内容が書いてあります。プロジェクトはそれが計画されている国・地域において、社会的に適切な方法で合意が得られるよう十分な調整が図られていなければならないと、特に環境に与える影響が大きいと考えられるプロジェクトについては、プロジェクト計画の代替案を検討するような早期の段階から情報が公開された上で、地域住民等のステークホルダーとの十分な協議を経て、その結果がプロジェクト内容に反映されていることが必要であると。これは長いんですが、もしバランスよく書こうとすると、1番の部分引用するか、参照した上で、なおかつ、弱者に対する配慮についての記述にするという方法もあるかなというふうに、今、思いました。

田辺委員 FAQのステークホルダー協議の報告書に含むべき内容で、よく問題になる論点の一つとして告知方法、つまり、新聞などでの広告とか、いろいろあると思うのですが、その告知方法については何らかの議論はされていないのかどうか、これを含めることは可能かどうかというのを。

村山委員長 1番目の論点と違う部分ですね。

そうすると、最初の点については松下委員のようなご意見を参考に、もう少しご検討いただいたほうがいいですか。

松本委員 今のご議論からいくと、むしろ、社会的弱者への配慮のみが回答に欠かれています。一般的なステークホルダー協議の留意点がないという意味でとってよいことなんでしょうか。逆に言うと、原嶋委員の意見は社会的弱者に特にどういう配慮をするのかというご質問だったんですが、それはここに書かれていて、むしろ、一般的にステークホルダー協議は何に留意するのかが書かれていないから、今のようなご質問があるということなんでしょうが、これにこのFAQで対応するかどうかなんでしょうか。

村山委員長 特に最初の文ですね、最初の文に書かれているということが多分、原嶋委員のご指摘につながっているような気がするんですけども。

原嶋委員 簡単に言うと、一般のステークホルダーと社会的弱者に対することが何が違うかということですよ。違わなければ両方ともステークホルダーなんでしょうから、ざっくりばらんに言ってしまうと、あまり違いを強調する意味合いがないという語弊がありますけれども、そこにすごく違いがあればとても重要なことだと、そういうことで、そのめり張りという言い方は言葉が悪いかもしれませんが、その辺がクリアにならないかなという印象を持っているということです。

村山委員長 回答の中で社会的弱者に対して特別に何かを行うというふうな記述にはなっていないと思うんですけども、ただ、別紙1を引用しているので、そこが強調されているというところは確かにあるとは思いますが。柳委員。

柳委員 回答の順番、1、2、3と三つのセンテンスがありますけれども、JICAとしてはというところが最初に来て、その次にカテゴリA案件、B案件ではと、「また」をとって、3番目に冒頭の環境ガイドライン上ではというところを「また」として、社会的弱者についての配慮ではというふうに回答の順番を入れかえると、もう少しわかりやすいのではないかなと思いました。

村山委員長 というようなご意見ですが、いかがでしょうか。松本委員、いかがですか。

松本委員 これ自体もそれなりに大変、次の気候変動が待っているかと思うと、ここに力を注ぐのも尻込んでしまいますが、つまり、柳委員の今のご指摘ですと、つまり、FAQ とか とかがやや重複もあったりするので、順番を整理したほうがいいという、そういう意味でしょうか。

柳委員 質問に対する回答の順番があるのではないかなと。

松本委員 どのような人を弱者とみなすかからは入らないほうがいい。

柳委員 今、言ったのはFAQ について。

松本委員 についてだけです。わかりました。というのは、 の最後の4行がステークホルダー協議についても書いていて、今、松下委員とも話したんですけども、ここにこういう社会的弱者の参加が確保されて、意見が積極的に出され、公平に取り扱われるような配慮というのが必要と実はこちらに書かれていて、本来はこの4行がもしかしたらFAQ に持っていけば、よりすっきりするのかなというふうにも思いましたので、ややこの内容は尊重しながら割り振りを若干変化させて、今の柳委員のご指摘の流れにFAQ を変えるということであれば可能かなというふうに思いました。

村山委員長 では、その方向でご検討いただくということによろしいですか。

松本委員 もう一つは田辺委員のご指摘のその部分なんですけど、告知方法についてということですが、我々はあまり議論していなかったんですけど、確かに重要だと思いますので、全体会合で必要ということであれば我々のほうで持ち帰らせていただきます。

村山委員長 では、せっかくですから、田辺委員、具体的な内容をぜひ、この場で

なくても構わないので。

田辺委員 この並びの中で告知方法という単語を入れていただければと思っていますが。

村山委員長 2ページ目の上の四角の部分ですね。

田辺委員 そうです。具体的には方法の中に括弧してあって、配慮手法等という、その後ぐらいに手法と等の間ぐらいに告知方法というのを入れるのが良いのではないかと。

村山委員長 よろしいですか。では、その方向で、配慮手法、告知方法。

では、ほかの点はいかがでしょうか。 の回答を初めて拝見して非常に詳しくご紹介いただいているんですが、一つわかりにくかったのは上から6行目の政治的もしくはその他の意見、特性、生まれというのが出てきて、これが一体何なのかが最初、わからなかったです。何回か読んでいるうちに前のことをまとめて指していると思ったんですが、もし可能であれば順番を少し入れかえていただいて、他の意見というのが政治的とか宗教で、生まれというのが人種とか肌の色かなと思うんですが、そのあたり、順番を整理していただいたほうがいいのかという気がしました。そういう理解でよろしいでしょうか。

松本委員 つまり、政治的もしくはその他の意見という塊が長いのがここに入っているというところがあるんですか。

村山委員長 最初に読んでその他の意見、特性、生まれって一体何だというふうに疑問に思ったんです。

松本委員 わかりました。

村山委員長 その点、ご検討いただければと思います。

では、ほかはよろしいでしょうか。どうぞ、高橋委員。

高橋委員 FAQ 番についてですけれども、既存のものを修正したというふうに先ほどご説明がありました。既存のものを私は理解といいましょうか、承知していないので少しずれた質問かもしれませんが、この回答はガイドラインでこういうことが明記されていますという回答ですよね。今回、行ったのは運用の見直しということですが、どういった点をあえて運用の見直しという観点から修正をしたのか、お伺いできればと思います。

柿岡 申しわけございません。私は先ほどご説明を誤っておりまして、FAQ 、 が既存のものの修正で、 が新しく今回、議論を踏まえてつくったものとなります。申しわけございません。そういう意味で、ご質問のお答えになっているかわからないのですけれども、現時点で議論を踏まえてつくっているというものになります。

高橋委員 議論を踏まえてつくったというと、あえて既存といいましょうか、ガイドラインなどに書いてあるものをこういうふうに書いてありますよというふうにここを出すのは、運用上、従来、それが不明確であったという議論があったということな

んでしょうか。その辺、あえてFAQ を、どうも中身がガイドラインでこういうふう  
に書いてありますというのが、書かれているだけなのかなというような感じがしたも  
のですから質問しました。

松本委員 どの項目を見直すのかということについては、過去、これまでの見直し  
の議論の中でアンケートであるとか、助言委員会での議論を踏まえて抽出をされてい  
るということなので、我々とすれば、この項目というものについて明確にするという  
意味で、この回答でわかるかどうかという点については議論の対象ではありますけれ  
ども、必要であるかどうかというところまでは議論はしていません。

村山委員長 高橋委員、今のような回答でよろしいですか。あつてはいけないとい  
うことではないと思うんですが、あえて追加したことの意味を多分、ご質問されたん  
だと思うんですけれども、よろしいでしょうか。

では、特にこれを削除したほうが良いという強いご意見がなければ、この形で 番  
目を加えるという形で進めていただきたいと思います。

ほかになれば、次の二つ目の気候変動の取り扱いについて、ご説明をお願いでき  
ればと思います。

柿岡 では、引き続きまして気候変動の取り扱いのほうに移らせていただきます。  
FAQが から までございます。これまで特に気候変動関係のFAQはございませんで  
したので、新たに追加したものとなります。

まず、FAQ でございますが、プロジェクトレベルの環境社会配慮で気候変動に対  
する緩和効果をどのような評価するのですか。という問いに対し、回答といたしまし  
て、JICAとして緩和策プロジェクトと想定される事業については、気候変動対策支援  
ツール/緩和策、こちらはJICAのツールとしてJICA Climate FITというものがございま  
すので、こちらの気候変動支援ツール等の方法論を参照し、プロジェクトからのGHG  
(温室効果ガス) 排出量やGHG排出削減量等を算定しています。算定にあたっては必  
要に応じ、国際機関や日本国内、実施国等で作成された方法論を参照します。ただし、  
GHG排出量やGHG削減量の算定目的は、JICAが支援したプロジェクトの事業効果の  
把握であり、現時点では、それらの数値をもとに環境影響の程度を評価することは想  
定していません。という回答とさせていただきます。

2点目のFAQですが、環境社会配慮のスコーピング時、気候変動に対する緩和効果は  
どのようなベースラインシナリオと比べて評価するのですか。ということです。回答  
案といたしましては、原則として事業が実施されずに現在の傾向が継続した場合の排  
出量をベースラインシナリオとして評価します。例えば現在、当該国においてより新  
しい技術や施設への移転が進み、GHG排出原単位が低下している場合には、その傾向  
を考慮したベースラインシナリオを設定します。また、プロジェクトの特性に応じ、  
別の考え方を活用することもあります。という回答としております。

FAQ 、 については気候変動の緩和策にかかわる話題となります。

続いてFAQ ですが、気候変動の影響により甚大化する台風、洪水等の影響を考慮して、設計・運用の計画を行うべきではないか。という問いに対して、回答は、JICAが適応策プロジェクトを形成する場合には、JICA Climate FIT、先ほどと同じJICAの気候変動対策支援ツールのこちらは適応策でございますけれども、等を用いて適応策の確認を行います。この場合、技術面からのリスクを検討の上、適応策に係る一定の検討がなされます。これまでも適応策に係る気候変動リスクは技術面、環境社会配慮面、財務経済面等から代替案が比較検討されていると認識しています。なお、技術面における適応策の検討は構造物に対する検討のみならず、非構造物に関する検討も含まれています。技術面については構造物対策、非構造物対策の二つが加わるということを末尾に申し上げております。

ですが、世銀やADBではClimate Proofing等、インフラの気候変動への適応対応が検討されつつありますが、JICAではどのような取り組みがなされているのですか。という問いです。回答といたしましては、Climate Proofingの取り組みに一律的な定義はないと考えておりますけれども、JICAは気候変動対策支援ツール/適応策、先ほどと同じですけれども、Climate FIT等を参照し、取り組んでいるということを記載させていただいております。

次に、主要な提言ということでワーキンググループでも多く議論いただいた項目が含まれておりますけれども、まず、一つ目のポイントといたしましては、気候変動に関し、環境社会配慮の観点を超えている部分もあるが、以下を将来的な検討課題としてほしいと提言いただいております。

まず、一つ目はできるだけ早い時期にJICA全体のカーボンマネジメント戦略を明確にするべき。これは個別の案件というよりもJICA全体のカーボンマネジメント、気候変動対策と考えておりますけれども、こういったものを明確にするべきではないかという点、それから、温室効果ガス排出量削減効果が想定されるプロジェクトのみならず、削減効果が想定されないプロジェクトについても可能な範囲でGHG排出量を算出し、JICA全体としてのGHG排出量を把握するべき。という、こちらはプロジェクトベースの話ですけれども、緩和効果のある、ないにかかわらず、GHG排出量を把握するべきという点でございます。三つ目は気候変動影響については削減効果の評価ではなく、排出量の測定評価であるべき。ということで、FAQにつきましては削減効果について中心に記載があるということも踏まえまして、排出量の測定評価についてもきちんとあるべきでないかという点と理解しておりますが、この三つ目が将来的な検討課題としていただいている大きな要素となっております。

次の点はスコーピングでの環境項目について、地球温暖化より気候変動（GHG排出）のほうが適切ではないかという視点でございます。こちらはチェックリスト等で地球温暖化と記載があるのですけれども、気候変動としたほうがよろしいのではないかというご意見でございます。

三つ目の点につきましては、JICA全体のGHG排出量を把握するという観点から、原則、工事中のGHG排出量についても評価し、供用時と比較してGHG排出量が特に軽微な場合についてのみ、例外的に考慮しなくてもよいという方針とするべき。というご意見でございます。こちらはもともと事務局からのご説明がこの表現とは逆になっておりまして、例外的と申し上げますか、軽微なので工事中のものについては評価せず、主に供用時のものについて確認していくということに対して、このようなご意見をいただいております。

最後、サプライチェーンにおけるGHG排出量の評価についても、今後、考慮に入れることが望ましい。例えば道路や鉄道セクターにおける巨大な開発事業において、それら構造物の原材料であるセメントの製造時等には多量のCO<sub>2</sub>が発生することが想定されることから、原材料の生産に伴うGHG排出量の把握を行うとともに、セメント使用量の抑制に関する検討とその結果の記述を義務づけることを検討するべき。という点を挙げていただきました。

いろいろと長時間、ご議論いただいた中でご説明が不足している点もあるかと思いますが、事務局からは以上となります。

松本委員 どうもありがとうございました。

忘れないうちに一言、その前の社会的弱者のところのFAQ は既存のFAQそのままなので、恐らく何でこれがついたのかなというふうに思いますので、先ほどの高橋委員に対して確認をしましたが、現行のFAQにこのままの文言がありますので。

気候変動に移りたいと思いますけれども、ポイントとしては今、提言のところにしているように緩和効果を図るという以前に、そもそもJICA事業で温室効果ガスをどのくらい出しているのかという測定が必要であるというところが一つ大きい議論でした。これについては、最終的なJICAサイドの回答を踏まえて提言のところに落とし込んであって、委員の中からはFAQの最初に、どのように排出量を測定しているのかということに対する回答が必要ではないかという意見を出しましたけれども、JICA側の対応としては提言に類似のものがあるので、そこに整合性を合わせて置いてあるということでありました。

大きい議論としてはこれが多分、一つ大きいと思いますし、あと、測定の方法があるのか、ないのかという議論もありましたけれども、一応、JICA側がつくっているJICA Climate FITというツールの中で、一定程度の測定はできるというご説明でしたので、そこに落ち着いているかと思います。そのようなところでかなり議論がありました。もちろん、あと、石炭について世界銀行とかもやらないというような方針も出していますけれども、あるいはどのくらいの二酸化炭素を出すものについてはやらないとか、そういうものも出しているけれども、JICAについてはそういうことについては今後の検討というのがこの提言の中に書かれているわけですが、全体のカーボンマネジメント戦略というものの中で、そうしたものを将来的に考えていくということに落



ち着いています。

以上です。

村山委員長 ありがとうございます。

それでは、こちらのほうについて何かご意見は。田辺委員。

田辺委員 ガイドラインの中で気候変動について書いてある部分は、影響のスコアの部分に気候変動を見るということが書いてあって、FAQを見ると、その効果の測定はどうするのですかということでFAQ にいくわけですが、その数値を評価することは想定していませんという回答になっちゃっているんで、果たしてFAQとしてまずガイドライン本体に書かれている気候変動をどういうふうに見るのかということの回答になっていないと思うんです、これは。

日比委員 同じポイントで申し上げたいと思います。先ほど松本主査からも言っていたんですけども、ここにある緩和効果の前に、そもそも影響についてのFAQがないとおかしいんじゃないかという意見をワーキンググループ、それから、その後のメールでも出させていただいたんですけども、今もその考えは変わりません。特に理由として削減効果というのは、そもそも緩和を目的とした事業であるわけであって、これは事業の効果を測定しているのであって、環境社会影響の測定評価とは意味合いが全然違うものなんじゃないかというふうに思います。緩和効果自体をはかるのがだめだということではもちろんないんですけども、これではガイドライン上で気候変動に対する影響も配慮することということに対する対応にはなっていないということで、多分、田辺委員もそれをおっしゃっていると思います。この点は私も再度、申し上げたいと思います。

あと一つだけ、細かい点で主要な提言の最初のポツで、環境社会配慮の観点を超えている部分もあるがというところの大部分は私が提案させていただいたところだと思うんですけども、環境社会配慮の観点を超えているのではなくて、環境社会配慮ガイドラインの運用見直しの観点を超えているという意味合いでしたので、そこだけ訂正をお願いいたします。

松本委員 この点については取りまとめ役の私からも答えられなくて、私からJICA側に投げたのは排出をどのように測定しているのかというFAQをつくり、それに回答するということは対応可能ですかということとJICAに投げて、それに対してJICA側がつくってきた案がこれということですので、改めてこうした全体会合の議論を受けて、JICA審査部としてその質問をFAQに載せることが可能かどうかを改めて伺いたいんですが。

柿岡 ありがとうございます。

すみません、最初に先ほどご指摘いただいた社会配慮のほうのFAQ の件、何度も誤りを修正して申しわけございません。FAQ につきまして高橋委員からご指摘いただいた件でございますけれども、もともとのFAQを微修正、語句を一部だけ修正した

のがFAQ となります。ですので、既存のものを一部、語句だけを微修正したものがFAQ となります。申しわけございません。既存のものであることは間違いないのですけれども、語句の微修正のみのものがFAQ です。改めて訂正させていただきます。

気候変動のほうに戻ります。ご指摘の点はワーキンググループの中でもずっと議論していた点で、メール審議の中でも話題となっているものという事は理解しております。できるだけ、そういった項目も含めて将来的な検討課題として含まれるだろうということで、現在のところは環境社会配慮ガイドラインの運用見直しの観点を超えている部分もあるがというご指摘もいただいておりますが、運用面の見直しの中で今のところ、考えられている、実際にやっているものという意味では、緩和効果の評価ということになりますので、まずはFAQとして、これまで記載がないものを確実に記述するという事で、FAQを設定いたしております。今後、将来的に排出量についても検討していくべきというご指摘を踏まえまして、主要な提言のほうに整理させていただきます。

すなわち、将来的な面についてFAQで書いているということではなく、将来的な検討については主要な提言のほうにまとめさせていただいて、今の運用上の対応で整理できるものについてFAQでまとめさせていただいたと今のところ、確認させていただいている次第でございます。

田辺委員 でも、このガイドラインを読んでFAQを読むと、結局、気候変動ということが影響のスコープに書かれているのに、これだとガイドラインに書かれていることをどのように確認しているのかということがこのFAQだと読めないですね。だから、まずは気候変動という現状の、今後の課題は今後の課題で良いのですけれども、現状、何をやっているかということをおFAQに書かないと、FAQとして成立し得ないというふうに思います。

日比委員 FAQ 番のご提案ですけれども、 は緩和効果をどのように評価するのではなくて、気候変動への影響はどう評価するのですかと、答えの中で現状ではかくかくしかじかで、緩和効果を評価していますというふうにされるのが一番で、実際の影響評価については今後の課題として検討しておりますとかなんとか、そういう形にしないと何度も田辺委員も私も言っていますけれども、これだとプロジェクトの効果の話であって、影響評価の話ではないことになってしまうんです。なので、そこはぜひ、ご検討いただきたいと思います。

松本委員 いかがでしょうか。最初の文章をプロジェクトレベルの環境社会配慮で、気候変動への影響をどのように評価するのですかというふうに修正すると。ガイドラインの規定上、気候変動は環境社会配慮の項目として挙げられているのであるから、それについて緩和効果を評価と書くのはガイドライン上も適切ではないのではないかと、あくまで気候変動への影響をどのように評価するのかが提言だと思われませんが。

高橋委員 それにも関連しますが、FAQ と と両方を合わせてですけれども、よく従来、大気とか水質でも環境基準を上回って排出されている、そのものを施設をつくりかえるといったときに何をベースラインにするのか、そして、つくりかえてもなお、環境基準を上回っているというような場合があるんですが、そういう場合にどのようにそれを評価するのかというのがこれまで問題になってきました。気候変動でも同じような話になるかと思うんですが、その辺、大気や水質との整合性も含めて議論されたのか、あるいは考えるべきなのかどうなのかといったこともあわせてお答えいただければと思うんですが。

松本委員 今のご質問に対してストレートなお答えとしては、大気、水等で確かによくワーキンググループでも既に基準を満たしていない中で、その中で削減はするが、基準は満たされないみたいな議論をここでしたかといえばしてはいません。

原嶋委員 関連してコメントさせていただいて、先ほど日比先生がおっしゃったようなことと同じような意見なんですけれども、特に 番の答えの中の一番下の2行、現時点ではそれらの数値をもとに環境影響の程度を評価しませんみたいな言い方は、これは事実上、所見で拝見すると何か矛盾しているようにとても捉えられるんじゃないかと思うんです。いろいろな妥協でこういう文章が入ったのかもしれないんですけれども、この文章は理解しにくいような感じがするんですけれども、見直したほうがよるしいんじゃないかという気がします。

村山委員長 ほかはいかがでしょうか。なかなか、難しい感じがあります。今日で終わらない気がするんですけれども、原嶋委員がご指摘の点は私も感じていましたので、少なくとも最後の2行は削ったほうがいいと思います。あと、出だしも緩和策プロジェクトに限って回答するという点も、最初、見ると受け入れがたいところがあります。実際、排出量は算定されているわけですから、そういう事実関係を述べるということぐらいはできそうな気がするんですけれども、あえて緩和効果という言葉を含めずに出さなければいけないのかどうか。

柿岡 では、簡単にご説明を申し上げますと、今、委員長ご指摘のとおり、緩和策プロジェクトが想定される事業についてはと、ある種、条件づけしているのが実態となります。気候変動対策支援ツールで策定しているのは、あくまでも削減量を算出するのが基本的な目的でありますけれども、その際に削減をするために排出量も計算しているということになります。この関係になっていきますので、必ずしも排出量を出すことを目的にこれまでやっているわけではないというのが気候変動対策支援ツールとなります。最初の条件つきとなっているのはご指摘のとおりではありますが、可能な範囲で排出量、削減量というものを算出しているということが一つ目となります。

ただ、先ほどご指摘もありました末尾を見直すべきという部分でございますけれども、こちら排出量、削減量を算出しているものの、先ほどの環境基準と同じように何か一定の目的があり、それを満たすべく何かをしている、そのために環境影響評価

をし、緩和をしているという意味での緩和策ではなく、この数字をまず出すということと、これを現在はやっているということで、表現としてネガティブな表現を書き過ぎだということであれば、そういった点は改めさせていただきたいと思いますが、事実として全ての案件で排出量を出しているわけではないというのが現状となっております。これが将来的な課題として挙げられるものと通じるものかと思えますけれども、緩和策プロジェクトで想定される事業について実施しているというのが現状となります。

松本委員 そのことを回答として書くというわけにはいかないのでしょうか。つまり、我々もこれを最初に見たときにワーキンググループで当然、ここは議論したわけですが、それに対してJICA側としてはかなり正直に今のようにお答えをいただいて、事実がそうである以上、我々はどうも書けないということである程度の表現を受け入れて、ここに出てきているわけですが、全体会合のこの議論もありますので、排出量そのものは現在ではまだ測定をしていない、緩和についてはJICA Climate FITを使って測定をしていると、その環境影響の程度も評価をしていない、これは今後の課題である的なものを回答に書くことはできないのでしょうか。

柿岡 ご指摘をありがとうございます。では、本日、ご議論いただいた結果を踏まえて、一度、事務局で検討させていただければと思います。

村山委員長 よろしくお願ひします。一方で、案件によってはこのツールを使わずに自主的に評価されている場合もありますね。ですから、そういうこともあるということもニュアンスとして含めていただいたほうがいいような気がします。それでは、特に については再度、ご検討いただくということで、ほかの点についてはいかがでしょうか。鋤柄委員、どうぞ。

鋤柄委員 についてはなんですが、これも と同様、適応策プロジェクトに限ってということなんですか。問いのほうは特に一般的なことを含んでいるように見えますけれども、回答のほうは適応策プロジェクトを形成する場合というふうにかなり限定されているんですけれども、これも と同様に適応策プロジェクトについてだけですということであれば、問いのほうもそのようにされないと、誤解を招きかねないのではないかという気がいたしますが、いかがでしょうか。

松本委員 私の理解では、これは適応策についてつくったFAQだというふうに思いますので、今の鋤柄委員のような形の対応で、かつ回答の中も多分、JICA Climate FIT (Adaptation) だったと思いますので、そのようにするという方法はあるのかなと思えますが、審査部のほうはいかがでしょうか。

柿岡 ご指摘のとおり、回答のほうのJICA Climate FITについてはAdaptationというのがより正確かと思えます。問いについては台風、洪水等の影響を考慮するという時点で、適応策を積極的に検討するものと考えておりますので、その結果、この問いに対しては適応策プロジェクトを形成する場合ということで一致するのではないかと考えております。適応の考え方は非常に複雑にはなりますが、積極的という言葉をか

りやすくするために説明しておりますけれども、結局は降水量等をどう考えるかということが適応策になってまいりますので、台風、洪水等を考慮するものについては適応策プロジェクトとして検討する、例えば洪水対策の案件等が検討されていく際には、考慮されるだろうということで検討した経緯がございます。

日比委員 今、改めて適応のほうの二つを見ていると、私が見た場合、何かとは実は問いは同じことを聞いているようにも読み取れなくもないんです。特にFAQの問いはややそこが曖昧で、のようなことを聞いているのか、それとも気候変動自体への対応をする事業というのはどういうものがありますか、今の後者ではいわゆる適応事業とはどういうものがありますかという質問に対して、この回答があるのかなというふうに思うんですけども、そういう意味なのであれば、ここの問いの書きぶりが私はむしろと同じ内容が書かれているように見えて、適応策とはどんなものですかと聞いているようには読めないんですけども、書きぶりの問題だけかもしれないんですけども、その意図と文章がリンクしていないような気もいたします。

松本委員 日比委員、具体的にはこのFAQもしくはをどちらをどのように変えると、それがフィットするんですか。

日比委員 私はのいわゆる適応という言葉を読み手が理解しているという前提にするかしないかで書きぶりが変わると思うんですけども、しているという前提でいけば気候変動への適応事業とはどのようなものがあるのでしょうか。その答えが多分、この下に答えは書かれているということかなと思うんですけども、それに加えてClimate Proofing、これは適応事業というよりは、いわゆる既存のというか、従来型の事業の中でどう甚大化する気候変動影響に事業自体を対応させるか、気候変動に対応する事業というのが適応だとすれば、こちらは事業自体をどう対応させていくかということで少し視点、考え方が違うと思うんですけども、なので、番は番でこのままでいいのかなというふうに思いますけれども。

村山委員長 いかがでしょうか。私自身は適応策プロジェクトの内容が具体的に少しイメージできていないので、こういう特定のプロジェクトがあるということでしょうか。それとも適応を考慮したプロジェクト、例えば道路をつくる時も気候変動への適応を考慮したプロジェクトにするという、そういうのも含めているんですか。

柿岡 JICAの中で緩和策、それから、適応策といったものの案件は、気候変動対策室という別の部署でございますけれども、そちらで調整をしているという経緯がございます。まず、そういうところが中心になって議論しているところでございますけれども、全ての案件が適応策というわけではないものの、洪水の案件等を考えると、それは適応策になる可能性が高いかと思えます。

適応オプションということで積極的ではないものの、ある程度、検討していく必要があるようなものをまた別途考えるというのもありますので、適応の範囲の説明が難しいところではあるのですけれども、まず、全ての案件が適応というわけではないと

いうことは1点、ご理解いただければと思っております。

この問いの経緯的なところがございますけれども、ワーキンググループの中でも事前にご質問いただいたものを踏まえつつFAQの問いをつくり、特にFAQ につきましては、台風、洪水等の影響についてのご質問等をいただいたので、それに対する問いということを生かして今のFAQを、それから、FAQ についてもClimate Proofingということでのご質問等がありましたので、ワーキンググループの中でもご説明し、それをFAQという形で生かさせていただいたというのが、 、 、 全て共通ではございますけれども、同じような展開となっております。ワーキンググループでも議論してはいるものの、ご説明が至らなければ申しわけございません。

田辺委員 緩和策プロジェクトも適応策プロジェクトもそうですが、まずはガイドライン上は一般的なプロジェクトにおいて、どういう適応策、緩和策が考えられるのかということなので、これはガイドラインのFAQなので、まず、その点を入れた上で、緩和策プロジェクトでこういうものがありますと、こういうことをやる可能性もあります、適応策プロジェクトではこういうことをやる可能性がありますというようなFAQの立て方がよろしいのかなというふうに思います。

村山委員長 そのほかはいかがでしょうか。適応策プロジェクトという言葉を使わないといけないんですね。今の田辺委員のご意見がまだ私は十分理解できていないんですけれども、こういう特定のプロジェクトがあるということですね。

柿岡 ご指摘のとおり、適応策のプロジェクトとなりますので、複雑で恐縮ですが、適応オプションというようなものと、必ずしもこういうわけではない可能性もありますので、適応策プロジェクトを形成する場合という、この言葉を使っているのがより正確かと思っております。

村山委員長 どうぞ、柳委員。

柳委員 ガイドラインの環境に望ましくない影響のチェック項目の9番目の地球温暖化とありますよね。それがあって、ここで気候変動のことの緩和策を聞くのかなと思っていたのですけれども、ここで回答されているのはそれとは全く違って、そういった特定の緩和策プロジェクトについての説明になっているので、一般的に温暖化に対してどういうふうに取り組むのかということの答えに直接、つながっていないというふうにさっきから思っていたんですけれども、その点はどうなんでしょうか。

柿岡 申しわけございません。ワーキンググループ自体ではいろいろと議論の時間をいただいたのですけれども、結果としてのFAQについては一般的な緩和策、適応策の定義といいますか、考え方、それから、地球温暖化そのものについて説明といったものをFAQとして設定すべきというご議論をいただいていたこともあり、現時点ではご指摘のとおり、FAQそのものにはございません。ワーキンググループの中で用語の定義というよりも、緩和策、適応策での考え方、JICAの取り組みというのをご説明してきたというところがございますので、そういったものが考え方そのものを

FAQの中に入れるべきであるというご提言であれば、また、先ほどと重複いたしますけれども、事務局でメール審議を継続させていただく可能性があるかと思いますが、調整させていただきたいと思っております。

松本委員 議論のルールとしては、ワーキンググループの中で出されたこれまでの過去の助言委員会における意見を集約した形で論点が示されて、その論点は地球温暖化、温室効果ガス排出の評価方法と環境影響評価の中での適応策の検討というふうに一応、収れんをさせた形で説明を受け、その段階で議論のベースとしてはこの二つであるということですので、先ほどまで議論があった温室効果ガスの評価についての議論というのはこの論点の上にありますし、適応策の検討についてもこの論点の上にあるので、その一応、つくられた舞台というものの中では議論していたので、それ以外のものについてはそもそも論点の絞り込みに対してワーキンググループでは特に大きな議論あるいは疑問は出ていないので、こういう結果になっていると。これを外してしまうと、相当程度、一からワーキンググループをやり直せと言われていたというふうにも言えるので、そのあたりは議論の進め方のルールがこうなっているので、若干、配慮していただきたい部分ではあります。

原嶋委員 多分、先ほど日比委員もおっしゃっていたんですけども、 の質問、気候変動の影響により甚大化する台風、洪水等の影響への適応策を行うべきではないでしょうかというふうには書けばいいんじゃないかということだと思えます、具体的な変更のご提案としては。したがって、それをご検討ください。

長谷川委員 どうも議論を私は理解できないんですけども、先ほどから一部の委員がおっしゃるように、適応策プロジェクトあるいは緩和策プロジェクトという特定をできていないのかということ、ガイドラインそのものは一般のプロジェクトを扱うわけですから、先ほど松本委員がおっしゃったように、最初のスタートラインとしてはそういったプロジェクトの気候変動に対する緩和策なり、あるいは適応策はどうなっているかということなんですよね。

ですから、適応策プロジェクト云々とか、緩和策プロジェクト云々といってしまうと、そちらのほうに特定されてしまうんですけども、一般プロジェクトの緩和策はどんなものか、一般プロジェクトの適応策はどんなものかという緩和策とプロジェクトの言葉の入れかえをすると、もっと我々が想定しているようなものになってくるのかなと思うんですけども、最初から緩和策プロジェクトというふうに特定のものにしてしまうと、最初の出発点そのものも狂ってきそうな気がします。

村山委員長 恐らく今のようなご意見が一般の方が読まれた場合の感想だという気がします、松本委員がおっしゃるように議論した結果、FAQと提言の仕分けでこういう形になっていると。多分、提言のほうに、今、長谷川委員がご指摘されたことが入っていると思うんですけども、そこまではFAQの回答には入れられないというJICAのご判断ということですね。こういう場合はこうですよということぐらいは言え

るけれども、それ以外のことについてまでは言及できないと、そういう理解でよろしいですか。

柿岡 ご指摘をありがとうございます。委員長ご指摘のとおりで、今の整理としてできることを記載させていただいており、将来的な課題は将来的な課題として、提言のほうにまとめさせていただいていると考えております。

村山委員長 わかりました。一から全部ひっくり返して、また、議論ということにはいかないと思うんですが、今日、出していただいたご意見を踏まえて、可能な範囲で、修正並びに追加のご検討をいただきたいというふうに思います。柳委員。

柳委員 すみません、私の質問というのはガイドラインのチェック項目で先ほどの繰り返しになりますけれども、環境に望ましくない影響があると思って地球温暖化にチェックした場合に、それを定量的に予測・評価するという形になっているので、それについては各プロジェクトでGHG排出量とか、削減量を算定するというような方式が一応あるので、それに基づいてやっていますと。それがまず前提ですよ。それで、特にプロジェクトで緩和策というものが想定される場合には、緩和策の方法論を参考にして、こうふうに対応しますというのだったらよく理解できるのです。それは多分、先ほど長谷川委員も言われたことに関連していると思うのですが、だから、そういうふうを書くべき、これは新たに提案するわけで、今までのQ&Aには全くない項目なので、書くのであれば、そういうふうになるようにつくられたらどうですかというのが私の意見です。

村山委員長 恐らくこのツールの目的がこうなっているので、それをどう書くかということが、立場によって違うんだと思うんですが、今日、いろいろ出されたご意見は大体同じような方向を向いていると思いますので、その点をどこまでご検討いただけるか、内部でご議論いただけますでしょうか。

そのほかはいかがでしょうか。大体、よろしいですか。

では、特に気候変動については引き続きご検討いただく点が残ってしまいました、松本副主査、引き続きよろしくお願いいいたします。

では、この件はこのあたりで終了とさせていただきます。

今日はあと、その他ということになります、何かありますでしょうか。ないようでしたら次回の確認をお願いいたします。

柿岡 次回全体会合は1月9日、金曜日、2時30分よりとなります。年明け早々、1月5日、月曜日にワーキンググループがございますので、その後となりますけれども、次回も引き続きよろしくお願いいいたします。

村山委員長 よろしくお願いいいたします。

次回、大変申しわけないんですが、私は今年度、所属部署の主任のようなものやっています、毎年、年明けの定例会合がちょうどこの日にあたってしまいます。また、副委員長とご相談して進めさせていただきますが、よろしくお願いいいたします。



では、ないようでしたら、これで今日の全体会合を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21分閉会