

# 環境社会配慮助言委員会 第57回 全体会合

日時 平成27年3月6日（金）14:31～16:35

場所 JICA本部 1階113会議室

（独）国際協力機構

午後2時31分開会

柿岡 それでは、時間になりましたので、第57回環境社会配慮助言委員会全体会合を始めさせていただきますと思います。

冒頭、マイクの注意点を、繰り返しになりますけれども、お願いしたいと思います。1点目、発言される際には必ずマイクをご使用していただきますよう、お願いいたします。それから、マイクを使用の際にはオンにし、発言が終わったらオフにすることをお願いいたします。また、マイクは三、四人に1本ということになりますので、申しわけございませんが、適宜、近くのマイクを発言する方にお回しいただきますよう、お願い申し上げます。

それから、これから全体会合が始まる前に、今、挨拶があったかと思えますけれども、JICAの人事異動について、お伝えしたいと思いますので、今しばらくお時間をいただければと思います。

長瀬 長瀬でございます。1年8カ月の間ですが、皆様に大変お世話になりました、ありがとうございました。3月1日付でタンザニア事務所長を拝命いたしました。この1年8カ月の間、皆様にいろいろアドバイスいただき、いろいろ環境社会配慮面の大切さというものを改めて認識させていただきました。新任地でも環境社会配慮、きちんと手順を踏んで、実質的なものをつくり込んでいけるように私も留意させていただきつつ、プロジェクトを形成し、実施してまいりたいと思っております。もちろん、皆様、もし調査とかそういうのでお立ち寄りいただける際には、お声をかけていただければ幸いです。

非常に短い時間ではありましたが、本当にお世話になりました。ありがとうございました。後任はそちらにいる渡辺でございますので、引き続きよろしくお願いしたいと思います。

どうもありがとうございました。

渡辺 今ご紹介にあずかりました3月1日付で審査課のほうの課長を拝命いたしました渡辺と申します。皆様のご指導、ご鞭撻を受けながら、よりよい環境社会配慮を進めていきたいと思っております。今後、よろしくお願いいたします。

柿岡 それでは、第57回全体会合を進めさせていただきますと思います。村山委員長、お願いいたします。

村山委員長 それでは、57回目になりますが、全体会合を進めさせていただきます。まず、案件概要の説明で、今日は3件あります。最初がインドの道路網改善事業のコーピング案ということです。

では、準備ができましたら、ご説明のほうをよろしくお願いいたします。

須原 初めまして。南アジア部南アジア第一課、須原と申します。

本日は、インド国北東州道路網改善事業準備調査の案件概要説明をさせていただきます。これは有償資金協力に向けた協力準備調査というふうになっております。

調査の背景と必要性なのですが、インドは非常に経済成長が著しくて、平野部においては主要幹線道路の国道整備が非常に進んできております。一方で、インドというのは基本的には山に囲まれていて、いわゆる周辺部、山岳部については、財政的かつ技術的な課題から、国道整備については非常に立ち遅れている状況になっております。今回対象になっているのはインドの北東州ですね、後で地図が出てきますけれども、バングラデシュの右側、ミャンマーとの間の部分になるのですが、ここはやはり非常に地形的には山がち、山岳部でして、あと、ということもあって、全道路の舗装率がやはり非常に低いと。28.5%、全国平均の63.4%から比べると非常に低いと。あと、国道における2車線以上、2車線というのは片側2車線じゃなくて両側2車線なんですけれども、2車線以上の道路の比率がわずか53%。要するに、47%については単線道路になっております。というふうに、道路整備は非常に遅れております。

また、雨が非常に多い。このメガラヤ州の1万ミリメートルというのは、世界で一番雨の多い地域でして、そこは極端にしても、大体アベレージはやはり3,000から4,000ぐらい降る地域でございますが、雨が非常に多い。しかも、雨が集中して降りますので、そういった点は、非常にやはり通行止めが頻発していて、しかも道路がそれ1本しかないところなので、やはり非常にライフラインとして問題を抱えているといったところがあります。

また、経済的にも、全国平均と比べると、やはり北東州の平均が3万4,405インドルピー、ドルでいうと大体800ドルから700ドルぐらいですね。だから、インド平均の5万9,000、大体1,000ドル強に比べると、やはり非常に低い状況になっております。こういった北東州の経済開発の立ち遅れに対応するために、インド政府としては、特に北東州において道路整備を進めていくんだという、特別プログラムによる国道整備を掲げております。

この事業で、そういった観点から、北東州における1,200キロの区間についての道路改良、これは新設じゃなくて改良ですね、現在ある道路の改良について日本政府のほうに支援要請が出ておまして、それに向けて現在、調査を進めているところであります。調査の概要は、インド北東州における国道の改良及び新設と書いていますけれども、新設は橋梁を1カ所かけるだけでして、基本的には今ある道路の改良だと考えていただくと非常にわかりやすいと思いますが、そのことによって同地域内の内外との連結性向上を図って、経済発展を推し進めていくといった目的でやっております。

調査内容については記載のとおりでして、今回、やはり非常に区間数がたくさん、1,200キロと長い区間ですので、まずは対象道路の現状調査と課題を抽出して、あと、交通需要予測ですね、交通量調査を行いまして、その上で、やはりこれは一度で全部事業をしていくのは難しいので、これはまだ優先順位はついてないのですが、まずは整備の優先順位及び協力対象区間、全区間を協力対象にするかどうかも含めて、これから検証していくところであります。区間が決まった後は、自然条件調査及び試験、

コミュニティ調査、概略設計、事業費積算、環境社会配慮、あとは施工方法、事業実施スケジュールの確定等を、一般的な道路調査の調査内容を行っていきます。

インド北東州というのが、この地図を見ていただくとわかるのですが、ここがバングラデシュなんですけれども、インド北東部という、まさにインド本土からちょっと隔離されているところがありまして、ここについて、この黒い線で引いてあるところが、JICAというか日本政府に対して協力要請区間として出てきているところでありまして。ちょうどここが、多分この中の方、ご存じかなと思ひまして、インパールですが、その昔、日本が攻めていたインパール、コヒマというのはこの辺にあるのですが、そういったインドの本当に一番東の端の道路についての支援要請が来ております。

区間の概要等についてはこちらに記載のとおりですので、省略いたします。

事業の概要としては、事業主体は、今回は地方じゃなくて、国、道路交通省、Ministry of Road Transport and Highwaysというところが直接の事業実施主体になります。そういった点では、今回整備される区間については、全線国道になっております。

事業内容としては、既存道路8区間の道路改良、合計1,242キロでして、中身としては拡幅、あと線形の改良、あと斜面对策、やはり土砂災害が非常に多い地域ですので、が含まれております。それに加えて、一部でやはり舗装とかがまずいところもありますので、直接大きな影響はないと思ひますが、舗装の打ち直しも入っております。あとは既存橋梁、橋梁といっても350メートルなので、全然長大橋というわけではないのですが、普通の川にかかっている橋梁の改修と、あとは橋梁1ヵ所、これは割と大きい橋梁なんですけれども、大体9.5キロ、取り付け部で10キロの橋梁の新設について要請が出てきております。

現地はどういったところかといつて、これは私が出張してきたときの写真なのですが、こういうふうに、ここはちょうど土砂災害が起こっていて、その関係でやはり舗装とか全部えぐられちゃって、こういうガタガタした道が続いていますという状況があります。あと、舗装はされているんですが、地形的にはこういったいわゆる斜面地ですね、崖があってというふうな地形になります。あとは、こことかもそうなんですけど、こういった感じの本当に山の上のほうを通る道路の改良事業をしていくことになります。

調査工程については、ちょっと若干普通の調査と違うのが、大きく2段階に分かれておりまして、通常の協力準備調査って、このb以降ですね、もう区間が既に決まっています、そこに対しての設計積算を行っていくというプロセスを経るのですが、これはやはり非常に協力対象が大きいと。大体今のところ、要請額で2,000億から3,000億の間ぐらいというかなり巨額の事業でして、さすがにそれを一度でやるというのはできませんので、まずは全要請区間の道路の現状、それから環境面も含めて、現状を確認した上で、あと、国の全体の開発計画の優先性だったり現在の交通需要とか、あと、先方政府の準備ぐあいといったところを勘案して、まず協力対象区間の優先順位を決め

るところから調査をしております。優先順位及び対象区間、一応要請としては全部で1,200キロ強出てきてはいるんですが、それを全部やるかやらないかというのはまた別の判断ですので、そこについて、例えば環境的にまずいところがないかとか、あと、やはり明らかに整備として今の交通事情であったらこれでいいんじゃないかとか、そういったところについてのスクリーニングを行っている段階で今ございます。

環境社会配慮事項としては、ガイドラインについては新ガイドラインを適用しております、カテゴリ分類はAですね。Aになっている理由については、住民移転、まだちょっと今のところ確定的な数は言えないのですが、200戸は超えるだろうといったところで、一応Aに当てはまっております。

環境許認可については、これは拡幅といっても、4車線とかそんな太い道路をつくるんじゃないくて、あくまで十分にすれ違える程度の幅までの拡幅ですので、インドの法律では、本事業について環境クリアランスは不要になっております。義務づけられていないですね。

汚染対策については、工事中は大気汚染、騒音・振動等がありまして、あと土壤、地形の変更も若干伴いますのでそれに関係するもの。あと、使用後は、騒音とは書いてあるのですが、先ほどの写真のとおり、ほとんどは村落というか、大きい集落とかがありませんので、そういったところでは騒音の影響というのはそこまで大きくないかなと思いますが、一応騒音が懸念されております。

自然環境については、一応調べたところでは、事業対象地域の中に保護区等のサンクチュアリは含まれておりません。影響については最小限であると思われれます。

社会調査については、これは約200世帯と書いておりますが、ここも含めて調査をしております。これ、実際、戸数幾らになるかというのはなかなかわからなくて、なぜかという、当然、道路沿いの家の数というのは調べていけばわかるのですが、やはり設計、かなりこれ、土地が制約されているところでありますので、全部の住居移転ということにはなり得ないと思うんですね。そういったところはやはり設計の内容が固まってこない、ちょっと具体的にどの戸数が影響を受けるのかわからないので、ただ、さすがに区間が長いということで、200戸は超えるだろうということで、今のところはAにさせていただきます。

今後のスケジュールとしましては、一応、調査自体は1月から始まっていて、まさに3月末から4月中旬にかけて今、優先順位の区間選定に必要な調査をしているところでございます。環境社会配慮関係の調査については2月から始めていて、ちなみに、これは調査全体としては10月中旬ですけれども、ただ、実質的な作業としては9月中旬に終わるといった点で、こういうふうに切っております。環境社会配慮についてはずっとやっていくのですが、スコーピング案については、次回のワーキンググループは一応4月10日に諮る予定であります。今日、全体会合、4月、スコーピングで、8月ぐらいですかね、ドラフト・ファイナル・レポートといった形で今後進めていく段取りと

なっております。

すみません、概要説明は以上になります。

村山委員長 ありがとうございます。

それでは、ご質問がありましたらお願いいたします。松下委員、どうぞ。

松下委員 ありがとうございます。2点ほど確認したいんですが、5番の調査工程と書いたスライドがありましたが、そこで当機構の協力対象とするに適切でない区間を割り出した上で優先順位を作成するとありますが、当機構の協力対象とするに適切でない区間というのはどういう区間かというのが第1点です。

それから、2点目ですが、6番の環境社会配慮事項の中で、3番目の分類根拠で、影響を及ぼしやすい特性として、大規模非自発的住民移転に該当するためと書いてありますが、この事業は道路改良が主たる事業ですが、非自発的住民移転がどの程度想定されるか、わかる範囲でお答えいただきたいと思います。

以上です。

須原 ありがとうございます。1点目については、適切でない区間って、いろいろとあるんですが、まず1点は、本当に需要が見込めない区間、要するに、現在の状況で十分だろうという区間、これがまず一つあります。あとは、環境的に、ちょっとまだそこを詳細、調べ切れてないので、あるかどうかは言えないんですが、やはり非常に何か環境的にまずい、サンクチュアリなのかわからないんですが、ある区間については外すと。あと、もう1点は、このあたり、若干やはりセキュリティ、安全管理の問題も抱えておりますので、実際、日本人が立ち入れないような区間、今のところはギリギリ立ち入れるんですが、やはりちょっと長期滞在するには危険な区間とかもありますので、そういったどちらかというとネガティブチェックで外していく形ですかね、ということで考えております。

2点目の200戸、戸数については正直なところ、わかりません。ただし、一応、初回の調査で大体、約400キロの区間についての設計を行う予定なのですが、それだけの距離があれば、幅も当然含まれておりますので、まあ200戸は超えるだろうという程度ですね。ただ、一応、今回は非常にやはり地形の制約はあるところでありまして、そういった点では、極力、住民移転は発生しないようにというふうに、設計上の工夫はしていきたいというふうに考えております。なお、実際、沿線の住宅の戸数でいえば、200とかじゃなくてももう一つ上の桁の戸数があるというふうに考えていただいて、よろしいかと思えます。

以上です。

村山委員長 ほかにいかがでしょうか。日比委員、どうぞ。

日比委員 ありがとうございます。確認までなんですけれども、環境許認可、環境クリアランスの取得は義務づけられていないということですね。これは、環境アセスも義務づけられていないという理解でよろしいでしょうか。

須原 はい。ご理解のとおりです。インドの国内法的には環境アセスは義務づけられておりません。ただし、一応、JICAではカテゴリAになっておりますので、JICAの協力準備調査のほうでJICAのガイドラインで必要な作業を行っていくというふうな整理になっております。

日比委員 ありがとうございます。

村山委員長 長谷川委員、どうぞ。

長谷川委員 スライドは何枚目ですかね、見出しで、5番の調査工程のbのところ、先行二区間とございますけれども、先行二区間というのは、この優先順位を経た段階での区間との関係はどうなっているんですか。

須原 すみません。ちょっと若干わかりにくい日本語で恐縮ですが、優先順位を付した後、一応、調査、お金の制約とかもあって、今回については大体450キロを上限にして区間として取り上げることになっております。だから、ちょっとこれは2か3になるか、一応、今は2区間の想定ではいるのですが、全体の1,200何キロのうち、優先順位をつけて、今回、設計対象にするのは450キロまで。だから、先行二区間というのは、すみません、日本語としてはちょっと誤りですね。今回の調査の中で設計積算まで行う区間というふうに考えていただけるといいと思いますので、それは具体的に何かというと、大体1,200何キロのうちの450キロ以内の区間というふうになっております。

長谷川委員 つまり、先行というよりは、優先順位が高い順から一つ目、二つ目と、こういう意味ですね。

須原 まさにおっしゃられるとおりですね。優先順位が高い順に一つ目、二つ目として、今回については450キロまでを最初のフェーズとしてやりますと。ただ、その後も必要な区間については、また別途調査を行って、フェーズ2、フェーズ3、フェーズ4というふうにやっていきます。ただ、最終的にどこまで行くかというのは、まさに今、全体の整理をしているところですので、その中で決まります。また、インド政府的には非常に重要な案件だとされていますので、極力やはりご要望に沿う形では進めていくのかなというふうには考えております。

村山委員長 ほかいかがでしょうか。

今の点ですが、上限450キロというのは、資料の4枚目でしょうか、地図があるんですけども、この から のどれか二つか三つを選ぶというイメージですか。それとも、 の一部の区間、プラス の一部の区間という形で、少し細切れで探していくのか、まだそれも決まっていないのか、どちらでしょうか。

須原 調査を開始したときの前提については、細切れもあるかもという話なのですが、一応、今の時点の整理としては、区間については細切れすることは考えていないと。だから、今回、10区間ありますが、この10区間のうち、10番の橋梁については、これはちょっと明らかに新設橋ですので、調査内容がそもそも全然違ってきますので、

これについては今回から落としてありますが、ほかの9区間のうちの450キロを上限とする区間を、何区になるかわからないですけれども、見立てでは二つ、2区間じゃないかといったところです。だから、区間、特に細切れというところは今の時点では想定はしておりません。

村山委員長 わかりました。

では、高橋委員。

高橋委員 ただいまの村山委員長の話にも関連するかと思うんですが、通常、道路ですと、ある区間、AからBとか、あるいは国道何号線とか、そういうことで一つの事業というふうに捉えるのがこれまでだとは思っています。今回のお話ですと、この州の中の何か所もある、あるいはインド国全体でいろいろある補修の中で事業をやるといようなことにもなるのかもしれませんが。こういったようなことで、特定の始点と終点があるような事業ではないため、その道路の整備の必要性や目的が薄まるといいましようか、国土全体を整備するというような意味合いになってくるような気もするんですけれども、こういった事業の形態というのはやっぱりあり得るということなんでしょうか。

須原 形態としてはあり得ますが、多分、余り過去には例がなかったんじゃないのかなというふうな推察をいたします。この案件についても、一応、区間としては10区間が挙がってきていますが、究極的には2区間ぐらいに落ちるわけですし、その2区間自体でやる内容については、ほかの道路事業と全く同じですね。各区間についての経済性を出して、設計積算をやっていくと。ただ、今回は要請内容がこういうふうに大きくわって出てきましたので、まずは、だから、通常であれば、これは協力準備調査じゃなくて、基礎情報収集調査とかで、本来は先に優先順位をすることが多いのですが、今回についてはやはりこれは非常に重要な案件ということで、まとめてそこもやっていますといったところです。

なので、要するに、本来であれば、その区間に落ちる前の優先順位づけも含めて、この初回の調査に入ってきていますが、ただ、究極的に出てくる調査のアウトプットとしては、ほかの道路事業とは大きく変わらないと。例えば、この中の、何番ですかね、例えばこの中のこの区間が選定された場合は、やはりこの区間の中の道路の設計になりますので。ただ、その前段階としてこういうふうにとたくさん出てきて、その整理が入っているという点が違うだけであって、それ以降については基本的には同じだと考えていただいてもいいかと思えます。

あとは、この北東州というのはやはり地域全体が遅れていますので、単純に線、リニアだけじゃなくて、ネットワークで底上げを図っていかないとという点では、こういったアプローチというのも今後あり得るんじゃないのかとは思っています。ただ、これが、どちらかといったらやはり特殊な形態だというふうにご理解いただいてもいいかと思えます。

村山委員長 では、ほかはいかがでしょうか。塩田委員。

塩田委員 塩田です。3ページに調査概要の主な調査内容の が、あります。自然条件調査及び試験が書かれている。この試験というのは、具体的にどういう試験ですか。例えば、ここの写真では、崖があって、その崖から大きな石が転がり落ちてくるわけですね。そこに例えばダイナマイトをかけて、どれくらい落ちるかとか、あるいは、土石流がどこら辺まで行くとか、そういうような具体的な試験を想定しているのでしょうか。

須原 試験というのはそういった大規模なものは含まれておりませんで、具体的に言うと、大きくは二つ、CBRテストとあとはボーリングテスト、要するに、地盤がどういう状態なのか。通常の道路事業でもやはりボーリング、要するに掘って行って地質を調べるあれですね。あれを試験としていて、意図的に、人工的に何か地すべりを誘発する試験とか、そういったところは一切考えておりませんし、そういったシミュレーションまでもやっているだけの、残念ながらちょっと調査のほうではマンパワーはないので、あくまで、だから、地質の状況を調べるための試験と考えていただければいいと思います。

自然条件調査については、それに加えて気候ですね。ここはやはり非常に雨の多い、洪水量の多い区間は、どの程度雨が降るかとかってわからないと、道路の防災計画が立てられませんので、そういった主に水文、気候、気象、あとは地質、この四つが自然条件調査になっていて、その中で試験というのは地質試験、すなわちボーリングと、CBRというのは簡易ボーリングだと考えていただければいいんですが、どれだけ路盤が強いのかという試験になります。だから、ご指摘のように、何か環境を破壊するような試験については含まれておりません。

塩田委員 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。

では、この件、ここまでで終わりとさせていただきます。ありがとうございます。

では、2番目のほうに移りたいと思います。こちらもインドの事業で、都市鉄道の建設事業ということです。

では、準備ができましたらご説明お願いいたします。

岩井 同じく南アジア一課の岩井と申します。

グルガオン バワル都市鉄道建設事業についてご説明させていただきます。

本日ご説明する内容ですけれども、まず、ちょっとページをめくっていただいて、先に地図を見ていただいたほうがわかりやすいのかなと思います。5ページのほうに全体の地図、載せてございますけれども、こちらにデリーがありまして、ムンバイ、バンガロール、チェンナイ、コルカタと大都市がございますけれども、今、JICAのほうで重点的に開発を進めている産業回廊というのがありまして、その一つがこちらのデリー・ムンバイを結ぶ産業大動脈構想、通称DMIC、ディーミックと呼ばれるものにな

っておりまして、今回予定しておりますこの鉄道建設事業は、デリー・ムンバイ間のデリー側の一部の部分で、通勤客であったり商業用の利用客を運ぶための都市鉄道を建設するというものになります。

改めてちょっと戻らせていただいて、事業の背景でございますけれども、1番目の最初のポツについては、もうご案内のとおり、インド、どんどん経済発展してきて、鉄道が必要になってきているということを書かせていただいております。

2点目の対象地域でございますけれども、今回、デリー近郊のグルガオンとその後のバワルというところのこの2区間を結ぶ鉄道建設ですが、今、インド政府の間では、先ほど申し上げた産業大動脈構想の中で、幾つか工業地域、工業団地、商業地域の開発を進めておりまして、この二つの2区間の間でもグルガオン・マネサル開発計画、ダルヘラ開発計画、ピワディ、さらにはマネサル・バワル工業地域開発と、さまざまな工業開発が今、同時並行で起こっております、将来、これらの開発が進む中で、より一層、人の移動も発生するといった中で、今ある道路だけの交通需要では賄えないというところで、鉄道の建設が必要になっているというものでございます。

今申し上げたデリー・ムンバイ産業大動脈構想でございますけれども、今、JICAのほうの円借款で貨物専用鉄道を整備しております、この周辺に工業団地、物流基地、発電所、道路、港湾、住居、商業施設などのインフラを民間主体で整備していこうと。ここを開発することで、日本企業にもどんどんこの地域に出させていただいて、経済活動をしていただくというような構想になっております。

民間資金を呼び込むための呼び水としまして、ODAのほうで日本側のほうで45億ドル、19案件を行うといった事業リストというものが合意されておりました、この中の19案件のうち、幾つかについてはODAで実施するということが両国間首脳で合意されております。その中で、今回のプロジェクトは、この19分の一つという案件として位置づけられておりました、円借款として取り上げるのは今回が1号案件というものになります。

調査の目的でございますけれども、本調査は、今申し上げたDMICの日本側事業の一つとして、グルガオン・バワル間の都市鉄道の建設をするための実施体制、事業費積算あるいは運営・維持管理体制、環境社会配慮等、円借款事業を行うための審査に必要な調査を行うというものでございます。

関係官庁でございますけれども、デリー・ムンバイ間産業大動脈開発公社と、あとは今回、州政府といたしましては、ハリヤナ州に位置する鉄道になりますので、そちらの産業開発インフラ公社、この二つが関係実施機関となっております。

先ほど、こちらの地図をご説明いたしましたけれども、ここのデリー近郊のところを拡大したのがこちらでございます、ちょっと見づらいんですが、ここがグルガオン、こちらがバワルというところになります、デリー近郊のグルガオンのほうはもう既に住宅がどんどん発展しております、デリーに勤める人たちのいわゆるベッド

タウンみたいな形で開発がもう既にされている地域になります。こちらのバワルのほうについては、ここに国道8号線というのが走っておりまして、その沿線沿いなどにさまざまな工業団地が州政府あるいは民間ベースで開発が進んでおりまして、日本企業などもたくさん進出する工業団地が幾つかこの辺に点在しているというところがございます。その下は、マネサール・バワルのインベストメント計画というものを抜き出したものでございまして、こういった形で将来の開発構想がある中で、今回は鉄道建設がなされるというものでございます。

こちらはその鉄道の路線計画、あくまで先方政府が要請してきた時点のものとなりますので、これで確定というわけではございませんが、ご参考までにご説明させていただきます。

ハリヤナ州のグルガオンからバワルまで、全体108キロとなっておりますので、つくばエクスプレスであったり、あるいは東京から熱海ぐらいまでの距離感の鉄道事業になります。こちらはフェーズ1、フェーズ2、フェーズ3とございまして、フェーズ1では本路線、こちらの赤い路線の整備をいたしまして、フェーズ2、フェーズ3で残る枝線の部分を整備するというような計画となっております。

それで、これから写真のご説明をさせていただきますけれども、こちらの地図のほうに番号が、 から まで振っておりますので、次のページの写真はそちらの場所で撮影したものであるという形になります。

まず、一つ目、写真 でございますけれども、一番南側のバワル近辺でございます。こちらは工業団地は今存在しているんですが、それ以外はこういった形で農業用の畑が広がるような土地の地域になっておりまして、一部にこういった形で小さな集落が点在するというような地区になっております。

3番目、レワリのあたりについては、こういった形で、バスのターミナルであったり、さまざまな駅ができていうふうな状況で、国道8号線沿いにはさまざまな形で高速道路、ナショナル・ハイウェイの建設なんかも進んでおりまして、こちらでは今、インターチェンジの建設が行われているというところがございます。

写真、写真 については、マネサールということで、マネサール工業団地という非常に大きい工業団地がございまして、そちらの近辺の写真、工業団地がちょっと遠くに写っておりますけれども、その近辺の写真となっております。写真はグルガオンということで、一番北側の出発点でございますけれども、デリー近郊の都市ということで、今まさに大規模な住宅開発が進んでいるというところで、Indira Gandhi International空港に続く路線なんかも整備を進めているという状況でございます。

これが駅の起点となる部分でございまして、今現在、デリーメトロ2号線、イエローラインと呼ばれるもののHuda City Centreという駅がございまして、ここに直接乗り入れるかどうかは別として、この駅との連結を考えて、今回、鉄道を整備するというものになっております。1カ所、途中で川を渡る部分なんかもありますという写真になっ

ておりまして、こうした形で1ヵ所、川を横断する橋梁なんかの建設も必要になってくるというものでございます。

今回の調査の概要でございますけれども、まず、先方が実施しておりますプレF/S、調査の概要について精査いたしまして、我々のほうで改めて先方が作成した路線が正しいのかといったところの検討をいたします。その路線検討に基づきまして、実際の設計積算を行い、あわせて、どういった形の資機材調達計画を行うのかということの検討に達します。そのほか、事業実施スケジュールであったり実施体制、あるいは環境社会配慮面の検討を行うというものでございます。

環境社会配慮の事項でございますが、こちらはカテゴリ分類Aとしておりまして、鉄道セクターに該当するというので、このようになっております。

4番の環境許認可につきましては、先ほどの前の案件と同じく、インド国内法上は取得は義務づけられていないというものでございますが、今後、環境面につきましては、特に工事中、大気汚染であったり水質、廃棄物等の影響、あるいは供用後は、鉄道ですので、騒音・振動等の影響が想定されるというところでございます。

自然環境、対象地域は直接保護区にはかかっておりませんが、グルガオン周辺の8キロ西のほうにバードサンクチュアリがあるということが確認されております。

社会環境でございますが、今、先方が敷いているアライメントに沿った部分につきましては、37村、173ヘクタールの用地取得で、住民といたしましては24世帯の移転が発生するというような見立てでございます。

今後のスケジュールにつきましては、協力準備調査自体は1月末から始まっておりまして、来年の2月まで約1年間かけて実施するものとなっております。本日、全体会合ございまして、4月にスコーピング案のワーキンググループをさせていただければと考えております。環境社会配慮調査につきましては、そのスコーピング案をもとに5月ごろから秋口にかけて実施するといった形で、最終的なドラフト・ファイナル・レポートは11月ごろの作成を見込んでいるという状況でございます。

説明は以上になります。

村山委員長 ありがとうございます。

それでは、ご質問がありましたらお願いいたします。松行委員、お願いします。

松行委員 何点かお伺いしたいんですが、まず、ネットワークの現状がちょっとよくわからないので伺いたいんですが、まず、このデリーとグルガオンの間というのは、鉄道がもうあるのか、もしないとしたら、計画をされているのか、それがいつできるのかということをお教えいただきたいのと、あと、このデリーとムンバイの間の貨物専用鉄道との関係性、全く平行に走るのか違うところを走るのかということと、あと、かなり何も無いところにあるような印象を受けたんですが、いろいろ工業団地ができるというのはいつごろできる予定なのかということ、3点を教えてください。

岩井 ありがとうございます。まず、1点目のデリーのところの鉄道ネットワーク

でございますけれども、行かれた方はもうあれかと思うんですが、デリー市内は日本の営団地下鉄よりも総延長キロでは多いほどの地下鉄が整備されておりまして、今回の起点となりますこのグルガオンのHuda Cityというところも、デリーメトロの鉄道がここまで乗り入れをしております。ですので、デリーからグルガオンに至るところまでについては、既に地下鉄が整備されているというような状況になっております。

2点目のご質問でございますけれども、既に我々のほうで支援をしておりますデリー・ムンバイ間の鉄道については、あくまで貨物専用鉄道というものでございますので、ムンバイの港のほうで荷揚げされたさまざまな機材ですとか石炭などの物資を内陸に運ぶための大動脈ということですので、今回、我々が予定しております乗客を運ぶような鉄道とは、全く直接的なリンクはしていないというふうなところでございます。路線につきましては、デリー・ムンバイの貨物専用鉄道については、国道沿いに走っているというわけではございませんので、今回、我々が計画しております路線は、国道8号線の道路の上に橋脚を立てて、そこに鉄道を敷こうとしておりますので、直接的に並行で走るというようなものでは必ずしもないというところでございます。

3点目のご質問は、すみません、何でしたでしょうか。

松行委員 周辺の工業団地とかのあれですが。

岩井 すみません。失礼いたしました。周辺の工業団地なんですけれども、実はもう既に工業団地という意味では開発が進んでおりまして、こちらのグルガオン方面ですとかこのマネサール、あるいはこのピワディ、パワル、そしてレワリと、大都市のところについては既に工業団地は整備されておりまして、例えばマネサールの工業団地などには、スズキ、ブリヂストン、日東電工、日立金属と、さまざまな日本の企業さんが進出している工業団地もこの近辺にございます。また、この工業団地、この工業団地も同様でございますので、既に郊外で比較的土地が確保しやすいというところもございますので、工業団地は既にかなり整備されているんですが、先方政府の開発計画としては、その工業団地の商業開発あるいは工業開発を加えて、ここを住宅拠点あるいは商業施設としての開発も含めた今マスタープランを、こういった形でつくっております。その中で、鉄道が個々の開発計画の点を面的に結ぶものとして整備をされていると、そういうイメージになります。

村山委員長 では、ほかはいかがでしょうか。田辺委員、どうぞ。

田辺委員 ここを私、1年半前に行きまして、というのは、このマネサール・パワール・インベストメント・リージョンの土地の問題で、反対されている住民の方々がいて、結構強い反対運動が何度か報道されてはいるんですけれども、そのあたりのこの鉄道がかかってくる可能性がどれくらいあるのか。何かその辺の話は既に把握されていらっしゃるれば、お伺いしたいんです。

岩井 ありがとうございます。実は、我々もそういう情報、ちょうど調査を始めたばかりで、まだそこまでの詳しい話は聞いてなくて、先方から伺っている話では、こ

ここで今こういった形で路線計画を引いているんですけれども、かなりカクカクして、本当であればもうちょっと直線的に引いたほうがいいんですけども、あえてこういうふうにカクカクした路線を引いているのは、今ある既存の道路の上を中心に引いていかないと、なかなか用地取得であったり環境社会配慮の問題でいろいろ大変なことがあるということで、今はこういう線形を引いているということは伺っていたんですが、先ほどのようなお話は実は私は少なくとも入手してなかったもので、また後でぜひちょっとご参考にお伺いできればと思いますので、よろしくをお願いします。

村山委員長 ほかいかがでしょうか。

既に用地取得、173ヘクタール、被影響世帯2,359という数字が出ていますが、具体的にどういう土地利用なのかはわかりますでしょうか。

岩井 これはあくまでまだ見込みでございまして、グルガオンのほうは道路を中心にやっていくんですが、下のマネサールとかバワルのほうに行きますと、こういった形での農地であったり、あるいは何も無いところに線を引いていくということになりますので、こちら辺について一部、用地取得が発生するというような見立てであります。

村山委員長 わかりました。

米田委員、どうぞ。

米田委員 二つ質問させてください。一つは、このデリー・ムンバイ間の鉄道計画の全体の計画がどうなっているのか、ほかの部分はどうなっていて、いつごろ完成するのかといったような全体計画の話が一つ。もう一つは、確認といいますか、鉄道の運営、運行、そのものは民間でやる予定だということによろしいのでしょうか。また、それはもう既にある程度提案があるとかという状況なのかどうかということをお教えください。

岩井 冒頭のデリー・ムンバイの貨物専用鉄道については、今現在まだ円借款でフェーズ2まで事業を実施しているんですが、2019年の運行を目指して今、整備を進めているというものでございます。

2点目のご質問でございまして、そこは実は今回の調査の大きなポイントにもなりまして、実施機関ということではDMIC、開発公社あるいはハリヤナ州政府が関係してくるんですが、将来の鉄道運営事業者という意味では、まだこの州の中にそういった組織はできておりませんので、こちらの二つの機関が出資する形の鉄道の運営公社が新たに今、計画をされているというところでございますので、その新しくできる公社のもとで鉄道を運営していくといった形を、今現在、先方政府のほうでは想定をしているというところで、我々の調査では、そこら辺の実施体制をどうしたらいいのかとか、そういうところも含めて調査のほうで支援をするということを考えております。

村山委員長 長谷川委員、どうぞ。

長谷川委員 ちょうどこのスライドについてお聞きしたかったんですが、一つは、一番最後の環境社会配慮面のところで、Draft EIA/SIAが既にインド政府で作成されたとあるんですけども、これは今回対象になっている路線に特化した報告書なのか、あるいは、もっと長い、先ほど出てきた、他の路線を含めた計画全体についてのものなのか、それから、その周辺部で開発がいろいろとなされていますけれども、そのあたりもにらんで全体的なEIA/SIAなのか、というのが一つ目の質問です。

それから、この案件については、次の段階がスコーピング段階ですね。一方で、既にEIA/SIAという報告書が出ているので、ワーキングではどのような形で我々の前に情報が提示されてくるのかというあたりも、わかっている範囲でお聞かせください。

岩井 1点目でございますけれども、若干補足させていただくと、あくまでデリー・ムンバイ間での鉄道は先方政府が進める貨物輸送の話であって、今回、我々が予定しておりますこのグルガオン・パワルの鉄道の旅客輸送のものとは直接的にはリンクしていないけれども、こういう大きなDMIC構想の中で位置づけられているということでございます。

先ほどご質問のありました環境社会配慮でございますけれども、今想定されておりますこちらの路線のうち赤い部分、フェーズ1について先方がドラフトのEIA/SIAをつくっているというものでございまして、我々の確認した限りでは、この枝線の部分は入っていないというものでございます。

今回、今後予定しておりますワーキンググループでございますけれども、先方が出しているEIAは、あくまで先方が彼らの制度に則ってやっているものというところでございますので、恐らく我々の環境社会配慮ガイドラインを満たさない項目も多数あるということが想定されますので、我々のガイドラインに照らし合わせて、どこが足りないのかというところを中心に説明、ご審議いただければと思っております。例えば、先ほどもございました住民移転のところについての調査の状況ですとか、あるいは、自然環境についてどれだけ詳しく、例えば雨季・乾季にしっかりしたデータをとっているとか、そういったところも含めて、先方がつくったドラフトの精査を今しているというところでございます。

村山委員長 よろしいでしょうか。

大体よろしければ、この件、これで終わりにさせていただきたいと思っております。ありがとうございました。

では、3件目に移ります。こちらインドで、石炭火力発電所の建設事業ということで、こちらスコーピング案の段階です。

では、準備ができましたらご説明お願いいたします。

和田 それでは、続きまして、同じくインドのパラウ二超臨界圧石炭火力発電所建設事業に係る準備調査についての案件概要の説明をさせていただきます。JICA南アジア部第一課の和田と申します。よろしくお願いたします。

本事業の背景からですけれども、まず、インド全体の電力需給状況です。インドはご案内のとおり、近年の急速な経済発展に伴って、エネルギー消費が増加をしております。世界第4位のエネルギー大量消費国となっております。他方、深刻な電力の需給逼迫が続いております。2014年度では、電力量では需要が104万8,672ギガワットアワーに対して、供給量は99万5,157ギガワットアワーと、約5.1%不足と。施設容量で見ても、ピーク時の14万7,815メガワットの需要に対して、14万4,788メガワット、2%の不足という状況であります。

インド国の国家計画である第12次5カ年計画では、超臨界圧にフォーカスした電源開発ですとか、送配電設備増強及び地方電化を重要課題として設定しております。2017年度以降の第13次5カ年計画においては、石炭火力発電所の新規電源開発においては、全て超臨界圧としております。

一方で、本事業の対象となるビハール州の電力需給状況ですけれども、ビハール州は、お手元の資料のページ、6ページになりますけれども、インドの北東部に位置する州になります。今回の調査の対象ですけれども、ビハール州の州都がパトナとなりまして、パトナの東、約110キロのバラウニ発電所を対象としております。

すみません、また戻りますけれども、インド北東部のビハール州の電力需給状況ですけれども、ビハール州はインド国内第3位の人口を有しております。非常に貧困率が高い州でありまして、ビハール州内33.7%ということで、インドの平均の21.9%を上回っている状況です。ビハール州では新規電源開発を含む電力インフラの整備が不足しております。停電が頻発している状況です。他方で、ビハール州ですけれども、主要産業の農業ですとか畜産業において、近年、経済が成長している状況ですけれども、電力、全体的に不足しているために、地方では主にディーゼル発電を使っております。地方産業の収益を圧迫している状況です。ビハール州ですけれども、右下の表が示していますように、2010年度以降、急速に産業の発展とともに電力需要が伸びておりまして、今後もGDP、成長する予定なんですけれども、これに伴って電力需給の逼迫が見込まれるため、急速な新規電源開発の整備が必要という状況でございます。

このような状況を受けまして、インド政府より、バラウニ火力発電所において新規の電源開発をするように要請があった次第でございますが、まず、バラウニ火力発電所の概要ですけれども、右下の表が示しておりますとおり、現在、第9号機までである状況ですけれども、1号機から3号機についてはもう既に廃止と。そして、4号機、5号機については停止、そして6号機、7号機に関しては改修と改新ということで、工事作業が進められまして、8号機、9号機は現在建設中ということで、施設内、稼働している設備はない状況です。このような状況の中で、先方政府より、この既に停止している4号機、5号機にかわるものとして、新たに第10号機ということで、当初、8号機、9号機同様の250メガワットの亜臨界設備をということで、設備をつくるように意向が示されましたが、その後、調査を行った結果、バラウニの現在の施設内に660メガワッ

ト級の超臨界圧以上の施設をつくることが可能だという結果が出まして、この結果を受けて、JICAとして660メガワット級の超臨界圧以上の協力準備調査を行うになった次第です。

こちらに建設候補エリアとありますけれども、次の二つ先の資料になりますけれども、その先行する調査の中で、四つ、660メガワット級以上の建設の可能性の候補がありまして、それが左上の既設エリアというところで、1号機から7号機までがあるエリアというものと、そして右上なんですけれども、住居エリアということで、主に発電所の従業員が住んでいるエリアというものと、あと、右下ですけれども、8号機、9号機の南側の隣接地ということで、ここは今、何もない状況のエリアと、そして8号機、9号機の左の、もともと250メガワットの亜臨界を建てようとしていた10号機建設予定エリアという、合計四つのエリアの調査を行いまして、最終的にこの四つに対して全て建設は可能だという結果は出たんですけれども、実施機関より、8号機、9号機の横の10号機予定エリアに660メガワット級の超臨界圧以上の施設をつくりたいという意向が示されまして、今回の協力準備調査ではこの10号機予定地に対する調査を行っていく予定です。

そして、今回の事業自体の目的ですけれども、インド北東部のビハール州バラウニ火力発電所に660メガワット級の超臨界圧以上の石炭火力発電所を建設するものです。

そして、事業概要は、超臨界圧以上の石炭火力発電所の新設とコンサルティング・サービスを検討していく予定です。

今回の協力準備調査の目的と概要ですけれども、調査の目的は、発電所建設に係るF/Sを実施し、当該事業の必要性、概要、概略設計、事業費、実施スケジュール、事業（調達・施工）方法、事業実施体制、運営・維持管理体制、環境及び社会面の配慮等、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ことを目的としております。

相手国機関ですけれども、主管省庁はインド中央電力省になりまして、実施機関はビハール発電会社となります。

調査内容ですけれども、既存資料のレビューということで、先ほど四つの候補の中から10号機の建設予定地を選んだと申しましたが、そのときの調査結果のレビューと、2番目として、F/Sの実施。そして、最後は環境社会配慮を行う予定です。

調査の実施体制ですけれども、今回、左、JICAで、中央に調査団の構成です。環境社会配慮に関しては2名体制で行っていく予定です。そして、カウンターパート機関は、先ほど発電会社と申しましたが、発電所建設に関しては、送電線の建設も不可分一体事業として非常に重要な位置づけとなりますので、第1次の現地調査で送電事業の重要性、位置づけあたりを確認した上で、適宜、送電会社もカウンターパートとして巻き込んで調査を実施していきたいと考えております。

本調査の留意事項ですけれども、本調査は今後増加が予想される電力需要への対応

を図るだけでなく、超臨界圧以上、今回の事業名は超臨界事業と書いてありますけれども、こちらとしては超臨界圧以上の高効率発電設備の導入ということで、超々臨界も視野に入れ、かつ環境設備の導入をすることにより、経済的かつ環境負荷の低い発電所の建設を検討していきたいと考えております。

インドの場合、本事業ではインドの国内炭を使用する予定でありますけれども、インドの国内炭は発熱量が低く、かつ灰分が多い石炭が想定されるため、今後、環境設備の設置を行うことによって、石炭灰排出量の抑制と大気へのばいじん排出量を低減するとともに、石灰灰の有効利用についても十分に本調査の中で検討していきたいと考えております。

環境社会配慮事項ですけれども、本事業はカテゴリAとなります。

環境許認可ですけれども、環境クリアランスを取得する必要があります。

汚染対策ですが、工事中は泥水の発生、建設残土などの廃棄物の発生、車両移動に伴う騒音などの影響が想定されますので、その辺についても調査の中で対策を練っていききたいと考えております。

そして、供用後ですけれども、取水がガンジス川からを想定されるため、河川への影響が考えられますので、調査結果いかなるクーリングタワーの設置等で対策を考えていききたいと思っております。

そして、自然環境面ですけれども、今回は既存のパラウニ火力発電所内の建設を予定しているため、自然環境への望ましくない影響は最小限であると考えております。

そして、最後に社会環境面ですが、発電所は同じく既存のサイトですので、用地取得、住民移転は発生しない見込みです。そして、新規に灰捨て場を建設する可能性がありますけれども、こちらについては既に用地取得がされているということですので、改めて過去に適切に用地取得が行われたかということを確認していきたいと思っております。

最後に、今後のスケジュールですけれども、調査は既に国内調査が開始されておりました、2月の中旬から、そして最後、10月の末までを予定しております。まず、住民協議ですけれども、第1回目、大体4月の終わりから5月の頭と。そして、第2回目は8月を予定しています。環境社会配慮の助言委員会ですが、本日の後、4月の恐らく24日に個別の会合を行い、ドラフトファイナルレポートが出た9月の頭に第2回のワーキンググループを開催させていただきたいと考えております。

以上となります。

村山委員長 ありがとうございます。

それでは、質問ありましたらお願いいたします。柴田委員、どうぞ。

柴田委員 ご説明ありがとうございます。ちょっと1点気になっていたところで、超臨界圧以上ということなんですが、今後のスケジュールも含めて、どのあたりで超臨界圧なのか超々なのか、あるいはASCみたいなものが見込まれるのかというのが決ま

ってくるのかという、その決める段階とちょっと環境配慮のスケジュールの関係について、今わかっていたら教えていただければなというふうに思います。

和田 まず、超々臨界か超臨界かという話なんですけれども、調査開始より一応、両方の可能性ということで進めていく予定ではありますけれども、まず、実施機関に超々臨界の魅力というか、メリットを伝えるために、6月の頭に本邦で研修というのを予定してまして、ここで日本の超々臨界施設ですとか、超々臨界に係るメーカーさんの機器の工場ですとか、そういうところの訪問を予定しています。できる限り、本報告書の中で、具体的なタイミングというのは、基本的にはこちらからは超々臨界の魅力伝えて、最終的には実施機関より超々臨界をつくってほしいという意向を示してもらいたいとは思っていますので、こちらとしてはドラフトファイナルレポート、本調査の最終報告書には超々臨界圧を念頭に置いた報告内容にしたいとは考えている状況です。

柴田委員 わかりました。ありがとうございます。

村山委員長 清水谷委員。

清水谷委員 二つ質問させてください。一つ目は、スライドの7番なんですけれども、この図の中で、発電所の建設工事という形なんですけど、この今スライドで出ている全体が発電所の敷地というふうに考えてよろしいのでしょうか、それとも、居住エリアというのは全く発電所とは別の土地にあるということなんでしょうか。

和田 ありがとうございます。居住エリアなんですけれども、発電所の従業員が住んでいまして、従業員の社宅がある状況ですので、一応この居住エリアも、既設エリアも含めた全体を火力発電所の施設という言い方をしております。

清水谷委員 その場合、今度は地図の左側の白く映っている部分というのは、そのあたりにも何か居住者といえますか、そういう方はおられるのでしょうか。

和田 左側のエリアには居住者はありません。

清水谷委員 どういった土地利用状況なのでしょうか。

和田 すみません。明確にお答えできないので、確認してお答えします。

清水谷委員 それでは、二つ目の質問ですが、スライドの12番で、環境の許認可の部分の環境クリアランスというところで、国の基準に沿ってEIAをやっていく必要があるということだと思うんですけども、インドのEIAの法律によれば、代替案というのは義務化されているのでしょうか。もしご存じだったら教えていただきたい。

和田 代替案はつくることになっております。

村山委員長 よろしいですか。

では、田辺委員、どうぞ。

田辺委員 今の点なんですけど、代替案をつくるということにはなっていると思うんですけども、電源オプションの選択までは、そこは求められていなかったというふうに理解しております。

それから、一つ質問なんです、このインドの石炭火力発電というのは、もう既にJBICがたくさんやっていて、商業ベースで回る案件だというふうに理解しているんですが、これを円借款でやる根拠というか理由をちょっとお伺いしたいんですが。

岩井 おっしゃるとおり、インドのさまざまな火力発電所の事業の中で、円借款でやるもの、JBICさんがやるものといろいろございますけれども、こちらの事業について、この事業に限らず、過去、さまざまな石炭火力発電所を円借款でやっておりますが、少なくとも今回やろうとしている超臨界の案件については、先方政府の方から円借款としての要請が上がってきているというところが1点ございます。

その背景といたしましては、先ほどもご説明いたしましたとおり、さまざまな技術的な検討をしていく中で、環境社会配慮に関するさまざまな付帯設備を整備しなければいけないというところのコストが非常に高くなっていくというところについては、当然、各々の案件の性格を踏まえて公的資金がないと、なかなか厳しいといったところなどもあるため、そういったところも含めて、今回、調査の中で検討していきたいと考えております。

田辺委員 今のは超々臨界ですか、それとも超臨界。

岩井 今ご説明したのは、先方から出てきているのはあくまで超臨界になりますので、それを最終的にどういった形で仕上げていく、我々としては、できれば超臨界以上のものをお考えだと思っておりますので、そこはこれから先方と協議をしていくという感じしております。

田辺委員 ご参考までに。既にJBICも超臨界の石炭火力発電所を何基か融資しておりますので、超臨界に追加性は今ほとんどないというふうに言えると思います。

村山委員長 ほかはいかがでしょうか。塩田委員。時間が結構来ていますので。

塩田委員 7ページのところでちょっと確認なんですけれども、発電設備の6と7と8と9というのは、既設で稼働されているんですか。

和田 8と9は現在建設中になります。

塩田委員 建設中なんですか。

和田 はい。

塩田委員 動いているのであれば、環境関係の何かトラブルが発生しているのかなというふうに思ったんですけども、今、動いてないんですね。わかりました。

村山委員長 これから動くということですね。

日比委員。

日比委員 ありがとうございます。CO<sub>2</sub>関係の言及がなかったかなと思うんですけれども、これは気候変動緩和策という位置づけではないという理解になるのでしょうか。

和田 CO<sub>2</sub>の削減量についても協力準備調査で詳細は確認していく予定ですし、超臨界圧以上になりますと、恐らく気候変動案件としての検討というのもできると思

ますので、前向きに考えております。

村山委員長 まだご質問あるかもしれませんが、少し時間が過ぎましたので、ここ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、今日ご説明いただいた三つの事業を含めて、今後のスケジュールの確認をさせていただきたいと思います。

では、事務局からご説明をお願いいたします。

柿岡 それでは、別紙1、議事次第の裏側を確認ください。

本日、3月6日、57回全体会合ですけれども、3月は残り、ございません。

4月のスケジュールとなりますが、4月6日、第58回全体会合が年度明けの初回となります。こちらは会議室がここ本部113会議室でなく、隣となります。111、112連結となりますので、次回、4月のときにはご留意いただければと思います。

次、4月のワーキンググループとなりますが、4月10日、4月17日、4月20日、4月24日と、インド中心としてございますが、まず最初、4月17日のフィリピンの南北通勤線事業でございます。これは今回ご確認させていただく項目にもなりますが、実は備考欄にもございますが、スコーピングの段階で多数の委員の方にご対応いただきましたが、今回、こちらのほうで当初アサインさせていただいている委員の方と、石田委員と二宮委員、お二人が重なっています。それ以外の方も含めて、前回スコーピングを担当された委員の方で、もしご都合よければ、より効果的・効率的かと考えておりますが。この場で突然で恐縮ですけれども、もしこのスコーピング段階でご担当された方で、可能であればご協力をいただける方を募らせていただきたいと思いますがいかがでしょうか。さらに、4月20日の前後する会議でも松行委員、作本委員がこのスコーピングで重なっておりますので、もしそういった関連でご協力いただける場合は、この4月20日の委員も含めて調整をしたほうがよろしいかなと考えております。もし可能な方がおられれば、まず最初にご確認させていただければと思います。

谷本委員 じゃ、17日、余裕があれば入ります。

柿岡 はい。谷本委員、4月17日。ありがとうございます。

では、よろしいでしょうか。石田委員、二宮委員、谷本委員が前回から、スコーピングの段階からご協力いただけるということで。では、当日、6名となりますけれども、よろしいでしょうか。では、まず4月17日は、今の5名に加えて谷本委員の追加ということをお願いいたします。

その他、ではまとめて、4月10日、4月13日、4月20日、4月24日、4月27日でご都合の悪い方等おられましたら、お願いいたします。また、追加でご希望という方がいらっしゃれば、お願いいたします。

日比委員、お願いします。

日比委員 13なんですけれども、申しわけありません、ちょっと都合が悪くなってしまいましたので、お願いできればと思います。

柿岡 では、4月13日、日比委員が不都合ということで承りました。

日比委員 もし、余裕があれば、24に入れていただければと思います。

柿岡 では、4月24日に日比委員、追加をお願いします。

村山委員長 今日ご欠席なんですが、柳委員、多分24日は欠席されると思います。

同じIAIAの国際会議におそらく出席されると思うので。

柿岡 では、柳委員、4月24日は欠席ということで、あらかじめ……

村山委員長 一応、ご本人に確認していただいて。

柿岡 はい。確認させていただきます。

ほか、4月、よろしいでしょうか。

それでは、5月、まだ予定の段階ですけれども、現時点で不都合という方がおられれば、お願いいたします。塩田委員、お願いします。

塩田委員 5月22日、既に予定が入っているので、29日のほうへ移動していただけますか。

柿岡 では、5月22日の塩田委員を削除いたしまして、5月29日にいたします。ありがとうございます。

よろしいでしょうか。それでは、現時点でのスケジュール確認をこれにて終わらせていただきます。ご協力ありがとうございました。

村山委員長 ありがとうございます。

それでは、あと、今日はガイドラインの運用見直しのできれば最終回とさせていただきます。切りがいいので、ここで5分程度休憩をさせていただきます。

午後3時45分休憩

午後3時52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、ガイドライン運用面の見直しということで、今日は第6回のワーキング報告、それから見直し結果報告ということで、全体を通して資料を用意していただいています。

では、最初に事務局のほうからご説明いただくという形でよろしいでしょうか。

渡辺 ありがとうございます。事務局のほうから、後ほどスライドで山邊が運用面の見直し結果報告という形で全体報告を申し上げますけれども、その前に前回の全体会合で若干宿題となりメール審議という形で議論させて頂きました第6回のいわゆる自然生息地に関する項目を事務局のほうから簡単に報告差し上げて、それに引き続き山邊のほうから全体の報告を差し上げたいと思います。

皆様のお手元に、こちらの運用面の見直し結果報告というパワーポイントの資料に、その別紙として第1回から全体の各グループの検討要旨をつけております。それで、こちらの6ページをご覧くださいますと、第2回と第6回のワーキンググループ検討分という形でまとめて掲載をしております。6ページは、ワーキンググループの議論の背景、

経緯を記載しております。今日は、このうちメール審議を通じて変更のあった点のみをご説明申し上げたいと思います。

まず、12ページの第6回ワーキンググループ「重要な自然生息地」における事業実施条件のうち、FAQに記載した「『重要な生息地または重要な森林の著しい転換または著しい劣化』を伴わないようにするためには、どのような配慮が必要ですか？」というところですが、こちらの回答のうち、前回の全体会合で日比委員ほかからコメントがあったと記憶しておりますけれども、答えのうちの(2)の「合理的な期間にわたって、以下に示す絶滅危惧種の個体数に純減をもたらさないこと」と。この純減という言葉が当時はガイドラインと同じ言葉を用いて、著しい劣化を伴わない、著しい減少をもたらさないことという形になっていたと思いますけれども、こちらにつきましては、ご指摘いただいたとおり、IFCの「ネットリダクション」の日本語訳ということで、「純減」という形でFAQに掲載したいという変更をしております。

もう1点が、今度は15ページをあけていただきまして、14ページの今度は問いの、「『プロジェクトは、原則として、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の外で実施されねばならない』とありますが、例外的に実施されるのはどのような場合ですか？」というところの、答えは変更しておりませんが、15ページの一番最後のワーキンググループの主要な提言というところに、議論の結果を反映して、最後のポツとして、「プロジェクトを実施可能とするため、『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』を相手国政府等が変更する等の問題が発生していることが、国際会議等でも提起されているため、こうした実情を認識し、慎重な対応を行う必要がある」という問題提起をこちらに記載させていただいて、今後の我々の検討課題というふうにさせていただくという、2点の修正を前回の全体会合の資料からさせていただいております。

以上、簡単ながら報告となります。

村山委員長 ここで切りますか。

今の点が第6回のワーキングの報告という形で、少し時間がかかった部分ですが、最終的にこのような資料の記載になっているということです。

主査の松下委員から何かコメントありますでしょうか。特になければ結構です。よろしいですか。

では、ほかの委員の方々、何かありますでしょうか。よろしいでしょうか。高橋委員。

高橋委員 この議論に参加していながら、今になってなんです、この15ページの「プロジェクトを実施可能とするため、」云々とありますが、この「可能とするため、」という、可能とするためにいろいろ実情に慎重な対応を行う必要があるというふうな感じに読めなくもないのかなという気がします。これは確か議論の中では、相手国政府といいますが、相手国の中でプロジェクトを実施するために、いろいろ変

更するということが起きているという指摘だったかと思います。ですから、「プロジェクトを実施可能とするために」云々というふうにしたほうが、その辺の誤解がないのかなというふうに、今になって恐縮なんです、そんなふうに思いました。

村山委員長 すみません。修正案は、「ため、」ではなくて「ために」ということですか。

高橋委員 皆さんが現状で誤解がないというなら、別にそれは私だけです、特にこだわるつもりはございません。

渡辺 事務局の理解としましても、高橋委員と同じで、もし文章の変更が必要であるならば、ご提案のような「ために」という形にするか、もしくは、「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を、プロジェクトを実施可能とするために相手国政府等が変更する」という文章の入れかえであれば、意味が通じるかなと。どちらでも構わないと思います。

村山委員長 今、後におっしゃったほうが多分、伝わりやすいですね。

渡辺 では、そのように修文をいたします。

村山委員長 そのほかいかがでしょうか。鋤柄委員、どうぞ。

鋤柄委員 これも言葉の問題です。13ページの3番目の黒丸ですが、こちらの主要な提言のところは、「絶滅危惧種の個体数に著しい減少」となっています。「純減」と変える前の文言をそのまま持ってきているので、表現が違ってきます。ワーキング中でのご発言は、この「個体数の著しい減少」ということだったので、その発言を正確に載せるという点ではこの表現ですけれども、これは恐らく公開の資料になっていくと思いますので、そのときはFAQとの対応が何かわかるような、ご発言の内容を変えないということであれば、FAQの答えの「純減」に合わせたほうが誤解は招かないと思います。冗長ですけれども、例えば括弧でくるんで、「FAQでは純減」とか、そういう表示をすとかされたほうがわかりやすいのではないかと思います。

以上です。

篠田 審査部、篠田です。ご指摘ありがとうございます。

すみません、私も記憶に頼ってお答えいたしますと、一番最初のパワーポイントは確か私も「純減」で出させていただいておって、「純減」で議論させていただいておったと思います。それで、その後、いろいろなご意見をいただいて、我々もいろいろ考えて、「純減」ではなくして、また「純減」に戻したというのが今の経緯だと思っております。ですので、ご指摘の点のところは、「純減」ですね、4.2の主要な提言のところの3ポツは、本文のほうに合わせて、「個体数に純減をもたらない」という形で合わせて戻すようにいたしますので。そのような形で修文させていただきます。どうもありがとうございます。

村山委員長 よろしいですね。

ほかいかがでしょうか。大体よろしいですか。

もしよろしければ、これで第6回の部分も一区切りがついたということで、全体を通してご説明をお願いいたします。

山邊 審査部の山邊でございます。

これで当初予定しておりました論点、全て議論させていただいたということで、これまで主査の松下委員を初め、副主査の松本委員、作本委員を初め、皆様には通常の個別案件のご助言に加えて、これにもいろいろと貴重なアドバイスをいただきまして、かなりご負担になったかと思いますが、おかげさまでこのように終わらせることができました、ありがとうございます。

今後の予定としましては、4月のなるべく早いタイミングで私どものウェブページで公表したいというふうに考えておりますが、その際の公表資料、これを事前にご説明をさせていただきたいということで、今日、資料を用意させていただいた次第でございます。

資料、大きく三つから成るわけですが、先ほど渡辺のほうから説明をしましたこの別紙、これが見直し結果のそのものといいますか、中心になるものですが、これはこれまでまとめたもの、基本的にはそのままでございます。若干、まずタイトルを、これまでワーキンググループ結果としていたものを、全体会合でのご確認を経たということで、それ相応の修正を行っております。それから、日付をご確認いただいた全体会合の日付に修正し、その他は誤字脱字とか、あとは用語の統一、例えばガイドラインとか環境ガイドラインとか環境社会配慮ガイドラインとか、いろいろ混在しておりましたので、そういった用語の統一を行ったということで、基本的にはまとめていただいたもの、そのままでございます。

これを公表するわけですが、これだけでは一般の方々にはよくわからないということで、背景の説明として、このパワーポイントの資料、こちらをご用意させていただいたということでございます。あと、もう一つが、最後につけております参考資料ということで、これは論点の抽出のときに使わせていただいた資料で、これもでき合いの資料でございます。このパワーポイントの資料のみがそういう意味では新しい資料でございます。内容的には別に新しいことは何もありませんけれども、一応これが資料としては新しいもので、ちょっとこれについて簡単にご説明をさせていただければと思います。おさらいも兼ねてということで。

まず、この資料、構成としましては、背景、目的、それから方針と体制、それからスケジュール、それから論点をどうやって抽出したかということと見直しの結果、それから今後の予定と六つから構成しております。

次のページでございますが、背景と目的、これは年度の当初にいろいろお話しさせていただいたところでございますが、基本的にはガイドラインの規定で5年以内に運用面の見直しを行うことが定められておりますので、それに従って行いましたということでございます。

(2)、そうはいつでも運用面の見直しとは何かというところで、これはこのガイドラインを作成した当時の有識者委員会でも議論がございまして、その議論を踏まえてこの目的ということでさせていただいています。具体的には、運用面で実際に生じている不都合のうち、10年以内の包括的な検討を待たずに対応すべきものについて、その解消を図ることと。こういった背景、目的に基づいて、私ども、見直しを行ってきたということでございます。

これも年度当初にこの全体会合の場でいろいろお話をさせていただいたところではございますが、こういった方針、体制で見直しを行いましたということで、まず方針としましては、ガイドラインの解釈と運用について、実際に不都合が生じているものを整理すると。それから、ここはご提言をいただいたところですが、10年以内の包括的な検討、これにつながるものにすると。この二つの方針を立てさせていただいたと。

それから、体制としては、ここではもともと委員の方から、JICAがやっぱり主体となってやるべきではないかとか、あとは、助言委員会ではなくて、また別の委員会のようなものを立ち上げなくても大丈夫かとか、幾つかご意見をいただいたところでございます。結局、結論としましては、もちろんJICAが主体となって見直しを行うということではございますけれども、この環境社会配慮に関する専門性、それから実際の運用にかかわっていただいているということ、その他、透明性・客観性を確保できるということで、助言委員会に見直しに係る助言を求めるということにさせていただいた経緯がございまして。

そのために、設置要項を改正し、かつワーキンググループを設置して、そこに關心のある委員に参加していただくという形をとらせていただきました。結局、数えてみますと、各回、平均10名弱、9名か10名の間ぐらいのご参加をいただいたということになります。全体会合、ワーキンググループは全て公開とさせていただいて、その他の助言委員以外の外部の方の傍聴及び発言も可能とさせていただいたと。それから、逐語の議事録も公表をさせていただいております。こういった方針、体制で行いました。

スケジュールですが、ちょうど1年前の全体会合でご説明をさせていただいてから始めて、約半年ですね、枠組み、それから論点の抽出、そういったところを検討させていただいたと。8月からまた半年強かけて、個別の論点についてご議論をいただいて、今日に至るということでございます。

すみません。論点の抽出でございますが、助言委員の皆様、それから途上国政府、それからJICA内、この意見を踏まえて抽出をさせていただいたということで、具体的にどうしたかというところでは、まず過去の助言委員会の全体会合の議事録を全て精査いたしまして、そこで課題として指摘されているもの、これを洗い出したと。ただ、漏れているものもあるかもしれないし、この機会にせっかくなので議論をしたほうがいいというものもあるかもしれないので、委員の皆様追加的に意見を求めさせて

いただいたということでございます。

これとは別に、ガイドラインの運用にかかわっている途上国政府、それからJICAの内部にアンケートの調査を実施いたしました。この結果は参考資料1、2としてつけてございますが、これは8月の全体会合でご紹介をさせていただいたものと同じでございます。こういったものを踏まえて、19の論点を抽出させていただきました。これも、論点のまとめる際に使った資料を、8月の全体会合で共有させていただいていますが、参考資料3としてつけさせていただいております。

19の論点、次のスライドにございますが、こういった形で19の論点を抽出したということでございます。これに基づいて助言委員会のワーキンググループ、11回ですね、これでご議論をいただいたと。その内容を踏まえて、それで結果を取りまとめて、全体会合で見直し結果として最終化をさせていただいたと。これが先ほど申し上げた別紙1から10ということになります。ワーキンググループ、合計で11回開催いたしました、ワーキンググループではJICAから、国際機関の規定等を参考に論点に係る説明資料、見直し案を提示させていただいたと。ワーキンググループ参加委員の間の議論・助言を踏まえて見直し内容を取りまとめて、全体会合での確認を経て、見直し結果として最終化した。

見直し結果には、よくある問答集の改定・追加、それから運用方針、これらを記載しまして、また、将来的な検討課題を主要な提言として記載をしたということでございます。

見直し内容、見直し結果についての詳細は別紙につけておりますので、このスライドでは各回のワーキンググループで何をしたかということに記載しております。おさらいとして簡単に申し上げますが、第1回では、不可分一体の事業、「派生的・二次的な影響」、「累積的な影響」、これの解釈について明確にしたと。

それから、第2回、これは第6回とあわせてということですが、「重要な自然生息地」、「著しい転換または著しい劣化」、「自然保護や文化遺産保護のために特に設置した地域」の用語解釈について確認したと。

第3回、ここはPPPインフラ事業、それから中小企業海外展開支援事業、こういった制度概要を共有いたしまして、これがガイドライン適用対象であるということを確認にさせていただいたと。

それから、第4回は、ここは議題二つございましたが、どのような人を社会的弱者と見なして、ステークホルダー協議を計画・実施するか、この留意点を明確にしたということと、もう1点、気候変動について、気候変動の取り扱いに関するJICAの取り組みを紹介した上で、将来的な検討課題を整理したということです。

それから、第5回は、戦略的環境アセスメントのJICAの運用方針を明確にしたということと、あと、スコーピングを行う際に用いるマトリックスの考え方を整理したと。

それから、第6回は、これは第2回と一緒に、今日ご確認をいただいたところでござ

います。

第7回は、多数の論点があったんですけども、送電線に係る電磁界の扱いについてJICAの運用方針を明確にした。それから、相手国の国内法とガイドラインに相違があった場合の扱いについて、JICAの運用方針を明確にした。それから、プロジェクトと災害の間にいろいろな関係があるということを踏まえて、その環境影響評価の必要性について認識を共有したと。これが第7回。

それから、第8回は、環境社会配慮に関する費用便益分析の取り組みについて、現状を共有させていただいて、今後、具体的な方向性を検討する際の考慮事項について協議をさせていただいた。

それから、第9回は、緊急時の措置、これの適用事例を紹介して、具体的な手続について確認をした。

それから、第10回は、カテゴリB案件の取り扱いについて、その手続を明確にした。

それから、第11回は、エンジニアリング・サービス借款の制度概要を共有し、同借款を活用して環境アセスメント報告書が作成された場合の手続について、確認をさせていただいたと。以上、11回のワーキンググループを行わせていただいたということになります。

最後に、今後の予定でございますが、これを私どものウェブサイトで公表をすると。基本的にはそれと同じタイミングで、今回の見直し案に基づいた改定のFAQ、これを私どものウェブサイトで公表をする予定でございます。

それから、見直し結果の適用につきましては、これは順次開始をすると。用語の定義のようなものは、もう既にそれに基づいて運用をしているというようなところもありますが、手続を一部変えるようなもの、それは若干、内部の手続等も、内部の周知等も必要ですので、順次ということでございます。

それから、今回、FAQには含めませんでした。将来的な検討課題等として、主要な提言というものをいただきましたので、それを今後どうするかと。ガイドライン施行後10年以内に行う包括的な検討に向けて、どうするかというところの対応を検討してまいりたいというふうに考えております。

以上でございますが、この資料を、繰り返しになりますが、公表をしたいと考えてございまして、今後、内部の決裁手続等もございまして、それを経た上で4月早々に公表ということで考えております。

以上でございます。

村山委員長 どうもありがとうございました。1年間のまとめということで資料をご紹介いただきました。

では、どうでしょうか。主査、副主査の方から何かコメント、ありますでしょうか。松下委員、特に。

松下委員 特には追加すべきことはないと思いますが、毎回、熱心に審議に参加し

ていただいて、メール審議等も大分時間がかかったものがありました。最終的には10年目の見直しに向けたステップがよくできたんじゃないかというふうに思っております。

村山委員長 作本委員は。

作本副委員長 3人ももちろん一生懸命やったかもしれませんが、むしろJICA事務局の方々と委員の皆さん方が入って、いろんな専門的な分野がありましたけれども、ご協力をいただきまして、ここまで来られたような気がいたします。

私のちょっと個人的な感じですけども、今、これはガイドラインに手を加えないという前提のもとで、いろんな好ましい方向を模索してきたんですけども、やはり5年先のガイドラインの見直し的时候には、ガイドライン自体をできるだけ実態に、あるいは好ましい方向に合わせて、変えることも含めて、英断を振るって、何か動いていただければ、個人的にありがたいと思っています。

以上です。

村山委員長 では、ほかの委員の方から何かありますでしょうか。はいどうぞ。

田中副委員長 すみません。一つ手前の見直し結果のこの別紙というところで、確認です。私の理解がまだ不十分なところがあるかなと思いますので。

具体的にはページ24と21の関係です。これは私がいつもこだわっているベースラインの話ですが、21に、FAQの2のところ、「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？」という問いに対して、答えのほうで、「現在の傾向が継続した場合の排出量をベースラインデータとして評価します」と。このことは、未来の、事業が実施着手されるであろう、例えば10年後とか5年後のそういう状況、あるいは事業の完成時ですかね、運用開始時の状況を想定して、その場合に現在の傾向が継続した この継続というのは多分そういうことかなと思います。その時点、例えば2030年の時点の値をベースラインデータとすると。そういうふう読んでいいですよという話なんですね。

そんなふう読めるのであれば、24ページに、この委員会の主な提言のところの下のポツのところですが、「JICAの気候変動対策支援ツール/緩和策等の方法論に基づきベースラインを設定」と。「そのベースラインとの比較により緩和効果を判断している」。それから、その後は、「GHGの排出についても、他の項目同様、現状を基準点として影響を判断する場合も」、これは後半のほうは多分、現状とGHG等の排出の状況ということなので、これはベースラインの考え方とはちょっと違うかなと思うんです。ですから、その前のところだと思うんですが、この気候変動対策支援ツールの方法論というのは、今言ったように、例えば2030年の将来の排出量を推計するという、そういう方法論が含意されていて、その方法論に基づいて算定された値がこのベースラインになると、そういう理解でよろしいかというのが私の質問です。すみません、確認です。

柿岡 ご指摘ありがとうございます。まず、21ページのベースラインシナリオのことでございますけれども、ご理解のとおりかと思えます。もともとBAUという表現、business as usualという表現が、これまたBAUの定義がわかりにくいのではないかとということで、それをわかりやすくし、「現在の傾向が継続した場合の排出量」という表現に直したと理解しております。

24ページにまいりまして、気候変動対策支援ツールのこのベースラインというのは、基本的にはこの考え方となります。ですから、現在の傾向が継続した場合で、その対応なのですけれども、その次の「他の項目同様、現状を基準点として影響を判断する場合もあり得る」というのは、こちらが提言としていただいている項目になりますので、ここの前文の部分と比較して、こういうこともあるのではないかと提言をいただいたという理解となります。

田中副委員長 後半のほうはどちらかというと例外的というか、そういう場合もあり得るといふ、そういうある種の注釈をつけたという理解ですかね。前半のほう、前文のほうが本来のあり方だと、そういう理解ですね。

柿岡 我々としての考え方はFAQで示しているということで、委員からご提言いただいたものが主要な提言に含まれているということになります。

田中副委員長 了解しました。

村山委員長 そのほかいかがでしょうか。大体よろしいでしょうか。

先ほど山邊さんからご紹介いただいたこのパワーポイントの資料も、公表されるという理解でよろしいでしょうか。

山邊 はい。今日お配りしたものの、これ一式を公表させていただきます。

村山委員長 わかりました。そうしますと、若干、修正というか、変えたほうがいかなというところが幾つかありますのでご紹介させていただきます。

一つは、4ページ目で、方針と体制があるんですが、方針の最初の黒丸で、「実際に不都合が生じているものを整理する」という表現ですけれども、少しこれは強い気がするんですね。不都合が生じているものも確かにあったんですが、それ以外に、よりよいものにするための議論も結構あったような気がするので、ここは素直に「見直しが必要なもの」というふうに書いたほうがいい気がします。

それから、この資料は多分、5年後にかなり生きてくると思うということと、やはり主査、副主査の方々は相当貢献をいただいたので、お名前をぜひ明記をしていただいたほうがいいと思います。下の体制の三つ目のところですね。

それから、あとは、8ページ目にある議論の経過ですけれども、ワーキングだけではなくて、メール審議での議論が相当ありましたので、メール審議も行ったということ、どこかに書いておいたほうがいかなという気がします。例えば、最初の黒丸のところ、「WG参加委員間の議論・助言を踏まえて」というところに、「メール審議を含めた」というような言葉を加えるような形で、会合だけではないということがわ

かっておいたほうがいいかなという気がします。

それから、あと、もう一つは、望ましくはという記載ですけれども、先ほども最後におっしゃったように、5年後、これがどう生かされるかは結構大きいような気がしています。そういう意味では、多分、論点ごとにどういった主要な点があったのかが、一目でわかったほうがいいかなという気がします。今の資料は、ワーキング会合ごとに整理されているんですけれども、論点ごとに主要な提言・意見が整理できているような資料もあったほうがいいような気がします。これは、5年後を担当される方が資料を突き合わせればわかることですが、もしそういう形が可能であれば、何かの整理ができればいいかなということです。

以上です。

山邊 ありがとうございます。確認をさせていただきます。

今4点ほどいただきまして、まず1点目がスライドの4ページ、実際に不都合が生じているものだけではないということで、ここは「実際に不都合が生じているもの」ではなくて、「見直しが必要なもの」ということで修正をする。

それから、同じスライドで(2)の三つ目、3ポツのところ、主査1名、副主査2名というところに、主査と副主査2名のお名前を入れさせていただく。

それから、3点目が、スライドの8の「WG参加委員間の議論」のところに、例えばですが、括弧して「メール審議を含む」といったような形で、メール審議についても追記をさせていただく。

それから、最後、4点目の提言の部分ですね。実は、この見直しの結果をどのようにまとめるかというところでは中에서도いろいろ議論があって、この見直しの、提言のみならずこのFAQも含めて、何か圧縮版をつくれなとか、提言のところだけでとか、いろいろ考えたんですけれども、いずれにしろかなりの大部にやっぱりどうしてもなってしまうと。FAQも提言もそれぞれかなり分量としては多くいただいていますので、若干難しいなということで、今のような形になったということで、ちょっと正直申し上げて、どうしたものかなというのが今のとりあえずの印象でございます。

村山委員長 わかりました。ご検討された結果ということであれば理解しますが、5年後を担当される方が少し資料を突き合わせるのに時間がかかるかなという気がしたので、論点ごとに整理されたものもあってよいのではないかなという気がしたということです。

作本副委員長 作本ですけれども、今ご指摘のあった、村山委員長の冒頭の「実際に不都合が生じている」という、4ページだけじゃなくて、3ページ目にも同じポチの中に表現が入っていますので、あわせてどうするかということを考えていただければと。

山邊 3ページ目のものは、これはもともとこういう議論が、有識者委員会で、不都合があったものについて見直しをしましょうというような議論があって、それをベー

スに私ども、議論を始めさせていただいたと。ただ、実際やっていく中で、それだけではなくて、別に不都合が生じてないけれども見直しが必要なもの、これを議論させていただいたということで、この三つ目のスライドは、どちらかという前提といえますか、所与のものとして。4ページ目のほうは、今回新たに方針としてやったもので、こちらだけ変えさせていただくということで、もしよろしければ。

作本副委員長 わかりました。ありがとうございます。

村山委員長 では、ほか、大体よろしいでしょうか。長谷川委員。

長谷川委員 主査の方々は本当にお疲れさまでした。数多くのこれ用のワーキンググループを開かれて、私は2回か3回しか出る機会がなくて、大変残念だったんですけども、それぞれに大変勉強させてもらって、ありがとうございました。

それで、スライドの10番目、今後の予定のところなんですけど、今回のいろんな結果を踏まえてということなんですけれども、特に二つ目、見直しの結果の適用を順次開始というふうなことなんですけど、我々、助言委員として今回の結果をどのような形で踏まえながら助言活動に生かしたらいいかということなんですけれども。その上のスライドのほうに、各項目ごとに結果、要約したものが出ておりますが、明確になったとか、あるいは整理ができた、あるいは確認ができたというものに関しては、我々、助言委員としてかなり共通した認識が出てきて、自信を持ってそれを助言に反映していくということで、ほぼ間違いがないと思うんですが、そうでないような、例えば提言があったとか、例えば第8回目にやった費用便益分析云々かんぬんというあたりは、やっとなら共有ができたというあたりのことしかなくて、我々のこの今後の活動、あと5年間の間でですけれども、やはりここにあるように、明確化されたとかあるいは確認したとか、かなり方向性が我々の中で共有化できたものに関しては、我々は反映させていくと。それから、まだまだ提言であって、まだまだ共有段階だよというものに関しては、それなりの助言のレベルになっていくと。そういうふうな捉え方でよろしいんでしょうかね。ちょっと個人的に今後の活動をとと思うんですが。

山邊 今のご指摘の点、私どもの理解も基本的にはそのような形でございます。明確にしたもの、どちらかというところはFAQ、それから運用方針といったところにあらわれているかと思えます。主要な提言のところは、なかなか私ども、その必要性は理解しても、今すぐにこのとおりにするというのは難しいようなもの、そういったものが中心に、いわば将来的な課題といえますか、10年目に向けた課題といったものが入っているかと思えます。ですので、これは私ども、今後これをどうしていくかというところを検討させていただくというような位置づけのものでございますので、そういったご理解のもとに今後ご助言をいただければというふうに考えております。

村山委員長 よろしいでしょうか。ほかの委員の方々はよろしいですか。

では、少し字句の修正等ありますが、この形で見直しの結果の報告をまとめていただくという形で進めていただきたいと思います。

繰り返しになりますが、この間、主査の松下委員、副主査の作本委員、それから今日ご欠席ですが、松本委員の3名の方には、特にご尽力いただきまして、本当にありがとうございました。ほかの委員の方々も相当ワーキングに、私の想定以上にご参加をいただいて、非常によいものになったと思います。

さらに、主要な提言のほうに回った部分がありますが、これから5年後のガイドラインの改定の議論の際には、恐らくこの結果はかなり生かされるというふうに思いますので、そこまでにつなげられたということの意義は大きいかなと思っております。どうもありがとうございました。

では、この議題、これで終わらせていただきます。

では、その後は、その他、それから今後のスケジュールですが、次回の会合について確認をいただければと思います。

柿岡 次回全体会合でございますけれども、4月6日2時半より、こちらJICA本部となります。先ほど申し上げたとおり、場所がこの113会議室の隣の111、112になりますので、その点をご留意いただければと思います。

スケジュール確認は以上となります。

村山委員長 委員の方から何かありますでしょうか。よろしいですか。

もしなければ、これで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4時35分閉会