

2018年4月11日(水) 16:00~18:00前 JBIC・NGO 会合記録

<参加者>

◆JBIC：朽木、畑、鈴木、伊中

◆NGO：津山(AJF)、秋本(ATTAC Japan)、渡辺(JVC)

<場の設定の背景>

約1,000kmに渡るナカラ鉄道の周辺地域において、事業者が環境影響評価に基づき特に影響が大きいと思われる88か所で「対策」を取っているとのやりとりが前回までにあった。これについて、いったんは「企業から情報を得て」と言われていたが、昨年財務省での協議会で、守秘義務契約書が一方的に送られてきたこと、税金を使った事業においてこれが受け入れられないことを伝え、財務省・JBICが責任をもって情報開示を行うよう要請していた。これに対して「情報を開示したい」ということで、JBIC→NGOに説明したいため会合の場を持ちたいとの要請があり、これまで協議会やJBICとの会合で本件に対応してきた津山・秋本・渡辺3名がJBICを訪問した。なお、連絡は広報担当官よりあり、その際「呼んでいただくのであれば、行った甲斐があると思える場にしていただけるよう、これまでも繰り返しお願いしている通り当日はハードで資料をいただきたい。情報開示に努めていただきたい」と要請していた。

<本日のやりとり>

1. 本題に入る前

ーNGOから、書かれた資料の提供あるなしにかかわらず、情報を間違えて記録しないためにも、面談の「録音」を要請した。

ーJBICから却下される。その理由として、「出す情報は企業の保有物」との説明があった。

この点について、以下のやり取りがなされた。

NGO：その中でも出せる情報を出してもらっている。我々はそれを同僚やモザンビークで直接影響を受ける方々に報告する責任があり、出せる情報のやりとりで録音ができないということの意味がわからない。あるいは資料で出すべき。

JBIC：NGOからの「要請があるから」出しているのであって・・・。

NGO：公的資金を使って融資をしている以上、情報が企業の保有物だから出せないというのは筋が通らない。

NGO：環境社会配慮ガイドラインがあり、JBICが融資→モニタリングすることで現地への被害・影響を抑えることができると説明するのであれば、今回の情報はJBICの責任において出すべき。

NGO：そもそもこちらからは融資対象の事業下で被害が起きていることを報告している→

これに対応しているというからその情報を提供するとなった。その文脈を考えても情報は市民のものであり、開示はJBICの責任。

NGO：出せる情報として（だけを）出しているのだから、そもそも“資料”としてなぜ紙で出せないのか。要請があったから出すことがそもそもおかしい。現地の被害回復に努める立場にいるならば、要請ではなくて積極的に開示して、情報共有して、事態の改善に努めるべきなのではないのか。

JBIC：“出し方”も企業と合意しており、今回は録音をとっていい、紙で出していいということになっておらず、これから資料を提示しながら口頭で説明できる。それが全て。

NGO：今回も前々からも言っているとおり、公的資金がつき込まれていて、現地住民の暮らしに直接影響を与えるような事業について情報が企業の保有物というのはどう考えてもおかしいため、今後、どこまでが企業の営業に影響を与える情報で、どこまでは公的な情報として取り扱うのか、企業と議論を進めて改善を検討するように。

よって、今回の面談時の対応は次のようなものとなった。

- A4一枚に「対策」の写真が6枚だけ載った資料+対策を取ったポイントを示した地図をA4八枚程度に分けた地図（縮尺も違い、間も飛び、駅がどこかもわからないもの）を提示しながら説明。
- 資料は見せるだけ。最後に回収
- 録音は却下

そこで、その場で面談の記録を取り、議事録を起こしたものが次である。

<議事録>

JBIC 1：資料の説明から。

- 1枚目。6つ写真が掲載されている。88か所において何等かの対策とっていると言ったうちの一例を写真で示した。
 - 左上、住民が線路に立ち入って事故やケガをしないようにフェンス (Wall fence) を設置。安全網として張っている。どこにあるかは地図で説明。
 - 上段真ん中の写真は、歩行者が鉄道を横断するときの道、右側が、歩行者や者車両が横断する道で踏切と警告版が設けられている。住民の方の理解の手助けとして設置した。
 - 下段左。上段の真ん中の写真のように線路上に「通路」をつくるだけではなくて、線路の上に歩道橋をつけている。
 - 下段真ん中が、自動車が鉄道を安全に横断できるようにしている箇所。
 - 右下が井戸 (Kuntola village – borehole Chikwawa、というキャプションでし

た)。現地住民にとって井戸は生活上必要なものだが、線路によって汲みにいけなくなることもあり、その被害をなくすために事業者が提供した。

- これら以外に、トンネル建設などの対策をとっている。昨年末までに 88 か所の対策が完了した。
- どういう観点でこれら 88 か所を選んだか。地域住民の移動や安全面に与える影響について緩和策がどうとれるかをまず調査した。その上で 88 か所を選定するにあたってのクライテリア。いくつかあるが、
 - 1 点目が、住民の生活に必要な設備、たとえば井戸や学校、市場などいろいろあると思うが、そういったものが鉄道ひいたことで分断されたり、そこに行くために線路を横断する可能性があるところを見ている。こういう影響が頻繁にあるところでは、最初に述べた 6 つの対策のいずれかが必要となる。
 - 2 点目が、居住地や農地、住民の所有地が存在しているところ。そこに入ると安全面での影響があるということで対応。
 - 3 点目、堤防や斜面があつて、見通しがよくないところがあると間違つて線路に入って事故が起きることがある。住民の安全性からこうしたことを分析して選んでいる。
 - 4 点目が、鉄道がとまる待避線というのがあり、止まって、ストップしている際は、横断できない住民がいる。より頻繁に止まる場所は対策が必要。最後の点は、住民の方がどのくらいの頻度で線路を横断しているか、あるいは住民からの具体的な要望があればそれを踏まえてリスク分析をし、まずはどこを集中的に対応するかを分析。昨年末までに 88 か所で対応した。

NGO : 88 か所のうち、どういう対策を取っているかの内訳は。我々が知っている事例としては、それまでも鉄道は普通にと通っていたのが、谷のように掘られた線路が敷設され、そこで子どもが登れなくて落ちてなくなる、事故が起きるといったケースがある。

JBIC 1 : 堤防などにより線路があるのがわからないと説明した箇所がまさにそう。見えなくて落ちてしまつてというのはリスク対応として考慮している点。

NGO : 「Stop」という看板は英語。モザンビークでは英語は使われていない。ポルトガル語。人びとへの配慮がない。

JBIC 1 : 確認したい。続ける。資料 2 ページ目以降は地図。地図を使いながら具体的にどこでどの対策を取っているのかを説明する。

JBIC 2 : 一番最初がモザンビークのモアティゼ。石炭の山がある地域で、これから地図は順番に東へ移り、最後の資料がナカラ港のそば。

- 最初の地図。モアティゼの石炭の山からマラウィの国境。茶色の線の上に記号がいくつかついている。赤で×がついているのが4か所。これは自動車の横断道。黄色が歩行者用の通路がついた鉄道橋。これが1か所。(地図縮尺を見ると、45km くらいの範囲。)
- 次。マラウィの中。右下にセクションが示されている。セクション3A、5A、5B、5Cがマラウィに位置する鉄道。途中まで新設で他が既設。Nkayaまで新設、そこから先が既設。モザンビークの部分と同様に赤い×と青の×がある。マラウィ内に全部で11か所ある。いずれも車が渡れるようにしている。青は踏切がついている、赤はついていない。他に青と茶の人の絵がある。これも数えるとマラウィ内に11か所。これらは歩行者用の横断路。茶は踏切がついている。青はついていない。また、オレンジ色の四角のなかに横線のマークのものは、鉄道用の橋に歩行者用の道路がついているもの。9か所ある。
- セクション5bの地図でも歩行者用の道路がついている自動車用横断道がある。□のなかにxがあるのが、フェンスの写真をお見せしたが、それにあたる。黒色の四角枠のなかに横の平行線のものが歩行者用の横断路。これが1か所ある。オレンジと黒の違いは、オレンジのほうは川の上を鉄道がとおるとして、列車が走る横に歩道用の通路をつくった。鉄橋(道)を走らせると住民が川を渡るときに線路の上を歩いて危ないのでそこに歩道を付けた。これらの印のあるところに常に川というわけではない。

NGO：フェンスは踏切とは考えられないが、なぜフェンスだけなのか。フェンスがあったら向こうに行けないと思うが。

JBIC 2：確かに行けないので横に橋も通っている。

JBIC 1：今回の対策は、線路を渡る際に事故があるのでフェンスを設置し安全面の対応をとったところと、線路を渡れるようにという生活の利便性への対応両方の配慮がある。

NGO：5bの左側のほうにあるが、右側はフェンスしかない。なぜこの箇所だけフェンスなのか。

JBIC 2：事故の頻度や住民の要望に基づいて判断されている。

NGO：なぜ人の往来が多いのにフェンスだけで、横断路がないところがあるのか。

JBIC 2：そこは調べて後日回答する。

JBIC 1：おそらく向こうに行く必要はないが、入るとあぶないところにフェンスだけとなっていると想定される。

NGO：そこは想定で済ませられない。また、地図上で駅はどこか？

JBIC 2：プロットされていない。今回は対応した88か所のポイントにしぼっている。

NGO：どこで何が行われているのかを理解するのに基本的な情報だと思うが。また、現地では駅の数が減っているというも聞いている。前回面会時には、現在いくつの旅客駅があるのか、また運行の頻度の情報として旅客の時刻表の提示もお願いしていた。

JBIC 2 : 今その情報がないため調べて後日回答する。

NGO : なぜなら、前は「前よりもサービスが良くなっている」と説明していた。それが実際に同なのかを知りたい。

JBIC 2 : 承知した。

- 次、Secton6 と右下に記載のある地図。Chiuta とクアンバのエリア。マラウィとモザンビークの国境からクアンバを通っている鉄道。人のマークがついているのが歩行者用の通路。黄色が踏切。全部で 6 個ある。さらに茶色で鳥居みたいなマークがクアンバにあるがこれがトンネル。線路が堤防状になっていて、列車が地面より高いところを通っている場合に、その下をトンネル状にして人が通れるようにした。
- リバウエの東側、セクション 7 a から説明。赤と青の×が自動車横断道。人が歩行者用。自動車が通れるところは人も通れるはず。自動車が通れる幅になっているという意味。地図の右のほうに歩行者用の通路がついた鉄道を示すポイント。ナンプーラ市に入るところ。
- 次がナンプーラ市。狭い範囲に 3 か所ある。
- 次が駅周辺 (15 キロくらいの範囲)。鳥居のようなものがあるのがトンネル。歩行者用道路が 4 か所、×が 3 か所、これは安全柵がある。緑の四角が歩行者用の橋。

NGO : 安全柵と踏切は違う機能なので別々に説明をしていただきたい。88 か所人が通れる場所があるわけではないということか。

JBIC 2 : 事業者として安全柵は対策のひとつとして行っている。88 か所は対策をしている場所。

NGO : 88 か所しかないといえる。

JBIC 1 : これですべてではなく、今年に入っても対策をしている。引き続きモニタリングしていく。

JBIC 2 : 7 d。ナンプーラ市から出るところ。自動車用道として赤の×が 3 か所、歩行者用通路が 3 か所。7 e。

JBIC 1 : 住民密集度と危険度から考えて、ここで再び縮尺が変わっている。

- 広い範囲で 10 か所。
- 自動車対応が 5 か所
- 人の横断用が 6 か所 (100km の位の範囲。モナポ全体を含む地域。対策の 4 か所がモナポ郡内にある)

鉄道を超える通路はもともとあったかもしれないが、今ご説明しているのは三井物産と Vale が新しく作った箇所。

最後の地図がナカラ港に入るところ。トンネルが 2 か所 (50km くらいの範囲)。

JBIC 2：企業は住民からの声に開かれている。他には、村の代表が意見をまとめて企業に要望を出すというやり方もあると聞いている。事業者が調査をしてプライオリティが高い箇所に対応をしているが、この 88 か所で終わりではない。2017 年 12 月に 88 か所の対策は終わっているが、リスク分析、もちろん人口密度や要望、人の動きはその都度違うので、流動的に、どこに対応していくべきかをとらえて対応している。

JBIC 1：安全講習を行ったり、人口過密地で速度制限するなどしていると聞いている。

NGO：そういうことは、後ではなくて敷設する前に計画するものではないのか。そういうものがいくらになるかを積み上げて 3000 億になるのか。

JBIC 2：対策用の建設費用ももちろん含まれる。

NGO：いくつ作っていくつ対応が必要かというのは事前に具体化されていないのか。

JBIC 2：当初想定していなかった対応が必要になることもあるので、カチッと決めているよりは、毎回リスク評価して見直して対策をしている。

NGO：すべてが後手後手ではないか。自分たちが暮らすなかで、どこを踏切が通るかは日本であれば普通は住民が知っているし、情報を得ているものではないのか。

JBIC 1：対策の検討は建設前からもちろんやっている。人口密度地域や対策の箇所は前もって決めて対策している。

JBIC 2：環境影響評価を見て、レビューをしているのが JBIC の役割。

JBIC 1：なぜ本事業に融資を決定しても大丈夫と考えたかという説明はこれまでにさせていただいている。ただその確認も一回だけではなくて、今後どうするのかということで、88 か所がどういう風になっているのかを確認し、フォローしていくことをやっている。

NGO：具体的にどういふフォローアップをしているのか。

JBIC 1：事業者との直接の会話もあれば、定期的に足を運ぶのもあれば、事業者からのレポートもある。これらの報告を受けてきちんと指導するというものもある。融資が終わった後も環境コンサルに委託して現地状況を確認することもやっていく予定。

NGO：現地に行ったこともあるのか。

NGO：どこをまわったのか。頻度は。

JBIC 2：今手元にその情報がないので後日一緒にお伝えする。

JBIC 1：ある程度定期的には思っているが頻繁ではない。他から見てこのプロジェクトが現地に行っていないというものでもない。

NGO：鉄道というのは非常に公共性が高いもの。その情報を得るのは住民として当然。今

日の情報レベルでは現地に十分に伝えられない。必ず情報開示の改善を。何が企業の機密情報として必要で何が公共の利益のためのものなのか再検討が必要。まず情報開示ありきで、その上で、それでもこの 88 か所の情報を手渡せないというならば、それがどのようにおっしゃるような他者との競合などの意味などで事業運営に影響を与えるのかなど、具体的かつ納得できるような説明とともに返してほしい。

JBIC：現地の人たちが自分たちの暮らしのどこにどういう影響があるのを知る権利があるということは今日のやりとりで理解したので、そこは企業とも話して検討したい。

以上