

環境社会配慮助言委員会ワーキンググループ

アフガニスタン国カブールーチャリカル道路

拡幅計画（無償）スコーピング案

日時 平成23年3月28日（月）14：12～16：39

場所 JICA研究所 201AB会議室

（独）国際協力機構

<助言委員> (敬称省略)

原嶋 洋平	拓殖大学 国際学部教授
村山 武彦	早稲田大学 理工学術院創造理工学部教授
石田 健一	東京大学 大気海洋研究所海洋生命科学部門助教
松行 美帆子	横浜国立大学 大学院工学研究院准教授
平山 義康	大東文化大学 環境創造学部教授

<JICA 事業主管部>

西宮 宜昭	経済基盤開発部 審議役
荒 仁	経済基盤開発部 都市・地域開発第二課企画役
川辺 了一	経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第三課

<コンサルタント>

樺沢 麻美	八千代エンジニアリング株式会社
三宅 清孝	八千代エンジニアリング株式会社

<事務局>

河添 靖宏	審査部 環境社会配慮監理課長
吉田 啓史	審査部 環境社会配慮監理課

午後2時12分 開会

○河添課長 では、チャリカル道路の助言委員会ということで、ワーキンググループを進めていきたいと思えます。

まず、主査の選定ですけれども、ちなみに、今まで石田先生は何回やられましたか。

○石田委員 今、2回目をやっています。

○河添課長 2回目。原嶋先生は。

○原嶋委員 2回やっています。

○河添課長 村山先生は。

○村山委員 私は1回です。

○原嶋委員 いいですよ、僕がやります、今日は。

○河添課長 よろしいですか。わかりました。では、原嶋先生、お願いします。

○原嶋委員 ただ、1日には間に合わないですよ。

○河添課長 本日の議論は出来るだけ事務局で助言案の素案をまとめてみたいと思えます。その結果次第で、可能でしたら、4月1日の全体会合でご報告いただければと存じます

○原嶋委員 いいですよ、お引き受けします。

○河添課長 できるだけ今日中にまとめられるところまでまとめるつもりで、こちらのほうも案をつくりますので。

では、ここから原嶋先生のほうにお渡しいたします。

○原嶋主査 では始めさせていただきます。よろしくお願ひします。

ちょっと差し支えなければ、地図か何か、全体会合のパワーポイントか何かでちょっと出しておいていただけますか。

では、一応今日ご出席の先生と、あと本来なら出席可能だった先生は、どなたでしたか。長谷川先生と……。

○河添課長 高橋先生ですね。

○原嶋主査 高橋先生、二宮先生。お三方は、ではコメントをいただいているわけですね。

○河添課長 はい。

○原嶋主査 お三方ですね。

○河添課長 はい、そうですね。

○原嶋主査 それでは、質疑についてのご説明からちょうだいするということにします。

では、適宜絵を拝見しながら、ご説明をお願いします。

○荒企画役 どういたしましょうか。委員の先生の方々もかわっていることもあって、この事前のプレゼンテーションの配付及び質問を集めてくるところも若干変わっているところもあるのですが、プレゼンテーションから始めさせていただいたほうがよろしいですか。

○原嶋主査 もし時間的に可能であれば、10分ぐらいでざっくりとアウトラインを教えてくださいと、我々もリマインドできる。ちょっと時間が経過しているということと、ほかにいろいろ考えることがたくさんあったので、多分皆さんいろいろな意味でお忙しかったので、ちょっとリマインドの意味でもご説明いただければ、10分程度でご説明いただけますか。

○荒企画役 それでは、まず簡単に内容を説明させていただきたいと思います。

このカブールチャリカル道路拡幅計画ですけれども、これはまず無償の平和構築支援無償を想定している事業です。これは、カブール市から北方を結ぶこの道路は、真っすぐ行きますとそのままマザリシャリフを通してウズベキスタンまでつながるような道路なのですけれども、その道路の2車線区間、この赤字になっているところの南側にカブール市街地というのがあるのですが、ここまでは4車線化がなされている。さらに、今この2車線区間の部分の交通量の増加が著しいということもあって、ここの部分を拡幅するという計画になっております。

では具体的に何をするのかということですが、26キロメートル程度の拡幅及び、当然拡幅することですので、橋梁ですとか河川、用水路の小規模なものを含めて、橋梁1カ所、カルバート等が約80カ所程度になると考えております。

これは現状なのですが、ここは2車線なのですが、こういった追い越し等が頻繁に行われているような状況であります。

これはROWといいますか、この拡幅計画というのはもう30年前ごろに策定されていたということもあって、一部こういった拡幅用地の取得が進んでいるという状況であります。

一方で、このような形で移転が必要になってくる露店商があるところもございます。

また、このアフガニスタンの特徴として、農地等で、自分たちの農地ということを確認するために、こういった塀で囲んでいる事例が多数あります。これは、ここのチャリカル道路沿いに、こういう道路沿いだからというわけではなく、一般的に農地を塀で囲んでいくというケースが多いです。このチャリカル道路沿いについてもこのような形で土塀が建っているという状況であります。

調査工程ですけれども、この案件は、最初はEIAの特例措置を適用という話でいろいろ議論をさせていただいた案件でございます。その後、こちらのほうでも検討した結果、通常のEIAのプロセスに基づいて進めていくという形に変更しております。ですので、今3月にスコーピング案の議論をした上で、ステークホルダーミーティングを4月に実施し、実際に調査等を行っていきまして、この調査に大体3カ月程度かかってくるのではないかと考えています。そして、7月にまた報告書案のこういった助言委員会の中での議論をさせていただいた上で、このEIA承認、公開開始というところに入っていく。さらにその1カ月後ぐらいに環境レビューを行っていくというスケジュールで考えているところであります。

このスコーピング案、すみません、下の日程は当時の全体会合でのプレゼンの内容なので、3月8日と書いていますけれども、本日はこのスコーピング案についてのご助言をいただきたいと考えているところであります。

続いて、簡単にこちらの事前に配付しております助言についても説明させていただきたいと思います。ちょっと下にスクロールしていただきまして、5番目の案件概要、5-1及び5-2のチャリカル道路拡幅事業範囲というところは、特に概要ですので、割愛させていただきたいと思います。

あわせて5-3のところですけれども、どういう形で拡幅するのかというところですが、現状の道路の幅員が大体7.5メートルで、両幅に2メートル、2メートルというのが確保されているのですけれども、それと同じような形で、この赤字で記しているような形で道路を設計していく。必然的に今の用地境界といったところを大体11.5メートル程度拡幅していくということを、本案件の概要として考えているところであります。

続いて、また若干説明を割愛させていただきまして、7章です。これは、環境社会配慮に係る現地法制度の概要というところ、特にEIA制度について簡単に説明させていただきたいと思います。7-2ですが、このチャリカル道路拡幅事業の実施機関は公共事業省になります。アフガニスタンの中でのEIA担当機関は国家環境保護庁、通称NEPAと言っているのですけれども、こちらのほうが担当官庁になっています。

環境法というのが定められているのですけれども、その中で、次のページをまた見ていただいでよろしいでしょうか。ここのスクリーニングレポートをNEPAに提出する。パブリックディスクロージャーを行っていく。EIAがリクワイアドか、そうではないのかという判断をした上で、実際のEIA手続を進めていくという形で、一般的な流れ、EIAの承認プロセスになっているということが言えるのではないかと考えております。

続きまして、次のページの6) JICA環境社会配慮ガイドラインとアフガニスタン関連法令の相違点といったところですが、これは基本的には共通していると言えると思います。一方で、社会環境における影響項目が余り網羅されていないといった点とか、ステークホルダーの定義があいまいと言えるかと思っています。もう一つのポイントとしては、用地取得と住民移転に係る事項も余り記されていないところがポイントになるかと考えています。

次に8番の代替案のところですが、いろいろと委員の先生方からもご質問を受けておりますけれども、代替案ということで、今回のこのスコーピング案を作成するに当たりまして、全区間において西側に2車線拡幅する案とか、既存道路の両側に1車線ずつ拡幅する案を想定しております。もっと大胆に、路線計画自体も全く別のところに新たな道路をつくることを考えたかどうかとか、そういったご指摘もあつたんですけども、実を言いますと、パワーポイントの一番前の地図のところですが、この部分で、今赤字がこの対象と。この東側に1本、上に延びている黒い線があるんですけども、これは既にバグラム道路という道路が米軍によって整備されています。ちょうどこのあたりにバグラム空港という米軍の基地があつて空港があるんですけども、今ちょっと細かい話で余り直接は関係ないのかもしれないんですけども、ここがアフガン軍の軍用地で、ISAFの本部ではないんですけども、そういう軍の基地もあるということで、軍用道路がここにはもう整備されています。実際に、ではこの道路が軍関係者しか使えないかという、必ずしもそうではなくて、一般車両も使用できるという状況であります。こういった道路が整備されているところもあつて、ほかの路線を整備するといったオプションはなかなかとりようがないのではないということで、あくまでも路線計画はここの中、赤字のチャリカル道路を拡幅するといった中で、こういった代替案を考えられるのかという視点で検討しています。具体的には、全区間において西側に2車線拡幅する、あるいは既存道路の両側に1車線ずつ拡幅するといったことを想定しております。

また、8-3として、事業を実施しない場合の影響といったところも一応検討しているところでございます。

続いて、スコーピングの結果として、総合評価のところだけをざっと上からいきたいと思っております。まず、住民移転、-B、雇用や生活手段等の地域経済、+B/-B、土地利用および資源活用、-B、既存のインフラおよびサービス、+B、貧困層および少数民族、-B、文化財、墓地、サンクチュアリ、-B、水の利用、水利権等、-B、社会的合意、-B、公衆衛生、-B、

HIV等、-B、労働環境、-B、地形・地質、-B、生態系、-B、地球温暖化、+B/-B、大気汚染、+B/B、水質汚染、-B、廃棄物、-B、騒音・振動、-B/C、事故、+B/-Bという想定をしております。その他、Cのものも幾つかつけさせていただいているというところでもあります。このスコーピングの結果としては、大きな影響が想定される項目はないのではないかと考えているところでもあります。

では続きまして、EIA調査のTORのところを説明させていただきたいと思っております。EIAの10-2の調査項目および方法というところですが、まず1)として、既存情報の収集と現地確認。これは当然ですが、実施していくということ。

さらに、現地調査の中では、環境現況把握のために、こちらの下の表のほうになるんですが、先ほどのスコーピング案の評価に基づいてそれぞれ、例えばROW内の建造物、露店商、農地の社会・経済状況とか、遊牧民族といった項目について、調査を行っていきます。あるいは、文化財、樹木・植物、大気質ベースライン調査といったところについても、調査を行っていく予定でございます。

あわせて、次にステークホルダー協議、また先ほどスクリーニングのところ、住民移転といった話とか、土地利用および資源活用といったところにBというものを付けさせていただいています。そういった中で、ステークホルダーミーティングではどういった内容を予定しているのかというところなんですが、次のページですが、まずは3回実施する予定という形で考えています。これは、まず一つには関連機関との協議、現地ステークホルダーとの協議、大きくこの二本立てで考えています。

すみません、ちょっと順番が前後してしまいましたが、前のページに戻っていただきまして、まず関連機関としては、こういったMPW、実際の実施機関、NEPAとかMAIL、農業灌漑牧畜省といったところ、Ministry of Border and Tribal Affairs、これは国境・部族問題省というところで、遊牧民等を一応担当している省がありまして、ここも関連省庁ということで入れていくということを考えています。

その他、次のページにいきますと、この26キロというところで、州もカブール州からパラワン州というところへ入っていきます。カブール州の中でも4つの郡を通過していきます。さらにはパラワン州でもバグラム郡というところを通っていきますので、こういった郡も関連機関としてステークホルダーミーティングを開催していく予定であります。

続いて、現地ステークホルダーとしては、ここに挙げていますように、所有者、周辺住民、さらに遊牧民といったところも想定しています。ただ、この遊牧民については、実を

言いますと、別の助言委員会で議論させていただいているデザブ南の面的開発の場合には、あそこは遊牧民が使っているということが明らかになっていたものですから、必ずこれはやらなくてはならないということで考えていたのですけれども、ここのチャリカル道路の場合には、どこまで遊牧民が横断しているのかとか、そこまで確認がとれておりません。ですので、このEIA調査の中で遊牧民の実態についても確認しながら、ステークホルダーの内容、概要等も確認のやり方も検討していきたいと考えているところであります。

以上、簡単ですけれども、私のほうからの説明を終わらせていただきたいと思います。

どういたしましょうか。この質問への回答のほうに移らせていただいて……。

○原嶋主査 念のための確認ですけれども、一応、特例措置の適用はない。

○荒企画役 ないです。

○原嶋主査 あとガイドラインとしては、現在のガイドラインという形を前提に、スコーピング案に対する助言ということですね。

○荒企画役 現在のガイドラインでいくと。はい。

○原嶋主査 もし簡単なお質問があれば今いただきますが、多分ご質問の中に出てくると思うので、もし差し支えなければ、1から15までご説明をいただいて、そこで一度区切って若干議論させていただきたいと思うんですけれども、よろしいですか。

○荒企画役 はい、わかりました。

まず、既存道路に関するご質問が多数あったと思います。このうち、特に説明をせずとも文章で誤解なくわかる部分もあるかと思しますので、その部分は割愛させていただきます。

4番、図5-2の赤い点線部分（まだ2車線であるが、本案件で拡幅の対象としない部分）は今後、拡幅される予定はあるのでしょうかというところなんですけれども、これは、先方としては我が国に、上の部分も含めて、北の部分も含めて拡幅してほしいという要請をしています。ただ、実際にここの部分まで含めて事業を実施するかどうかということについては、まだ政府としても検討中というところであります。ですので、今回は26キロメートル部分に絞ってこのEIAの検討をしていくという形で今考えているところであります。

○松行委員 この下の部分を優先的にする理由というのは何かあるんですか。

○荒企画役 当然、この緑のところはもう既に4車線になっていて、例えば4車線、2車線、4車線という形になったとしますと、4車線から2車線に減るところで渋滞がまた発生してしまうんです。また、今の交通量を見たところでも、カブールに近いところのほうが交通量

が多いんです。ですので、カブールに近いところから攻めていくというのも変ですけども、拡幅していくほうが理にかなっていると考えております。大きな理由としては二つ。先ほど申しましたように、一つは、4車線、2車線、4車線とした場合の、またくぼみになってしまうところで渋滞等の問題が出てくる可能性がある。また交通量自体もカブール市側のほうが多いというのがポイントであります。

5番、6番等についても、一応こちらの文章で記させていただいたとおりでございます。

すみません、6番のカブールとチャリカルの経済的關係なのですけども、十分にまだ調査できていないところもありますので、これは引き続き、どのような関係になっているのかということを確認していきたいと考えております。

続いて、戻していただいたほうがいいかもしれないですね。7、8、9のご質問なのですが、これは基本的に既存道路の拡幅ということなので、橋梁等も含めて、既存にあるものは活用していく予定です。ですので、新しくかける橋とか、そういったものは2車線分をまたその横にかけるといった形で設計していくということを考えております。

続いて10番……。はい。

○松行委員 すみません。橋はどの辺の位置にあるんですか。

○荒企画役 さっきの地図を。

○三宅コンサルタント このあたりです。

○松行委員 どれくらいの規模の河川なんですか、これは。

○荒企画役 河川というか、ワジでしょう。

○三宅コンサルタント ワジというか、ふだんはほとんど水がない状態です。雨期といってもそんなに雨は降らないんですが、雨期と、あとは雪解け水……。

○樺沢コンサルタント 春・夏に雪解け水が流れるので、私たちが行った12月とか1月はもう全く何も流れていないという状況ですね。

○三宅コンサルタント 橋の長さは二十数メートルになります。

○荒企画役 よろしいですか。補足すると、結構谷みたいになっているんですね。

○三宅コンサルタント そうですね。はい、谷のような形で。

○荒企画役 結構土壌浸食でへこんでいて、そのまま行くのは難しいみたいな形でございます。

続いて、代替案の検討の部分なのですけども、「既存道路の両側に1車線ずつ拡幅する場合」というところなのですけども、これは沿道の状況が異なるので一律に言えないの

ではないかというご指摘なのですけれども、先ほどの写真でも若干ご説明させていただいたように、この拡幅計画というのは30年前から計画しておりまして、ある程度ROWといえますか、セットバックがもうかなりなされている部分があります。それでこういったセットバックがなされている側に拡幅するということを今想定しております。

同じような理由で、2.5キロメートルまでを西側拡幅、2.5キロメートルから先を東側拡幅という、率直なところ、非常にわかりづらいのかもしれませんが、現地の状況に応じた形で検討しているところです。

同じように、12番のほうで、なぜ2.5キロメートルとそれ以降かというところなのですが、実際、これは既にセットバックがどれだけなされているのかということ踏まえて判断していった、計画を検討していったというところでございます。

13番については、先ほど申しましたとおり、新ルートとして今回新たに道路をつくるというのは基本的に困難ということで、検討の対象としておりません。また、舗装工法、カルバート構造といったところは、設計内容をこれから具体的に詰めていきます。その中でこのEIAの調査結果等も勘案しながら、具体的な内容を詰めていく予定となっております。

まず、14番、スコーピング表がどちらの代替案を対象にしているのかというところなのですが、先ほど申しましたように、0～2.5キロメートル区間を西側、2.5キロメートル～26キロメートル区間を東側に拡幅する案を前提にスコーピングを設定しております。

交通量調査ということにつきましては、12時間の実測で1万8,000台というのが交通量として出てきております。将来の予測交通量については、まだこれは定点観測的な話しかしておりませんので、別途、調査を継続していく中でできる範囲で検討していきたいと考えているところです。一方、恐らく将来の予測交通量というところで、高速道路の整備といったものと同じような形のことをイメージされておりますと、なかなかデータの制約で難しい。全くの新設というわけではなくて拡幅というところもあるので、基本は今の交通量がベースで、それが拡幅によってどれだけ誘発されるのかということがポイントになるかと思えます。

○松行委員 人口が増加するという話でしたよね、カブールがすごく。

○荒企画役 カブールが人口増加することです。

○松行委員 それによる交通量の増加が見込まれるからこれを拡幅するという話ではないんですか。

○荒企画役 人口が増加して、経済の発展に応じて、当然カブールと北方のマザリシャリ

フを結ぶ国際幹線の交通量はふえていくと想定しています。その将来交通量を予測する際に、結局、経済の発展に応じてどれだけの交通量がふえてくるのかという分析までしていかないといけなくなるわけですが、地域全体の経済の発展によってどれだけ増えてくるのかとか、従来、日本の高速道路の整備の計画を立てるときはそういった調査までやるわけなので、そこまで踏み込んだ調査はこのスコープではなかなか踏み込めないというところでございます。

○三宅コンサルタント ちょっと補足させていただきます。マスタープランの段階では、将来、2025年の交通量を予測しておりまして、そこでは12時間に換算すると約4万台程度を予測しております。

○荒企画役 そういうマスタープラン段階の数字を活用することはできます。ただ、ちょっと私が口を濁す場面ではないんですけれども、マスタープランといとところだと、地域全体の経済発展がマスタープランどおりになった場合に初めて4万台まで伸びるといった想定をしております。

○原嶋主査 では、一応15までご説明いただきましたら、繰り返しになりますけれども、加えてご質問などございましたら、どうぞ。

○石田委員 12番ですが、私がつりかかったのは、26キロメートルという数字が何か中途半端に思えたんです。それは、26キロメートルからさらに北側はもう既にUSAIDなりほかの機関がやるので、部分担当として26キロを今回我が国でやるという理解でよろしいのでしょうか。

○荒企画役 要請自体は、実を言いますと、先ほども申しましたように、この全区間で要請が来ています。今後第1期、第2期と続くのかわからない部分も正直今あるんですけれども、この要請自体を考えるに当たって、まずは、この26キロメートル地点に大きな交差点がありまして、カブール市側とその交差点を結ぶところをファーストプライオリティーとして検討していくということにしています。ですので、この26キロメートルという数字はいかにも中途半端なんですけれども、その区間を今回の対象としていると。実際、これからこの中でどれだけを、どういう設計内容にしていくのかということも検討していくという予定になっております。

○松行委員 先ほどマスタープランの話が出たんですが、ここの拡幅というのはマスタープランとは全く関係のないものと考えてよろしいんですか。それとも、マスタープランの中にこのチャリカル道路の拡幅というのは載っているものなんですか。

○荒企画役 入っています。

○松行委員 載っているのであれば、やはり想定の将来の交通量というのはマスタープランのものを想定してやるべきだと思うんですけども。

○荒企画役 わかりました。そのようにいたします。

○原嶋主査 マスタープランは、いつ、だれによってつくられたものですか。

○荒企画役 2009年の秋に完成しております。JICAが開発調査というスキームで作成を支援したマスタープランです。カブール首都圏開発計画というマスタープランです。これが、この新都市区域全体をどのような形で都市開発を進めていくのかといったマスタープランになっております。

○原嶋主査 それはデザブなども含めたものですね。

○荒企画役 そうです。そのマスタープランのもとで今いろいろ事業を実施しております、そのうちの一つがデザブ南の面的開発であり、そのうちの一つがこのチャリカル道路の拡幅計画という形になります。それとは別途、あわせて外郭環状道路の整備計画とか、そういったものも今後計画を進めていく予定になっておりまして、これについてもまたこういった助言委員会の場で先生方のご意見をお伺いしたいと考えているところであります。これは補足ですが、つけ加えさせていただきます。

○原嶋主査 代替案のところ、既にセットバックをしている部分が多いということなんです。これはつまり、スタート地点から2.5キロメートルまでが西側でしたか、そのあと東側ですけども、その部分がもうセットバックされている。それに関連して、セットバックされている土地というのは現在どういう所有形態になっているのか。セットバックされているということは、ある種の制約がかかっていると思うんですけども、ある種の権利処理は大体済んでいるということなんですか。その2点をちょっと教えてください。

○荒企画役 まず2点目の権利処理のほうですけども、今その点について確認をしているところです。先方政府は済んでいると言っております。その処理状況というのか、それがどれだけ合意を得ているものなのかということ、ステークホルダーミーティング等を通じて確認をしていくといったスタンスで考えております。

○原嶋主査 微妙ですね。先ほど言ったように、そのとおり両方がセットバックされていて、それを活用したいという趣旨ですね。

○荒企画役 はい、そういう趣旨です。

○樺沢コンサルタント 写真をちょっと見ていただくと、すみません、ありますか。こ

のような感じに、一例なんですけれども。これは航空写真なんですけれども、きれいに東側に、ぼちぼちと何かは建っているんですけども、見ると、明らかにもう東側にはみんな遠慮がちに建っているというか。

○原嶋主査 道路をつくってくれというばかりに。

○樺沢コンサルタント そのような形になっています。

○原嶋主査 それで一切クレームがなく終わっているのかどうか。政治的にも混乱というか、いろいろ大変なところではあったので、その辺の確認を。

○樺沢コンサルタント そこはもう一度確認を詰めていかなければいけないと思いますが。

○荒企画役 それもあって、ステークホルダーミーティングとか、そういったところはしっかりやっていく予定です。

○原嶋主査 いろいろな資料も整備が十分されていない地域でしょうね。

○荒企画役 されていないんですよ。

○原嶋主査 日本とは当然状況が違いますし。

○樺沢コンサルタント こういう理由があって、なぜ細かくあれしないのかというご質問があったんですけども、全体的にこういう感じが見受けられたので。

○原嶋主査 まさにつくってくれと言わんばかりの。

○樺沢コンサルタント はい。ですので、その細かい面での所有権云々ということとはとりあえず後から調べるにしても、実質的にこれを見た段階では、西側に拡幅するというのは明らかに問題が出てくると考えました。

○原嶋主査 ほか、ご質問はありますか。

○村山委員 ちょっと細かいんですが、2.5キロメートルまでは西側にあるんですか。

○樺沢コンサルタント はい。

○村山委員 さっきの橋というのが境になっているんですね。

○樺沢コンサルタント そうです。橋があるので、そちらは東側にかけるのは何かちょっと問題があると。

○三宅コンサルタント このもうちょっと南なんですけれども、橋のところで川がこういう方向に来て、ちょっと並行した部分があるんです。それが東側のところで並行して、近接して川が走っているものですから、そこで東側に拡幅することは難しいということで、それを過ぎたところから東側に拡幅するようになります。でも、そもそも相手国政府のほう、公共事業省が、そういった起点側のほうは西側、そしてその川を越えたところから

東側ということで、もう道路の計画をしているんです。それに基づいて30年前にこういった用地買収をしているものだと思います。

○原嶋主査 ちょっと変わった見方をすれば、30年前の政府と今とはもう仕組み自身変わっているわけですね。だから、そこが非常に心配な点です。

○石田委員 すみません、その写真の下のほうの河川がかかっている部分は見られないんですか。単にそれだけなんです。

○樺沢コンサルタント きょう用意してきたんですけども、忘れてしまいました。すみません。

○石田委員 わかりました。

○原嶋主査 あと橋梁は、20メートルの幅の橋梁が現状2車線であって、それに加えてあちら側に同じような新しいものを追加するというので、あと80カ所云々というのは。

○樺沢コンサルタント 細かい水路とか……。

○原嶋主査 それはどういう処理をされるんですか。用水路といってもいろいろな規模があるんでしょうけれども。

○三宅コンサルタント 現状では、ボックスカルバートといって、大きさは1メートル……。

○原嶋主査 下を通すんですか。

○三宅コンサルタント はい、下を通すんです。

○原嶋主査 暗渠ですか。

○三宅コンサルタント 暗渠です。それが今、現道の下に通っていますので、それと同じ規模のものを拡幅の側に延長する。

○原嶋主査 拡幅に延長させて、水の流れを確保すると。

○三宅コンサルタント そうです。

○原嶋主査 それを80カ所程度はやると。

○三宅コンサルタント はい。

○原嶋主査 よろしいでしょうか。

では、なければ、また後ほどあると思いますけれども、一番大変なところで、影響項目について、36番までよろしいですか。多分ここが一番重要なところです。

○荒企画役 まず16番なんですけど、これがE I Aの中でどう表現するのかというところなんですけれども、確かに不確定なものが多いです。場合によっては大きな影響が生じるこ

とも想定しておく必要があるというご指摘をいただいています。そのような認識は同じですが、ではそれを具体的にどこに落とし込むのかというところについては、この資料の中では具体的にはそういった落とし込みはしておりませんが、こちらのほうとしても、事業を実施する際、このE I Aも含めて、アフガンの不安定な国情というものは十分認識した上でやっていく所存であります。

まず17番ですけれども、こちらのほうは大気汚染についてもCということで……。

○原嶋主査 差し支えなければ、この表の9のほうを出していただいて。これはみんな手元にあるので。

○荒企画役 例の細かい表で、すみません。これはご指摘を踏まえて対応させていただきたいと考えております。

18番も同様にCという形、19番、20番、21番ということで、供用時もCという形で項目を加筆していきたいと考えております。

22番、EIA調査のスケジュールですけれども、雨期との関連性ですが、今、若干助言委員会のワーキンググループの遅れもあって、ちょっとずれが出てきてしまっています。この雨期、水が実際に川を流れるのは3月末から4月といった状況であります。これは雪解け水が流れるからといったところでなっていますので、なるべくこの時期に間に合うように調査を実施したいと考えているところであります。

また、23番。一方で、調査期間外の影響も、過去の類似事例といったものを見ながら努めていくようにしていきたいと考えております。

24番の部分も、項目を増やして対応していきたいと考えております。特に水系・水象といったところについても、TOR等にある程度含めた上で考えていきたいと思っております。

25番、26番。これは、水の部分で、先ほど申しましたように、既存の拡幅でして、確かにボックスカルバート等を延長するような形で整備はしていくわけですけれども、既にもうボックスカルバート等はできているわけです。橋梁などももう既に整備されている部分でありまして、ある程度調査の項目として追加的に入れていくものの、特にステークホルダーミーティング等で確認していきますが、そういった範囲でこの利用実態とか量的・質的な影響というものも確認していきたいと考えております。

一方で技術支援、27番なんですけれども、こちらのほうは基準値等も制定されていないという現状があるわけですけれども、公共事業省及びNEPAに対して、調査を行いながらの技術支援等を進めていきたいと考えております。

28番。工事中の一時的な水質汚染による影響も考えていきたいと考えております。今後の調査の中で、水利用です。先ほど申しましたように、既存道路の拡幅ですけれども、これは全体的に今どう活用しているのかということについて確認していきたいと考えております。これはご参考までですけれども、このEIAの調査の中にどこまで反映させるのかということとはちょっと別の話になるのかもしれないですけれども、今この地域の灌漑施設の増強等の調査を別途実施しております。そういった調査を通じて、農業用水の実態とか、水の使用法といったことを整理していく予定です。そういったところから出てきた情報も、この調査、EIAの中で活用しながら、このあたりの確認、調査等は行っていきたいと考えているところであります。

30番です。これも、今はまだ先方の実施機関であります公共事業省へのヒアリングでは、カレーズとか住民の飲料水利用に影響を与えることはないと言っているんですけれども、実際にどういう形でカレーズの水を使っているのかどうかとか、この工事の内容がどういう影響を及ぼすのかということも踏まえた上で整理していきたいと考えております。

31番。こちらのほうは、現時点では対象道路沿線に野生動物の生息の情報はなく、先ほどの航空写真等でお見せしたように、生息の可能性も低いと考えられることで、工事中には大きな影響はないのではないかと考えているところであります。

次に32番ですけれども、先ほど言いましたように、雪解け期間だけ水が流れるので、水生生物への影響というのは基本的にないと考えています。

33番なんですけど、大体伐採が必要となる樹木は50～100本程度になります。ただ、景観等の影響が出てきますので、これをCとするという形を想定しております。

交通渋滞への対策の検討もしていきたいと思えます。

35番。これは実際に先ほどお見せしたように、建造物のセットバックがなされているので、コミュニティーの分断化の可能性は少ないと考えております。遊牧民及び野生動物については、先ほど遊牧民のところでお話しさせていただいたように、実際の社会調査を通じて確認していく予定と考えています。

以上、こちらの36番までの説明でございます。

○原嶋主査 16番から36番、ご質問ないし追加でのご意見などございましたら、どうぞ。

○石田委員 20番と21番は、非常に単純な質問をしたつもりだったんですけれども、要は、これはこの案件に限らずどこでも出てくる話で、道路をつくると、道路をつくるのはそもそも物流の増加に対応するとか、物流センターをつくるとか、または都市化による往來の

スムーズな増加に対応する。道路をつくることによって車をふやすことを正当化するというか、車をふやすことはいい方向であり、車のスムーズな流れを導入するのであるというロジックだと思うんです、こちらも。そうすると、それは車がふえるわけですから、当然車がふえると、二酸化炭素排出もふえる、大気汚染へも影響が出る。この案件に限らず、みんなそれをCと書きたがるんですが、僕はそれが理解できないんです。Bと書いておけばいいと思うんです。Cではないと思うんです。だから、この案件に言うつもりはないんですけども、「「C」とし、影響内容にも項目を加筆します」と書かれています、細かいところでけちをつけて本当に申しわけないんですけども、やはり多少影響が出るのではないのでしょうか。それをネグレクトされるという理由が少しよくわからないんです。なぜそれをDと書いてしまうのか。供用後もDとしてしまうのか、ちょっと理解できないので、わざわざこう書かせていただきました。道路案件の宿命みたいなものかもしれませんが、それはそれでやはり見ておかなければいけないと思うんですが。

○荒企画役 将来的に車の増加が想定されるという前提でということになりますが……。

○石田委員 車の増加は前提されているんです。そういう計算とか予想はされているわけですね。

○荒企画役 マスタープランに基づいての話ですよ。

○石田委員 このカブールと北側の都市を調査していくと、経済的な結びつきなり人の移動がはっきりしてくるわけですから、そのことによってある程度増加するという予測は今の段階でできると思うんです。そうすると、その予測等に基づいた二酸化炭素排出の影響、二酸化炭素排出もふえる、大気汚染に多少の影響が出るということは、述べておいてもいいのではないかなと思うんです。その対策をとるかどうかはまた別の話だと思うんですが、予測台数に応じて、そのように私は理解したんですが。

○荒企画役 わかりました。

○樺沢コンサルタント すみません。では、それは私の解釈の仕方の違いでした。

○荒企画役 具体的な対策として、どういうところまでとれるのかということを考えながら、考えたりもすることもあるんですけども、この点についてはわかりました。Bという話で整理をしたいと思います。

○河添課長 今後の教訓というか、確かに今おっしゃったことは、ほかの案件にも共通します。道路案件、あるいは橋梁などの場合。

○石田委員 ええ。これは一定のパターンがあると思うんです。この場合はこれは必ず

Cだというのがあのような気がするんですが。

○河添課長 影響については、車が増加すれば温暖化ガスがふえるでしょうということは確かに影響として言えると思います。ではその緩和策の検討が重要であると思います。緩和策がある意味確立できているのであればよいのですが、具体的な緩和策が明確ではないところが検討課題なんでしょうね。

○西宮審議役 ちょっと文献などを当たってみます。必ずしも、道路を拡幅下から交通量が増可し排気ガスが増可するということではないのではないかとということです。ではこの道路をつくらなければ車は増加しないかという、都市化によってどうしても増加する。2車線のままですと、渋滞が起きます。環八、環七を見ていただけるとわかるとおり、渋滞が一番、発進と停止が一番排出ガスが確か多いはずなので、何かだれかやっていると思います。何かこういう条件だと結構ふえます、こういう条件だと逆に低減できる可能性がありますということをちょっと調べてみます。

○河添課長 騒音対策としてはよく植樹をやってみたりとかというのがあります。では植樹をすると炭素固定には役に立つのかとか、そういう議論も中にはあるのかもしれませんが。だから、その辺の何らかの緩和策というのが具体的にないがゆえに評価がなかなか難しいところもあるというのものもあるかもしれませんが。

○松行委員 公共交通を促進するというのは、ミティゲーションではないんですか。そんな簡単には……。

○河添課長 鉄道とかですね。

○松行委員 鉄道というか、バスを、どれくらいのバスが通っているかわかりませんが、バスのサービスをもっとよくするとか、バスの便をもっとふやすとか。

○西宮審議役 BRTなどだと、排出が逆に減になる可能性がありますけれども、これは道路をつくって、また別の政策としてそういう公共バスをどんどん導入してくれるのかというのは、ちょっと別な話になってきますね。

○松行委員 でも、対策がないからここがBなのがCになるというのは、何かおかしい話ではないですか。

○河添課長 影響としてですものね。それはおっしゃるとおりだとは思いますが。

○吉田職員 そもそも考え方をビフォー・アフターで見るのか、ウィズ・ウィズアウトで見るのかというところで、例えば考え方としてはもしかしたら違うのかなというところがございます、ビフォー・アフターでしたら、どうしても拡幅したら必ず増えるであろう

ということにはなると思うんですけれども、ウィズ・ウィズアウトで考えたときに、あるいはほかの路線への影響とか、何をもってレーティングをつけるかというところで、JICAの中でも、審査部でもそうですし、事業部でも、どちらで毎回レーティングを判断していけばいいのかというところで若干悩みながらやっているところもございまして、そういった点でも、なかなか難しい中、とりあえずこういう形で整理しましたという形でお諮りしながら、徐々に改善していくことができるとは考えているんですけれども、こういった考え方についてもご助言等もいただければ、逆にお願いできればと思います。

○原嶋主査 必ず言われます、ベースラインがどこにあるのかと。

○樺沢コンサルタント 私が考えていたのは、道路ができることによる影響度ということだったので、道路ができたから車を買う人が急にふえるということではないですね。道路ができたから、では車を買おうということには……。

○石田委員 いや、そこに懸念があるのであれば、そのデータを調べなければいけないんじゃないですか。だから、私たちがもらっているこれだけでは、瞬間風速というか、スナップショットで僕たちは見るしかないんです。だから、道路ができて、そこに車が流入していくということであれば、これはふえるから、当然Bだろうと思うわけです。その考え方を覆したいのであれば、車の利用台数はどれだけふえるとか、物流がどれだけふえるかというデータをそばにつけていただかないと、BかCかという議論はできないんですよ。ウィズ・ウィズアウトとか、ビフォー・アフターとか……。ビフォー・アフターでしょうね、きっとウィズ・ウィズアウトではなくて。

○樺沢コンサルタント ビフォー・アフターという考え方で行えばいいと……。

○石田委員 いいかどうかわかりません。これがビフォー・アフターを提供することで、私は今、べきかどうかはわかりません。だから、短いこれだけのものを見せられて、何か言えと言われたら、そういうのが私たちの使命だと思うんです。だから、それを違えずというのであれば、車の利用台数の増加とか、物流センターがここにはないからそんなにふえないとか、そういう予測を出していただかないと。それを出していただくと、ではCだねとか、Dでいいのではないかという話はできると思うんですけれども、それが何もなしにこれだけのものだと、僕だったらBと言います。だから言っているんですけれども。とにかく漏れがないようにするのがこの委員会の役目でもあると思うんです。そういうスタンスであります。

○樺沢コンサルタント わかりました。

○荒企画役 この案件については、先ほど少し議論になったように、マスタープランの中で、20年後に4万2,000台までここは伸びますというのが基本的な前提になると思います。一方、それが実際にどこまでになるのかというのは、この調査を通じて、そこまでは伸びないかもしれませんとか、そういう議論は当然出てくるかもしれません。そのマスタープランの数字をベースに考えていかないといけないと思いますので、ここはBという形で実際に対策が立てられるのかどうかというのは、またこれは検討していかないといけない部分だとは思いますが、調査の項目としては加えた上で検討していくということで進めていきたいと思います。

○石田委員 ぜひご検討をお願いします。

○村山委員 スコーピング表の目的だと思うんですけども、代替案の選択が目的であれば、ウィズ・ウィズアウトとあり得ると思うんです。ただ、ここの段階ではもう既に原案を選択した上でスコーピングをかけていると思うので、やはりビフォー・アフターのほうが適当かなと思います。ほかの案件だと、多分違う場合もあるかもしれませんけれども。

○原嶋主査 少し審査部で検討していただいたほうがいいですね。

○平山委員 先ほどの石田委員の議論の続きになるのですけれども、いつも同じことを言うようですが、どういう内容の調査をするのかということ。このペーパーでは、私がいただいたものではモニタリングと書いてあったと思いますが、ベースライン調査になっております。ベースライン調査ということになると、これは現状のデータがどうなっているのかということだけを調べるだけでEIAを終わらせるという構えに見えます。JICAの調査では多くの場合、そうです。それで、そのときに検討されるのが、事業の実施段階における悪化だけで、ビフォー・アフターの議論がなくなるのです。何が言いたいかといいますと、EIAではこのビフォー・アフターの議論が重要で、今議論になっていたのもまさしくそのことですが、例えば人口が将来どうなるのか、それから都市化の進展がどうなるのか等々を含めて、4万台なら4万台という予測をして、大気汚染が具体的にどのように変わるのかということ、現在と将来とで比較して、その上で大した問題は出ないだろうと評価するというのが、私はEIAだと思うのです。釈迦に説法かもしれませんが、環境影響評価というのは、その制度が正式に国によって導入される前は環境影響事前評価と言っていました。つまり、事前に将来の影響がどうなるかということの評価して、つまり現在と将来とを比較して、どれだけ悪化するか、もしくはよくなるかということをもとにして、どういう手を打つかというのを考えるのがEIAだと思うのです。

この道路については、先ほどから出ていることで議論はほとんど尽きているとは思いますが、それでも、拡幅した結果、そこでおっしゃいましたが、自動車の数がふえないとすればスムーズに流れるのだから、大気汚染とか温暖化ガスのGHGの排出量が少なくなるのではないかと、こういう議論が一方ではありえますが、また反対に、そのように便利になればカブールの都市化が発展するとか、そんなに便利なら近くに住もうとかとってどんどん都市化が進展していく結果、車の台数もふえていく、ということも考えられる。それから、人口圧力というものが国全体として、もしくはカブール全体としてどうなるのか、これらも含めて考えるというのが、私は大気汚染とか温暖化をめぐるEIAの基本になるのだらうと思います。そここのところを考えますと、少なくともこのペーパーに書いてあるベースライン調査という書き方というのは、これは毎回なのですけれども、バックグラウンドのデータを集めるというだけの調査でEIAを終わらせるというのは、適切ではないように思っております。今映っている資料の後ろあたりにたしか出ていると思います。

○荒企画役 確認をさせていただきたいんですけれども、このEIAの実施及びモニタリングというのは、先方政府が進めていくという形になっています。こちらのほう、最初のEIAの供用前の段階でEIAという形で実際に調査を実施し、その後、モニタリング計画案を作成して、先方政府に、この計画を実施してくださいという形で置いていく形になるという位置づけと理解しています。ですので、そういったところがあって、ここの中では、まずは今の段階での現状をしっかりと確認していくこと。さらにモニタリング計画案として、この大気質も、通常相手側にどれだけできるのかという問題はあっても、実施していったほしいという形を残していくという整理になるかと認識しております。

○原嶋主査 いずれにしても、この次の段階で環境レビューというものがきちんと上がってくる。

○荒企画役 環境レビューのタイミングが、まだ工事の供用前の段階です。

○原嶋主査 環境レビューですから、供用開始後の状況についての評価を当然されるわけですね。9月に環境レビューが上がってまいりますね。これは当然供用後の状況については考慮されるわけですね。それをしない環境レビューはあり得ないですよ。

○河添課長 EIAというのはそもそも調査と予測と評価でしょうから。

○原嶋主査 今回の段階はスコーピングの議論なのですけれども、9月にファイナライズされるであろう環境レビューは当然、道路が供用開始になった後の状況について、カバーする内容になってこないかと困るし、私どもも確認できないですよ。多分審査部のほうもそれ

がないのでは受け付けられないですね。

○河添課長 報告書の段階でそのようなつくり方にしていく必要があるという認識です。

○原嶋主査 そういう理解で、今の段階はそういう意味では、スコーピングの項目をどのようにしていくかということが中心なんでしょうね。それにしても予測評価についての記述がちょっと十分ではないような感じはします。

○河添課長 予測評価手法という、一定の方法論あると思います。あと、例えば I F C が使っている環境面でのガイドラインというのがあるんですけども、その中には予測手法が書かれている。あと日本のアセスメントの中でも一般的な方法はとられると思うんですけども、そのようなものもスコーピング段階でこの中に提案するということになる…。

○原嶋主査 あと重要な点は、水にかかわる項目の質問が幾つか出ていて、特に今、石田先生からもありましたけれども、これを少し全体として論点を整理する必要があります。一番本質的に重要な点はやはり現状の水利用との関係で、もし若干補足ないしまとめで発言いただければと思います。

○石田委員 そうですね。現状の生計を立てるための活動への水利用と、それから飲用水、飲み水としての水利用への影響が何か出ないかというところは一番懸念するところです。

○原嶋主査 スコーピングではどうなっていますか。ちょっとすみません、表を見せていただけますか。9、前のほうです。その前ですか。水利用にかかわるところのマトリックスの状態とか。

○荒企画役 -Bですね。

○原嶋主査 生態系はどこですか。

○荒企画役 社会環境の10番です。

○原嶋主査 水利用、水利権等は-B。幾つかに分かれているんですね。

○荒企画役 これは基本的に、工事等をする際に一時的に影響が出る可能性はあると。ただ、既にもう橋もかかっている部分、それを少し幅を広くしていく、あるいはカルバートの延長を延ばすというところなので、供用時あるいは計画時等に余り大きな影響はないのではないかという判断をしているところであります。

○原嶋主査 むしろここで問題にされているのは、供用開始後の水利用に対する影響ですね。確かに工事中の問題もあるんでしょうけれども。

○樺沢コンサルタント 私が行ったときは、冬場はほとんど川であれ用水路であれ何も水

が入っていない状態なので、そういう場所ですので、その用水路であったり、川と言われている部分の水を恒常的に住民の方々が飲料水として使っているとは思えないんです。なので、恐らくほかに飲料水を確保する方法があるのだと思います。

○原嶋主査 そうであれば、むしろ現場周辺の住民の方あるいは周辺の農業従事者がその用水をどこから調達しているかということを確認していただく必要はありますよね。そうでないと、ご指摘のとおり影響しないかもしれないけれども、それは把握していただく必要があろうと思います。カレーズのようなものもあるでしょうし、それ以外の用水の可能性として、農業があるようですね。

○樺沢コンサルタント カレーズとおっしゃるときに、人によって解釈の仕方がちょっとずつつづれているようで、現地でカレーズというと、本当に地下のものを指しているんです。ただ、オープンな用水路がありますね。要は人が灌漑のためにつくった用水路もカレーズという形でこちらには含めていらっしゃるでしょうか。石田先生は。

○石田委員 私のイメージでは、伝統的なほうでして。

○樺沢コンサルタント 伝統的な、地下のものですね。

○石田委員 はい。

○樺沢コンサルタント 地下のものに関して言えば、MPWからのヒアリングからは、ここにそういうものがひっかかってきてはいないということです。

○原嶋主査 農地が周辺にあったようですから、どこかから水は調達されているんですか。

○樺沢コンサルタント 要はオープンな用水が。

○原嶋主査 オープンな用水。その水源はどっちなんですか。水源は。

○石田委員 こっちのほうに山があって、そこからの雪解けの水があるので。ですので、29番で、何か地下水や河川などの地図を見せていただけないかと書いたんです。わかりません、この文字ばかりのものだと。GIS的に見せていただけると一番素人としてはわかりやすいので、よろしくお願いします。

○原嶋主査 ちょっとこの辺は整理が必要だと思いますけれども、ほかにございますか。

○松行委員 よろしいでしょうか。野生動物の情報はないと書かれているんですけども、野生動物をどこまで含めるかという話もあると思うんですが、周辺が農地であれば、野生動物が全くいないということは常識的に考えられないと思うんです。ネズミとか、砂漠なのでウサギはいるか知りませんが、そういった動物はいると思うんです。なので、ちょっとこの書き方はどうなのかと思ったのと……。

○樺沢コンサルタント わかりました。この野生動物は、ネズミとかというものは含んでいなくて、どちらかというところ……。

○松行委員 希少種。

○樺沢コンサルタント 希少種だから、希少種ではないからという判断はしないほうがいいと思うんですけども……。

○石田委員 大型ではないんですか。

○樺沢コンサルタント 小型でも希少なものは希少だと思うので、その辺には配慮しなくてはいけないと思うんですけども。

○松行委員 あと、コミュニティーの分断については、もう既にセットバックがされていると書かれているんですが、問題はそのセットバックがされているところが現況でどういった土地利用なのかということで、例えば、日本でも4車線道路は渡れないですよ、ガンガン車が通っていたら。ただ、今2車線道路で、セットバックされたところが空き地であれば、そこは渡ることはできると思うんです。なので、本来であれば、コミュニティーがどういった空間的な広がりを持っているかということも少し調査をしていただいたほうがいいと思うんですが。

○樺沢コンサルタント はい。

○荒企画役 このあたりについては、先ほど説明させていただいたカブール市側は既に4車線になっています。ここのまちがどういう構造になっているのか。さらに、ではその状況も踏まえながら、ここの2車線が4車線になったことでどういう形になるのかというところは、おおむね見当はつくかと思しますので、そういったところを確認したいと思います。

○原嶋主査 あとごさいませんか。後ほど助言として必要か、必要ではないかについては、また個別で確認をとりますけれども。

○平山委員 27番の、石田委員の意見に対する回答で、「簡易キット、WHOの基準値などを活用して」と書いてありますが、簡易キットを利用する場合も、その信頼性といいますか、こんなことを言うと、一つのデータを得るために何百万、何千万かかることをここでやれということとおっしゃるでしょうけれども、簡易キットによるデータの信頼度というのはご存じのように余り高くない。そうすると、これで済ませようということの前提には、基本的に大気汚染なり、水質汚濁はここでは余り大したことはないから一応というか、格好だけつけるというやり方で済むという考え方があると思うのです。それを先ほどのようにEIAをどうするのかというところまで引っ張ってきて考えると、ここの考え方をどう

するのかということが問題になる。測定の全地点で本格的な測定装置を入れるとなるとこれは大変ですが、せめて1カ所は入れるとか、それから携帯可能なものを入れて簡易キットのデータと比べてみるとか、そのぐらいのことはすべきではないでしょうか。

○荒企画役 この案件に限らない話だと思うんですけども。

○平山委員 もちろんそうなんです、この案件でも問題になります。

○荒企画役 EIAの新しいガイドラインでは、特に先方政府が実施主体であって、こちらJICAとしてはサポートする立場なんです。

○平山委員 その議論も最初からありました。先方政府がやるのだから、JICAとしては何も言わないでもいいという議論がありまして、では本当にそれでいいのだろうかという議論をしたことがあります。随分前のことですが。そうではないだろうという結果になっているはずです。

○荒企画役 その中でどれだけできるのかというところのバランスをとらないといけないと考えています。ここの部分については、確かに精度等の問題はあるのかもしれないんですが、今後、瞬間風速的なものをはかるのではなくて、継続してモニタリング等も行っていくのであれば、この簡易キット等を活用していくという形にせざるを得ないのではないかと考えています。

○河添課長 難しいのは、相手国実施機関のキャパシティとか技術力とか、あと現地のラボの信頼性とか、そういうところから能力を上げていかないといけないんです。そういう状況から始めて、現実の姿、現地の事情というところがあるので、そこをできるところから始めていきましょうと。今話もありましたように、モニタリングまでちゃんとつなげていかなければいけない。あと、少なくとも現況値がない中で予測をするというのは、これは到底無理なので、現況値については、まずは押さえる必要があると思います。その信頼性については、精緻であれば精緻のほうがいいんでしょうけれども、まずできるところから実施してみるしかないと思います。確かにこの案件に限らず、アフリカとかへ行くと大体こういう問題に直面しているケースが多くて、日本で想像できるような技術力は到底現地に存在しない。その中でいかにやっていくのかという課題だと思います。

○村山委員 私も平山先生と同じような感触はあるんですが、ただ一方で、今回はアフガニスタンで、結構郊外に行くと治安の問題が出てくるような気もするので、我々は環境社会配慮の面からいろいろやってほしいと思うんですが、そういうことが本当に実施可能かどうかということもぜひ発言をいただいて、そういったところまで本当にできるかという

のは、お話を……。

○河添課長 実際に車からおりられないんでしょう。

○荒企画役 日本人はおりられないんです。

○村山委員 それは議論したほうがいいと思います。

○樺沢コンサルタント 現地の人もちょっと送れないので。だから、大きな機材を持って行ってとか、何かをそこに置いておいてという形で行わなければいけない観測というのは、無理なんです。

○松行委員 それだと、工事はできるんですか。

○荒企画役 今、ちょっとEIAの案件とはあれなのかもしれないんですけども、本当にガードをそれこそ通常の工事のあり方とは変えて、尺取り虫戦法とかと言っているんですけども、1キロメートルごとにガードのフェンスをしっかりと設けて、そのまま移動していくといったことを考えています。ちょっといろいろ、近くの韓国系のところがやっているサイトでテロ的な話があったりとかしていますので。すみません、何かちょっと沈んだ話で。

○河添課長 難しい問題だということ、現実を考えると。

○荒企画役 本調査については、もちろん案件ごとで考えていかないといけない部分があるとは思いますが、実際に調査を実施できるのかどうかという状況と、相手側の実際の現場というところもあって、このような27番で書かせていただいているような形で進めさせていただきたいと思います。ご承知いただければと思います。

○原嶋主査 37番から最後まで、まだ今の点で議論が尽くせない部分があるかと思いますが、一通り説明をいただいて、またその後で議論させていただきたいと思います。

○荒企画役 まず37番ですけれども、今調査を実施しようとしています。ただ、ちょうど10年前というのがタリバン支配下の時代ということもあって、データ等が正確に残っていないですし、公共事業省のカウンターパートも10年前から継続している人はいないんです。いずれにしても確認の努力はしていきますけれども、資料等が散逸してしまっている可能性が多いということについてはご承知いただければと思います。

住民移転は-Aである可能性もあるということですが、これは、社会調査を今後していく結果を踏まえて、その結果に応じて、場合によってはAという形を変更をしていきたいと考えております。いずれの場合にしても、こちらの土地収用簡易住民移転計画書といったものの作成支援といったものは、住民移転等の結果に応じて、支援等はこの中で行っ

ていきたいと考えているところであります。

39番についても、同様に考えております。

40番、こちらにも現地の土地問題に詳しいNGO等を今選定しているところであります。また、土地問題に係る法的問題に詳しい専門家のリソースも今探しているところであります。こういった方々の助言をいただきながら進めていきたいと考えているところであります。

続いて43番、44番ですけれども、ステークホルダーとして、今こちらのほうで挙げている事業実施区域に住居・家屋・商店・土地を所有する人、周辺の住民、遊牧民等、確かにこれ以外にも多様な方々がいらっしゃいます。今、アフガニスタンということもあって、このプロジェクト全体に関連して平和構築アセスメントという専門家を今派遣しております。これは、こういう復興支援の国々で活動を行うに当たって、協力が逆にあつれきといったものを増長させないようにいろいろな配慮していかなければいけないことが通常の国に比べると多い。ではそういった具体的な配慮事項は何なのか、どういう対応をしなくてはいけないのかといったことを検討していく専門家です。こういった専門家によると、先ほどの州とか郡という行政組織以外にも伝統的なコミュニティー組織がまだ機能している部分もあるという情報もありますので、こういった行政組織とともに伝統的なコミュニティーの組織等にも留意しながらやっていきたいと思っております。また、EIAの関連等で行う社会調査といったものを考えながら、ステークホルダーミーティングで参加するグループの特定、参加への促進を行っていきたいと考えております。

44、45番についても、同じように考えております。

46番ですけれども、これも同様に場所及び開催方法なんですけれども、具体的には、先ほどチャリカル道路沿いはカブール州でも5群ぐらいにまたがっていると。ではそれを郡ごとにやっていくのがいいのかとか、それとも伝統的なコミュニティーの組織、体制に応じて開催していったほうがいいのかとか、そういったところを今後検討した上で、このステークホルダー協議の開催計画を詰めていきたいと考えているところであります。

47番、これは3回という形で変更していきたいと考えております。

48番、露店商、遊牧民もステークホルダー協議、影響評価の対象という形で考えております。

49番、ここが、モニタリング計画の策定に当たり実質的に責任を持ってモニタリングを実施でき得るキャパシティーを持った組織というところでありますけれども、ここについては、今私どものほうではMPWを、かなりこの技術移転をしっかりとやってモニタリングできるよ

うに努めていくという形でEIA調査の実施計画を今検討しているところであります。

私のほうからの説明は以上でございます。

○原嶋主査 以前のものもあわせて、今ご説明いただいた部分で、ご質問あるいは追加のご意見などはございますか。

○松行委員 では、追加で教えていただきたいんですが、土地の収用をされると思うんですが、アフガニスタンは、土地の所有権は個人所有ですか。それとも、公有とかではなくて、日本みたいに個人所有で、しかもかなりはっきりと、ここからここはだれの土地みたいなのはわかるようにはなっているんですか。これだけ情勢がずっと不安定なところだと、そういった記録がなかったりとか、あやふやだったりとかするのではないのかなという懸念がちょっとあるんですが。

○樺沢コンサルタント そういう問題は確かにあります。今、PNAの平和構築のほうの専門家の方がやはり土地収用についていろいろ調べていらっしゃるんですけども、確かにそういう問題があって、その場その場で解決方法は違うみたいなんですけれども、事業によっては、要するにコミュニティーの中で話し合っ、ではこれはだれの土地だといった形で決めていったりという形で進めていっているようです。

○荒企画役 基本的には、公有ではなくて、私的所有権は認められています。賃貸とかでないね、あそこは。私的所有ですね。

○樺沢コンサルタント どこがですか。

○荒企画役 アフガンはそうです。

○樺沢コンサルタント 私的所有が……。

○松行委員 その場合、個人で持っているか、部族というか……。

○樺沢コンサルタント コミュニティーで持っているか。

○松行委員 コミュニティーで持っているかとか。

○荒企画役 入会地みたいなものもありますね、確かに。

○樺沢コンサルタント 両方あると思います。

○荒企画役 それを書類でしっかりと確認できるかどうかというところも、ケース・バイ・ケースで判断していかないといけないところがあるというところでもあります。

○原嶋主査 それに加えて、今回はセットバックしているというところについてどういう扱いになっているかというのは、またありますね。ほとんどの部分がセットバックされているわけですね。

○荒企画役 はい。

○原嶋主査 現実の問題としては、そうなってくると、今ほとんどはセットバックしているということは、だれが持っているかはっきりしていないので確認されるということですが、ほとんどがいわゆるインフォーマルな居住者とか、あるいは露店商とかですよ。

○荒企画役 露店商と、あと、セットバックしているんですけども、若干用地取得を追加でしていかないといけない場所があるので、その用地の所有者をどう特定していくのかというところが一つポイントになってくると考えています。

○原嶋主査 それは今後の重要な調査項目ということですね。

○荒企画役 重要調査項目であって、本当にステークホルダーミーティングを通じてしっかりと周知していく、さらには土地取得計画書の確認をしていくといった業務を行っているかないといけないと考えています。

○原嶋主査 ほかにはございますか。

○石田委員 一つ伺いますが、49番のモニタリング計画の策定のところは、大体こういうところの部局がやってくれそうだというめどのようなものはあるのでしょうか。または、新たに提案をして委員会のようなものをつくるとか、そういうイメージなのでしょうか。

○荒企画役 これがモニタリングをするのでいいのかどうかというところはあるんですけども、MPWの中に実質的にこういうEIAを担当する部署みたいな、部署とまではいかないにしても、担当官をしっかりと設置してもらっています。その担当官とアフガニスタンのNEPAというもののコミュニケーションなり連携体制というのを確立して行って、今後のモニタリングがしっかりと機能するような仕組みをつくっていきたいと考えているところです。

○石田委員 MPWの2人は、例えば我が国が本邦研修とか、そういうのを使ってやれば……。

○荒企画役 すみません、まだそこまで具体的には考えていなかったんですけども、必要に応じてそういうことも考えていきたいと思えます。

○石田委員 なるほど。はい。ありがとうございます。

○荒企画役 ちょっと余談なんですけれども、その人たちを本邦研修に呼ぶと、本邦研修に呼んでいる間は仕事が進まなかったりとかしてしまうので、難しいですね。

○西宮審議役 また余計な話なんですけれども、この前行ってきたばかりなので、公共事業省は大分ご理解が進んだようで、最初はむちゃくちゃやろうと思っていたんですけども、

非常に期待しているそうです。というのは、もちろん検証をしているわけではないんですが、ADBも世銀も、要するに何か自分たちが受けていて、EIAは終わっただろう、さらにと
いうパターンが多いので、ちゃんと自分たちでやらないといけないということで、部屋も
用意してくれて、カウンターパートも2名決めてくれて、ついでにOA機器はJICAからくれる
のかな、それは知らないと言っていたけれども、結構まじめに取り組もうという感じにな
っています。

○原嶋主査 それに関連して、これでスコーピングを議論して確定して、次の段階はどう
いう形になって、どういう情報が出されるんですか。

○河添課長 報告書案の段階で、7月かな、この表でいくと。少々おくれるかもしれませんが。

○原嶋主査 報告書案の段階で、こちらでまた、あるいはそれはリリースされるわけでは
ね、情報としては。

○河添課長 そうですね。

○原嶋主査 そのEIAの調査そのものは、先方が主体となってされるということになるんで
すか、支援されるということ。

○荒企画役 支援はしていきます。

○原嶋主査 その中で、先ほど平山先生がおっしゃったような今後のシミュレーションは
当然ある程度は盛り込まれる。全く盛り込まれないということはないと思うんですけど
も。

○荒企画役 今後のシミュレーションと、実際にモニタリングをどういう形でしていくの
かということですね。

○原嶋主査 あと大気予測とか、現況だけではなくて、車の量がふえると、どのぐらい
になるかという、どこまでの精度でできるのかという問題はあるんだと思いますけれど、
一定の考慮はしていただく必要があると思います。JICAのガイドラインでいうEIAというの
は、そのぐらいのレベルを指しているんですか。

○河添課長 そうです。ですので、その点は踏まえた報告書を作成することになります。

○原嶋主査 一応そういう流れになっているんですね。

ほかにご質問等はございますか。

いずれにしても、現状でセットバックしているという事実は大体確認できているけれど
も、そこがどのような権利関係にあってどういう使用状態になっているかということにつ

いては、まだ完全に把握されていない。今後それをされて、どういう対応をするかということ、JICAのガイドラインの趣旨に沿って進めるという方向ですね。いずれにしてもなかなか大変なところだと思いますけれども、一応JICAのガイドラインの要求水準というものは満たしていこうというお考えでいいわけですね。

○河添課長 難しいけれども、やらざるを得ないというか、ガイドラインの別紙1というところあるいは別紙2というところでEIAの要件が示してありますので、それに沿ったような形で報告書をまとめることになります。

○原嶋主査 緊急時ではないということですから、そういう扱いになります。

○荒企画役 1点補足させてほしいんですけども、将来の交通量の予測ですけども、マスタープランで4万2,000台といった数字を出しているの、それを前提としてやっていきますけれども、これは無償資金協力ということなので、無償資金協力でやる際にも事業の効果として、何台ぐらい増加するとか、そういうこともいろいろ検討していくケースもあります。ここの道路でどこまでできるのかということがあるのですが、今前提として4万2,000台というマスタープランの数字を活用していきますけれども、実際に無償資金協力としての調査をやっていく中で、将来の交通量の設定とか、何年後に何台なのかといった話で、より具体的に検討していく可能性もあります。ですので、その数字自体が若干また変更になる可能性もあることについては、ご承知いただければと思います。

○原嶋主査 あと、遠慮なくご質問など、全体を通じて何か。この後ちょっと個別で助言として盛り込む項目を特定したいと思っています。

○松行委員 このスコーピング時で伺う内容ではないのかもしれないんですけども、補償するときに、地価というのはちゃんとあるんですか。結構この地域でちゃんとした売買がされた経緯がないと、なかなか地価というのは出ないと思うんですけども、そこら辺はどのようにされるんですか。

○樺沢コンサルタント 一応、アフガンの用地取得の法律を見ると、土地の権利を持っている人から用地を取得する場合には市場の価格で取引しますということになっています。あと、今同じようにMPWで行われているADBの事業があるんですけども、それも用地取得が行われていまして、それもやはりちゃんと相応した市場の価格でといった形で用地を取得しています。

○松行委員 ということは、土地の売買をする市場はあるということなんですね。

○樺沢コンサルタント あります。

○原嶋主査 ただ、市場価格と言ってしまうと。

○樺沢コンサルタント 違いますね。市場ではなくて、もう一度買い取るための価格です。ごめんなさい。

○原嶋主査 その言葉の使い方は注意しないと。

○樺沢コンサルタント ADBのほうはもうちゃんとADBの再取得の価格で、市場ではなくて再取得価格でやっていますから。

○原嶋主査 それは何の需要、どういう需要ですか。

○樺沢コンサルタント 道路です。

○原嶋主査 では、先ほどのそういう先例も近くにあるわけですか。

○樺沢コンサルタント はい。

○荒企画役 現地に行って話を聞いたりすることができる場所ではないのがある。行けない場所だとか。

○原嶋主査 あと、どうですか、ご質問は。少し戻りまして、順番にチェックしていきますので、よろしく願いいたします。よろしいですか。

では一応、コメント集の一番最初に戻って、助言として趣旨を盛り込む必要があるかどうかを確認させていただいて、場合によっては幾つかのものを合体させてということも含めて、少し整理させていただきたいと思います。

1番は、これは助言としては特によろしいかと思しますので、助言としてはあえて入れなくてよろしいかと思します。

2番、3番、4番、5番、このあたりはどうですか。

○松行委員 2から6は質問なので。

○原嶋主査 ただ、カブールとチャリカルの経済的な関係についてのお尋ねは、どうですか。

○松行委員 これは、あったほうが良いと思います。

○原嶋主査 では一応、カブールとチャリカルの経済的な関係について調査をしていただくということの趣旨を入れていただくということが1点ですね。あとはよろしいですか。

○松行委員 はい。

○原嶋主査 次は7番、8番。7番は、これはちょっとまたあれですけども、特によろしいかと思しますけれども、8番、9番は、松行先生もありますけれども。

○松行委員 これは一応質問なんですが、助言案に残していただかなくていいんですが、

ちょっとわかるように、ここは直していただきたいというのがあります。

○原嶋主査 そうすると、前提としてマスタープランとの関係ですね。それについて。

○荒企画役 それをこちらの資料のほうに追加で少し書いておきたいと……。

○原嶋主査 あえて助言として入れるかどうかは別として、2009年に策定されたマスタープランとの関係性について明示していただくということは、助言として入れるようなことで。

○吉田職員 形としては、次に報告書案ができた段階でまた皆さんにお諮りする形にはなりませんので、そのときに盛り込むという形でよろしいのか、あるいは別途また作成してお届けするという形で……。

○原嶋主査 それは次の段階でいいと思うんですけども、それを簡単に入れていただくということで、助言として、入れるかどうかは別ですけども、とりあえず項目として残していただけますか。

次は10番、これは私です。10番、11番、12番あたりが、新ルートについて対象ではないということについてはきちんと書いていただくということはよろしいですか。

○石田委員 12番については、落としていただいて構いません。

○原嶋主査 わかりました。10番、11番もそういうことなんですね。結局セットバックということが一つの根拠になっています。むしろ、セットバックされているところはどのような状況かということが問題なんですよね。では、特にこれは項目としてはとりあえず今回は除外していただいて。10、11、12はよろしいですね。

13、新ルート、これは長谷川先生。代替案の検討に関する助言として何か。

14番はいかがですか。

○村山委員 14番は削除で。

○原嶋主査 15番は、趣旨としては必要ですね。マスタープランとの関係なのかもしれませんけれども。

○松行委員 そうですね。ただ、助言案として……。

○原嶋主査 としてはよろしいですか。

○松行委員 はい。報告書のときに入れていただければと思います。

○原嶋主査 では、助言案としては特に。

○松行委員 はい。

○原嶋主査 では、とりあえずここは特に明示的……。

○河添課長 もう一回念のため、15番は助言に入れますか。

○原嶋主査 15番は入れない。

○松行委員 入れないで結構です。ただ、報告書にはお願いします。

○河添課長 そうですよ。報告書には反映させるということですね。

すみません、戻りまして、13番は。

○原嶋主査 13番も、とりあえずなし。10、11、12、13、14、15は、助言としては特に明示的には残さない。

○河添課長 ちょっと念のため、15番のところがマスタープランの内容に触れているところがございますね。そういう意味では、マスタープランの内容を報告書の中に表現しなさいという助言をもし残されるのであれば、これを生かしてちょっと一つ加えるという手もあるかもしれません。

○原嶋主査 それでもいいかもしれません。

○河添課長 どうでしょうか、そのあたりは。

○松行委員 これは、マスタープランとの関係の多分一部だと思うんです。

○原嶋主査 ほんの一部です。

○河添課長 一部ですね。

○松行委員 なので、マスタープランのを大きく助言に載せられるのであれば、わざわざつけ加えるまでもないと思います。

○河添課長 では、そちらのほうにしましょうか。

○平山委員 ただ、EIAとの関係では、ここは要るんじゃないでしょうか。

○原嶋主査 15番ですか。

○松行委員 それであれば、マスタープランは別個に……。

○河添課長 別個にということですね。では、15番は生かして、これは報告書の中に明記する、助言にも残してということで整理しますか。

○松行委員 はい、ではそれでお願いします。

○河添課長 はい。

○原嶋主査 影響項目としては、個別項目としていろいろご意見がございまして、特に大気、温暖化ですね。これについて見直すということの助言は当然、言葉の表現は別ですけれども、必要なもので、それは書くようにしていただいて、起案していただけますか。多分、項目との関連で言えば、17、18、19、20、21、これは工事中のものと供用開始後のものが

まぎって、両方含まれていますね。主には供用開始後が非常に重要になってくるだろうと思いますけれども。今のA・B・C・Dの評価はちょっと見直す余地があるということですね。繰り返しますと、大気汚染、地球温暖化、騒音・振動、特にこの3つの整合性ですね。

○河添課長 これを見ると、19番が一番代表しているかもしれない。19番を残す形でいかがでしょうか。

○原嶋主査 19番を残していただいてもいいですね。表現は、これをベースに少し適切な表現をということでしょうか。もしご意見があればどうぞ。

○松行委員 ほかの委員の方がよろしければ。

○原嶋主査 一番これがよくまとまっているので、お借りして。

○石田委員 そこに可能であれば、別の助言になってもいいんですが、大気汚染、地球温暖化、騒音・振動が、マスタープランの予測値を参照しつつ、必要であれば新たな個別の予測をしていただいて、説得力のあるデータとともに説明していただきたい。すみません、可能な限りでいいんですけれども。とにかく何もなしにCというのは、ちょっと理解できないんですね。だから、下手をすると、何か数字を出せばいいだろうということになりかねないんですが、そうではないと思うんです。そうはならないと思うんです、絶対に。ですから、何らかの数字、サポートデータとともに、CなのかBなのかを語っていただきたいというあたりを助言案につくっていただければというのが私の趣旨です。

○原嶋主査 A・B・C・D評価の本質的な問題点については、また共通の問題としてあるので、審査部のほうで少しまた大きなガイドラインを示していただいたほうがいいでしょうし、そうしないと事業部さんのほうもやりづらいですね。

○河添課長 そうです、そうです。

○原嶋主査 では、大気についてはそういうことで、19を基本に1項目助言として入れていただくと。

20、23のところで、村山先生、いかがですか。調査時期……。

○村山委員 これは何か、2つを1つに。

○河添課長 23番が代表になるような気がしますね。

○原嶋主査 そうですね。23を残していただいて、22の趣旨を少し盛り込んでいただくと。よろしいですか。23を残して、22の趣旨を。

次は水の問題をどのように整理するか、水の問題は、評価方法としても幾つかに分かれているんですね。水利権の問題と、水汚染の問題と、あと水象の問題ですか。

- 河添課長 ここはちょっと難しいんです。
- 原嶋主査 そうですね、整理の仕方が。
- 河添課長 1個にはまとめられないですね。幾つか局面が違いますので。
- 原嶋主査 工事中と供用開始後で当然分かれるんですけども。
- 石田委員 水利用も、産業に使う、いわゆる農業に使う水利用と、それから飲料水のものに使うと、2つに分かれると思いますが。
- 河添課長 25と26は、だからそれぞれ違うんですね。これをそれぞれ残す形ですか。
- 石田委員 量的・質的というのは落としていただいていた方がいいと思いますが、実態が明らかになると言っていますから。
- 原嶋主査 水利用、水利権、廃棄物あるいは……。
- 石田委員 28番では、高橋先生も水質汚染の影響というものを書かれていて、これは私も……。
- 原嶋主査 これは特に工事中の問題ですから。
- 石田委員 工事中ですか。
- 原嶋主査 ごめんなさい、さっきの表をもう一度見せていただけますか。工事中はどうなっていますか。水質汚濁、水汚染の工事中の評価はどうなっているのか。
- 樺沢コンサルタント 工事中は-Bになっています。
- 石田委員 -Bということになっています。あとはDなんですが。
- 原嶋主査 あとはDなんですね。そうすると、28番は工事中の水利用についてもBになるのではないかということなんですね。上もBになるのではないかということをおっしゃっているわけですね。
- 樺沢コンサルタント はい。
- 原嶋主査 上はどうなっているんですか。
- 樺沢コンサルタント 上は、工事中の10番ですね。水の利用、水利権等は、やはり工事中に工事のために水を使うということで、何か問題が出るかなと思って、-Bになっています。ただし、もともとカルバートがある、暗渠があったりしているところの延長なので、供用後は道路が広がったことによって水の利用などに変化はないのではないかということ。
- 原嶋主査 というのがご意見なんですね。
- 樺沢コンサルタント はい。

○原嶋主査 いずれにしろ、供用開始後の評価はまた当然される必要があるわけですね。これはもう必然的にされなければ、予測としては影響がないのではないかということが可能性は高いかもしれませんが、それは評価する必要があると思います。

25、26は、趣旨としては残していただくということで。

あと、それで全部カバーできるかということですが、すけれども。

○樺沢コンサルタント 水質汚濁は、工事中は-Bになっていますね。

○原嶋主査 水利用もなっていますか。水利用はどうなっていますか。

○樺沢コンサルタント 水利用もそうです。-Bです。

○原嶋主査 そうですね。一応項目としては同じ評価をされているわけですね、この段階で。ですから、一応答えにはそもそも対応していると言えば対応しているんですね。簡単に言うと、下が-Bで、上がDだとちょっとおかしいような感じもするけれどもということでしょうけれども。

○樺沢コンサルタント はい。両方-Bです。

○原嶋主査 わかりました。ではこれは、また個別でご意見があるかもしれませんが、一応今回は除外しておいていただいて、高橋先生には確定の段階でまたご意見をいただくということで。29番は大丈夫ですか。

○石田委員 29番は、落としていただいて結構です。30番は25番に入っていますから。

○原嶋主査 では、25、26を基本にする。あと長谷川先生のは調査手法の問題ですね。事前配布資料の表10-2というのはどれですか。それは、先ほど平山先生がおっしゃったことと大分重なってきますね。ちょっとこれは残しておいていただいて、これは後からということで、ここでは25、26を残していただくということで、とりあえず調査手法については、またモニタリングとの関係で少し議論させていただくということで。

次に、31、32、33、35。35と32は、同じというか、広い意味での生物・動物にかかわる影響については、今後調査していただく必要があろうかと思います。ということで、35を残していただいて、水生生物などを項目として入れて一応原案をつくっていただくことでお願いできますか。

○石田委員 31、36も入りますから、伐採ということで。

○原嶋主査 景観は今評価としてどうなっていますか。

○樺沢コンサルタント 景観に関しては、今Cになっています。

○吉田職員 工事中がCと。

○樺沢コンサルタント 工事中がCになっています。これは、石とり場とか、採石場とか、土とり場というんですか、そういう場所で……。

○原嶋主査 工事中はCだけれども、供用後、これは高橋先生が問題視されたのは供用後ですね。

○樺沢コンサルタント そうですね。高橋先生が問題にされているのは、工事によって木を切ってしまう……。

○原嶋主査 その後、供用開始後が変わってしまっているのではないかということですね。それはどうなっているんですか、今の評価は。

○樺沢コンサルタント それに関してはDです。木のことに関しては、50本、100本で残せるところは中央分離帯のところで残していくような形でやっていくつもりです。ただ、具体的に、どの木が切られるかというところまでは……。

○原嶋主査 では、一応33は、趣旨として残していただいて、また後で整理していただいて。

○樺沢コンサルタント これは供用後もCということにも……。

○原嶋主査 そうですね。供用開始後の景観の評価を変えるようにというご助言なので、それを残していただくということです。

34は、これはむしろその後の問題に関係してそうですけれども、交通渋滞の原因となる可能性が懸念される。それらに対する事前の対策、交通需要予測。これはさっきの話と関係あるんですか。

○河添課長 19番と関係しませんか。

○原嶋主査 19番というよりもむしろ先ほどの15番の内容と少し……。

○河添課長 そうですね。15番ですね。

○原嶋主査 15番の内容と少しかぶってくるのかなという気もしますけれども。

○河添課長 交通の管理の話だから、15番と整合させたら同じ趣旨ではないですか。あるいは交通渋滞対策という意味ととらえるのであれば……。そうですね。交通渋滞のことを気にされていますね。これはちょっと角度が違うので、残して……。

○原嶋主査 いずれにしても、量的なことを問題視されているので。

○松行委員 いや、これは、周辺の不適切な土地利用が問題になって交通渋滞になるというのを前半でおっしゃっているんですけれども、後半では交通量、交通需要管理計画についておっしゃっているんです。

○原嶋主査 そうですね。後半では交通量のことをおっしゃっていて、上は土地利用のことをおっしゃっているんですね。分けるとか。

○松行委員 なので、ちょっとどちらが趣旨なのか、伺ったほうがいい気もするんですが。

○原嶋主査 そうですね。それでは2つ趣旨を書いているんでしょうから。では、これは残しておいていただいて、二宮先生でしたか。

○河添課長 二宮先生です。

○原嶋主査 ご趣旨を確認する。では、とりあえず残しておいてください。

あと、35、36は、とりあえず残したほうがよろしいんですね。いかがですか。

○石田委員 36は35に含めていただければよくて。

○松行委員 35は残していただいて。

○原嶋主査 35は当然必要ですね。32とも若干かぶっている。いいですか、大丈夫ですか。

○吉田職員 大丈夫です。

○原嶋主査 次、37以降ですが、37はとりあえず残してください。

38、39ですね。村山先生、石田先生。

○石田委員 39は落とします。38番の村山先生のほうがよいと思いますので。

○原嶋主査 38はどういう趣旨でどういう形か。こういう形でよろしいですか。

○村山委員 よければこれで。

○原嶋主査 これで。ではお願いします。

40は、このまま入れていただきます。

○河添課長 41番は40番と結構重なっていると思います。

○原嶋主査 そうですね。そうしてください。

○河添課長 40番が代表でよろしいかと思えます。

○原嶋主査 はい。お願いします。

42番ですね。

○石田委員 42番は残していただけますか。

○原嶋主査 はい。では42は残しましょう。

43、44、45というところですね。

松行委員 44は43のほうで……。

○原嶋主査 では、43をベースにさせていただいていいですね。45も大丈夫ですよ。43、44、45を一つにさせていただいて、43がいいかどうか、多少字句についてはほかの先生の表

現を尊重して直していただくということで、お願いします。

あと、47はどうでしょうか。

○村山委員 47は落とします。

○原嶋主査 いいですか。

あと、48も43と一緒にしていただいて、「露店商」とか「遊牧民」という表現を使っただけであれば、ご理解いただけるのかなと思いますけれども、また違う意見が出れば、その段階でまた直しますので。

あと46ですね。「逆に個人が自由に発言できる場を」、「その辺はどのような考え方で協議を実施するのか」。どうでしょうか。難しいですね。

○吉田職員 これは43で……。

○原嶋主査 いいですよ。もしあれであれば、「部族長」とか、そういう表現を少し盛り込んでいただいて、全体をカバーできるようなやや包括的な表現に変えていただければ、具体的には、43では足りないところとしては、「女性や社会的弱者」とか、「不法居住者」とか、「部族長や集落の長」、「露店商」あるいは「遊牧民」、こういったステークホルダーの具体例が十分カバーされていないので、それを盛り込んでいただいて、全体としてそういったステークホルダーの参加をきちんと確保するよという趣旨でお願いします。

○吉田職員 43をベースにすると、参加者をどう絞り込むかという話になるかと思うんですが、46だと、必ずしも参加者がだれかというところだけでなく、場所とか方法論かなという形で少し広いかと思われるんですが、どういう形でまとめていきましょうか。

○原嶋主査 46。

○吉田職員 はい、46の開催場所とか、「部族長や集落の長」とは書かれてはいますが、個人が発言できるようにというのが趣旨かと思われますので……。

○原嶋主査 その2つを合わせた形でもいいですね。

○吉田職員 では、そういった形で文案を作成させていただくということで。

○原嶋主査 ステークホルダーがこういう方をカバーするということは当然必要だし、その人たちがきちんと発言できるような場所とか機会とかの設け方というものを考慮していただくということで。分けてもいいですけども、とりあえずドラフトとしては、2つのセンテンスになるかもしれませんが、1つにさせていただいてもいいと思いますけれども。

○石田委員 はい。ここでおっしゃっておられるのは、漏れがないように効率的に集めるということと、あと平等にだれでも発言できるようなこと、それを平和構築アセスメントの専門家、社会調査の結果を十分に踏まえてということに力点が置かれていいんじゃないでしょうか。実際に社会調査をして、平和構築アセスメント専門家の調査をまった上で参加の形態とか場所とかを決めていくという。そのときに、現在わかっているジェンダーとか、土地なし農民とか部族長などの関係性をどう扱ってどのように参加を求めるのかという、結局二段構えですかね、これは。そんな感じがします。

○原嶋主査 では、そういう方向で。

あと、40番は残していただくんですが、先ほど平山先生からもありましたけれども、先方のキャパシティーに合ったモニタリングの手法ないし方法というのをご提案いただくということ。ここでは、モニタリングの策定に当たり実質的に責任を持ってモニタリングを実施でき得るキャパシティーを持った組織、グループを特定していただくとともに、実施可能な手段というものを適切にご提案いただくということの趣旨を加えて一文をつくっていただけませんか。平山先生、その点、よろしいですか。

○平山委員 私はモニタリングよりも……。

○原嶋主査 それに加えてもう一つ、実は調査手法の問題も残っているんです、先ほどの長谷川先生の。今、一応そこのところはよろしいですね、49番のところは。あと、長谷川先生が24番で、調査手法への言及が不足しているということを指摘されていて、恐らく平山先生のご意見もそれに若干かぶってきていると思うんです。

○平山委員 こっちのほうですね。はい。

○原嶋主査 今後EIAをつくることを支援していただくという上で、評価手法についても少し具体的にご提案いただくといったことのご助言をこれとは別に加えるということで、何かご意見はございますか。具体的には、長谷川先生の24番のご助言案と平山先生が口頭でお話しになった内容をまとめて、一つ何かご助言の項目として入れる必要があるのではないかと考えております。テーマとしては調査手法ですね。

○平山委員 それとデータの信頼性ということなんですが。

○原嶋主査 具体的に何か。口頭で結構ですけれども、今書き取りますので、何か。

○平山委員 要するに、EIAと言うからにはEIAらしいことをできるだけやってほしいということですが、その要素としては、データの信頼性、調査手法というものが入ってくると思います。

○原嶋主査 この次の段階でそういったものを具体的に特定していただくということですよ。

○荒企画役 すみません。私の言うところでは、できれば可能な範囲でという、やっぱり限界がありますので、可能な範囲でというまくら言葉をちょっとつけさせて……。

○荒企画役 そこらでお願いします。

○原嶋主査 趣旨としてはそういうことで、今後EIAを実行していただくに当たっては、きちんとある程度の水準を確保する上での信頼あるデータと、それに対応する調査手法というものを特定していただいて支援していただくと。それは先方のキャパシティーの可能な範囲でといったことで、一つ助言をドラフティングしていただけますか。

○石田委員 現地における実施可能性をかんがみつつということですよ。それが一番大切だと思います。その上で技術支援ということなんだと思います。

○原嶋主査 一応ざっくりとは今お話をして、あとは、大丈夫ですか。

○吉田職員 大丈夫です。

○原嶋主査 確認する必要があるれば、言ってくださいね、遠慮なく。

あとほかに追加が何かあれば。

○河添課長 ここは、ちょっと全体の話になってしまいますけれども、今の平山先生のご指摘のところもあるわけですが、これからどのようにスコーピング案の協議を行いましょうかというところの全体的な話だと思うんです。当然、日本のアセスメントの考え方だと、恐らく方法書というのがあって、その中にどういう手法を用いて、どういう項目がまずスコーピングとして浮かび上がってくるのか。スコーピングも、ちょっと日本のアセスメントの場合はうーんという感じもあるけれども、一方で、どういう項目に対してどういう調査手法を用いてどういう予測モデルを用いて評価していきますということがまとめられる。そのレベルになってくると、相当程度細かい資料が出てきますよね。一方でJICAのスコーピングの考え方というのは、項目としてどれを重点的に調査をしましょうか、あるいは評価していきましょうかというところの入り口段階の話をさせていただいている。これはずっと審査会のころからそういう検討をやっている。要するに、スコーピングが正しく行われていますか、どうでしょうかというご相談あるいは検討の内容を協議するということだと思うんです。ちょっとレベル差があるような気がして、そのあたりの整理の仕方なんですけれども、評価・予測については一定の手法をとりましょうと。例えばそういうものは、IFCのガイドライン、EHSガイドラインとか、あるいはWHOとか、基準はあるし、

あとその調査手法まである程度書かれているものがある。我々が一番気にしなければいけないのは、まずスコーピングのマトリックスがきちんとできているかどうか。それに漏れがあると調査されなくなってしまうということでは、スコーピングマトリックスをまず協議いただければと思うところが一つです。ただ、あとの技術論のところは、どちらかというところと一定の手法を用いてやるということになるのかなとは思いますが、そのあたりをどのように整理していくかです。可能であれば、あるいは我々の一番関心があるところは、スコーピングマトリックスの中に漏れはないですねというところをまず確認したいというのはあります。

○平山委員 その項目がきちんと確定できているということは当然必要ですが、EIAということになると、例えば日本の環境基準のような目標値が達成できているかというのが問題になるわけですから、その目標値というのは何なのか、ここではWHOが出ておりましたけれども、その点と、その目標値に達しているかどうかを判断するときの測定方法がどうなのかという点が問題になります。日本の場合には環境基準の中に両方書かれています。こういう手法でこの値であることといったことが書かれていて、要するに目標値と測定手法が一緒に書かれている。

このような場でいつも議論されるのは項目の話だけで、それだけで終わるので、その後のことをお聞きすると、これは現地委託でやりますからとか、人がおりませんのでとか、現地の状況がひどいのでとかの議論になって、結局どうなっているのかわからない。そうすると、EIAをやったということにならないのではないかとこの懸念があるわけです。

項目だけでいいのかどうかという点について、もしいいと言うとすれば、ではいつという目標値を定めて、どのような測定手法を採用してやるということがアセスの手法として徹底されるのかということが明らかになっている必要があります。それがないと予測や評価ができないわけですから。そうすると、私は、結局は今の段階で明らかにしておくべきだということになってしまうような気がします。

○河添課長 なるほど。わかりました。趣旨はわかります。あと、その部分を我々もこの中のスコーピング案という段階で協議内容に含めるかどうかということですね。恐らくそこら辺の整理の話ですね。

○平山委員 はい。

○河添課長 わかりました。ではちょっと考えさせていただきます。

○平山委員 これは非常に難しいところだと思います。言うのは簡単ですが、実際

に、しかも途上国でどのようにやるのかというのは、私も一度そういう調査をやったことがあります、そのときには現地委託でということになりましたが、出てきたものを見て、「何だ、これは」という……。

○河添課長　そういうことですね。やるといっても、この評価の枠組みがしっかりしていない、あるいは基準がないところで、どうやるんですかねなどという話になってしまうということですね。

○平山委員　それから、政争があつたりすると、バッチでいいではないかという話も、それでいいとは言えないけれども、それしかできないということであれば、それはやらないよりはいいわけですから、そこから先がなかなか言えないということになります。

○原嶋主査　そもそも、我々のこのプロセスの今の部分についての助言の対象としては、EIAで使う手法の適切性については、一応含まれていると考えていいんですか。対象外と言えば対象外だし、次のEIAの助言ないし議論の中で、それが十分だったのかどうかというのはまたそこで議論が出てくると思うんですけれども、それは本質的な議論としてはどちらなんですか。

○河添課長　考え方としては、一定の手法がとられることは前提として、まず項目に漏れがないかどうかと、そこですね。

○原嶋主査　当然、それはわかります。その項目に漏れがあるかないかを議論して、その項目についてどういう手法をとるかということが次にあるわけです、手段として。

○河添課長　そうですね。当然あります。

○原嶋主査　そこまで議論の対象に含まれているかどうかはちょっと私も、本質的な議論として、この案件の問題ではなくて……。

○河添課長　そうですね。ほかの今までのやり方だと、スコーピングのマトリックスと、あと、状況としてどういう状況なんですとご報告させていただいてというところでしたね。

○原嶋主査　余りそこまで入った記憶はない。むしろ、手法がよかったかどうかというのは、十分かどうかは別としても、EIAの段階というか、レビューの段階でむしろ議論になるところだったと。

○河添課長　そうですね。報告書案ができてきて、この中で実際にどういう方法がとられ、どういう結果でございましたという話は出てくる。ただ、確かに、迷うところというか、難しいなと思うところは……。

○原嶋主査　どちらなんですか、基本的には。

○村山委員 今回の議論は、助言委員会の審査部との関係の話なので、ここの場でどこまで詰めるかは、余り……。

○河添課長 そうですね。この場では、余り詰め過ぎると……。そうなんですね。

○村山委員 私も過去のことも思い出しまして、聞いてはあるんですけども。

○河添課長 ちょっと一回整理は必要かもしれない。どういうところをこの場で議論するかという話です。

○原嶋主査 平山先生はしばしばそういう問題提起をされて、そこの部分は十分、若干整理されていないままずっと来ているので、長くご指摘が続いているので、納得していただけるような形で対応していただければと思います。

○河添課長 ここは一度、村山先生とか、あと長谷川先生、田中先生とお話しさせていただきたいと思います。

○原嶋主査 そうですね。長谷川先生も同じようなご指摘をよくされているんです。

○河添課長 すみません、ちょっと巻き添えを食らわしてしまって、申しわけない。

○原嶋主査 では、その点はちょっとまた少し今後対応していただいて。一旦ドラフティングしていただいたものを送っていただいて、私のほうで一回拝見して、それをまた皆さんにフィードバックして確認をとります。

○河添課長 これはもうお届けしてあると思います。まだでしたか。

○吉田職員 以前の14日の版は皆さんにお届けしていますが、この文書は改めてまた皆さんに……。

○原嶋主査 そうですか。一応この文書は、少なくとも全員に送っていただければそれで差し支えないんですけども、長谷川先生、高橋先生、二宮先生には確実に送っていただいて、その上でまた助言案のコメントをいただいて、場合によっては全体会合でまたコメントがあれば若干修正するというところで、本当に4月1日に間に合わせるんですか。

○河添課長 どうでしょうか。ここでご相談なんですけれども、ある程度ドラフトできるような気はするんですけども、あとどれぐらい二宮先生とか長谷川先生のほうは……。

○荒企画役 すみません、可能な限り、ただでさえちょっと後ろにずれてしまっているのので、現地でスタートに入りたいというのが率直なところです。

○原嶋主査 その趣旨もわかりますけれども、日本も緊急時なので、大変なんですけれども。

○吉田職員 本日中にドラフトのほうは可能な限り作成して、皆さんにという形で考えて

おりますので、大変申しわけないんですけれども、今週金曜日までに。

○原嶋主査 では、とりあえず挑戦してみるということで。

○河添課長 ええ。すみません、お手数かけますけれども。

○原嶋主査 あとは、少なくともきょうご欠席の先生がどう反応されるかはちょっと私も予測できない。ここにいらっしゃる先生方もまたいろいろご意見もあると思いますけれども、一応挑戦するということで。

○河添課長 すみません。ありがとうございます。

原嶋主査 ではよろしくお願いします。

○村山委員 4月を逃してしまうと、5月4日ですね。ちょっと2カ月あいてしまうので、少なくとも経過報告ぐらいは……。

○原嶋主査 それは、多分経過報告はできると思うんですけれども。

○村山委員 あとメール審議で終われるようなレベルになっていれば、余り時間をかけずにファイナライズできると思いますから。

○原嶋主査 それは私のほうは大丈夫ですけれども、ちょっとご欠席の先生がいらっしゃるのでは。

○河添課長 ありがとうございます。

○原嶋主査 では、あとはよろしくお願いします。

○河添課長 では、こちらのほうで協議していただきまして、本当にありがとうございました。

では、次回の全体会合のところで、ぜひよろしくお願いたします。どうもありがとうございました。

午後4時39分 閉会