

環境社会配慮助言委員会ワーキンググループ

バングラデシュ国 ダッカ都市交通網

整備事業（有償） 環境レビュー

日時 平成23年9月16日（金）13：30～15：57

場所 JICA研究所 203会議室

（独）国際協力機構

助言委員（敬称省略）

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
田中 充	法政大学 社会学部及び政策科学研究科教授
松下 和夫	京都大学大学院 地球環境学堂教授
柳 憲一郎	明治大学 法科大学院教授

JICA

〈事業主管部〉

市口 知英	南アジア部 南アジア第四課 課長
添川 瑞乃	南アジア部 南アジア第四課

〈事務局〉

河野 高明	審査部 環境社会配慮審査課 課長
加来 智子	審査部 環境社会配慮審査課
奥村 憲	審査部 環境社会配慮審査課

午後1時30分 開会

○河野課長 それでは、お時間になりましたので、ワーキンググループを始めたいと思います。本日はバングラデシュ国ダッカ都市交通網整備事業の環境レビューに対するワーキンググループということでございます。まず初めに主査を決めていただきたいと思いますんですが、先ほどお話し申したところ、松下先生のほうでお願いできるということです。よろしく申し上げます。

それでは、議事を松下先生お願いいたします。

○松下主査 それでは、早速ですが、バングラデシュダッカ都市交通網整備事業環境レビュー方針について、事務局からご説明をお願いします。

○市口課長 私は南アジア部でバングラデシュの担当課長をやっております市口と申します。よろしくをお願いいたします。

私から、バングラデシュ国ダッカ都市交通網整備事業の環境レビュー方針について、説明させていただきますと思います。

A3の資料が既に配付されておりますのでごらんいただければと思います。まず、確認済みの事項でございますが、こちらは既に協力準備調査の報告書にも入っている事項ですので、説明は省略させていただきますして、下のほうの環境レビュー方針について、ご説明をさせていただきますと思います。

まず、全般的事項ということでございますが、(1)許認可ということで、環境省が承認しましたEIAの情報公開方法について、まず確認する必要があるということ。それから、ルートが一部変更になっておりまして、それに対応する形での修正版のEIA報告書の差し替え手続について再度確認する必要がある。それから、車両基地、こちらが一番大きな用地取得になっておりますけれども、関係機関からの承認取得状況といったところを確認していきたいと思っております。

モニタリングについては、EIA・RAPに基づくモニタリング計画及び実施体制及び予算措置、現地ステークホルダー及びJICA報告用のモニタリング結果の情報公開項目、方法といったところを確認したいと思っております。

その他ということで、工事中及び供用後の環境管理計画の実施体制及び予算措置について確認していきたいと思っております。

公害関連でございますが、協力準備調査でそれ相応の内容の環境管理計画というのが出てきている。それを踏まえまして、実際にそういった緩和策の実現可能性を確認したいと思っております。加えて、モニタリングに関する項目、頻度、場所を確認していきたいと思っております。

す。

建設用の仮設ヤードにかかわる許認可、それから周辺的环境・社会状況も確認していきたいと思っております。

自然環境については特段の要確認事項はないということでございます。

社会環境でございますが、それなりの内容のリセトルメント・アクション・プランができています。これをきちんと実施していくというところがいかに担保していくかというところが環境レビューにおける大きな 이슈と認識しております。

具体的には、実施機関の実施能力をきちんと評価して、必要に応じてきちんとした対策を盛り込んでいくということ、それから移転・補償補助、NGOを含む実施機関だけではない関係者も含む実施体制の確認、用地取得及び住民移転手続の今後の具体的なスケジュールの確認、それからRAP及びモニタリング報告書の国内情報公開場所というのも確認していきたいと思っております。

最後に、労働環境ですが、労働災害防止、安全衛生計画等の作成時期についても確認していきたいと思っております。

以上でございます。

○松下主査 それでは、以上のご説明に関して、質問あるいはコメントがありましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

○田中委員 今お話があった確認という意味ですが、これはこの前も助言全体委員会で確認というのはどういう意味だという話があったんですが、ここで想定している確認していきたいと思うという、JICAとして確認していきたいということだと思んですが、どういう行為を想定しているんですか。つまり、この前の助言委員会では、相手政府あるいは相手方の事業主体に対して、こういう措置が行われているかどうかということを確認し、その上で、今後行われる可能性もあるわけですが、その上で行われなかった場合には必要な是正措置をとる。あるいは要請をする、そういうことを意図しているんですか。ここでいう確認というのはどういう意味を含意していますか。

○河野課長 おっしゃるとおりで、今回のミッションでこういった書かれている項目について先方実施機関と協議を行い、その内容について確認をする。確認をするという意味は、JICAの環境社会配慮ガイドラインに沿って問題がないかどうかというふうな観点から確認をするということです。ガイドライン上何か問題になるようなことが想定される場合には、先方政府に是正を求める、または合意する。もし仮にそういったことができない場合、協力できない可能性

もあるということがガイドラインで規定されているということでもあります。

○市口課長 1点補足させていただきますと、基本的には今の河野の説明でよいのですが、今の我々のミッションは、あくまでまだファクトファインディングでございまして、その後JICAの中で検討をして、それから日本政府にも報告して、それで審査をやっていいということになれば実際の審査という形で再度現地に来てさまざまな協議を行っていく、それが環境レビューということなのです。その環境レビューの中で、今、河野が申し上げたような対応を行っていくということでございます。

○松下主査 一般的な意味ではJICAガイドラインの観点から見てチェックをする。それに応じて、必要に応じて是正を要求したりするわけけれども、今回の場合はファクトファインディングで、審査も当然後に控えている。

○河野課長 まだ審査ではないです。

○田中委員 確認という意味はよくわかりましたが、そうすると、今日、例えばお出しいただいているこのA3版の環境レビュー方針という資料がありまして、上は確認済み事項とあります。下は環境レビュー方針とありますが、そうすると、この確認済み事項の意味、まさにいま言った確認済み事項の意味はどういうことになるのでしょうか。位置づけとしてはどういうことになるのでしょうか。

○市口課長 この確認済み事項は、協力準備調査の報告書の要約ということでございます。実際には委員の皆様からもまだ協力準備調査の報告書についていろいろご指摘をいただいておりますので、そういった修正を行う。それが確認済み事項になりまして、それに基づいてさらに環境レビューを行っていくという位置づけと理解しています。

○田中委員 そうすると、先ほど私が言った確認するという意味の確認と、ここで確認済み事項としている確認というのは意味が違うものということですか。

○河野課長 同じことかと思えますけれども、要するにガイドライン上求められている要件が幾つかありまして、ざくっと言ってしまうと、世界銀行のセーフガードポリシーと大きな変わりはないというふうなものがあります。それ以外にも、EIA、環境影響評価と住民移転と先住民民族についてはさらに世界銀行のセーフガードポリシーの項目を指定して、こういったことを確認すべき事項であるということに位置づけられています。そういった世界銀行のセーフガードポリシーなども参照しながら、我々として押さえていかなければならない点もここに整理しているということなのです。それは、今調査をやっていますので、調査で確認できた事項をここに落しているということなのです。

○田中委員 もう一回確認すると、これは一般的な意味の確認ですが、ここでいう確認するというのは、相手国政府と協議して、ガイドライン上照らして適切に行われているかどうか、あるいは行われる予定があるかどうかということを確認をし、必要があればその是正を求める。あるいは協力する範囲、しない範囲も含めて判断する。そういうことが確認であるとする、そうすると、確認済み事項というのは相手方政府と、このところはもう既に確認をして、こういうことはある意味実行されるということは終わっている事項という理解してよろしいんですか。ですから、ちょっと概念が違うと思うんですが、多分事務局はそちらの説明がちょっと違う。

○市口課長 確認済み事項は、これは繰り返しですけども、協力準備調査報告書のサマリーでございます。協力準備調査報告書については、先方政府との合意形成はできておりますので、確認済み事項というのは先方政府も合意している、そういう事項ということでございます。

○田中委員 まさに二つあって、この確認済み事項というのは、レビュー方針のレポートのサマリーであるというのが1点と、しかもここに書かれている内容については既に相手方政府と合意されているということでよろしいですか。そういう理解で。

○市口課長 はい、そういうことでございます。

○松下主査 それでは、それ以外の点について、何か質問、コメント、いかがでしょうか。

○柳委員 確認済み事項と環境レビュー方針で取り上げている公害関連自然環境、社会環境については、これは鉄道建設ということで社会環境配慮ガイドライン、環境チェックリストの中の鉄道という、8番目に書いてあるんですけども、その項目で当該地域でその項目についての一応の当てはめをやって、そういうチェックをしたということですね。それで、例えば生態系については、ここで列挙している、これはこういうことは環境上非常に大きな影響を与えることがあるという、一般的に認識されるものを項目として上げているわけですけども、その項目に該当がなければ、それで影響がないというふうに判断するというためのものでは本来はないのです。それは特に重大な影響を及ぼすところは絶対逃してはいけないのでこのチェックリストの項目に上げているにすぎないので、それ以外はどうでもいいというわけではない。けれども、それを自然環境、例えば環境レビュー方針で特段の要確認事項なしというのは、これは例えば環境配慮の具体的な環境レビューをやって、自然環境については特に指摘するような問題がEIAのスタディのドラフトの中で見当たらない、こういうような理解なのでしょうか。

○河野課長 必要があれば後で補足してください。まず、チェックリストはどうかということ

なんですけれども、本件については調査もやっていますし、そもそもどういった環境影響があるのかということスコーピングの段階で行われています。ですから、ここに書いています公害、自然、社会環境、すべてについて、まず調査団が行ってどこが大事か。その上で、調査をした上でこういう結果が出てきている。ですから、必ずしもチェックリストでチェックしたから関係ありませんということではなくて、あくまでスコーピングを経た上での調査結果について我々としては問題ないということを確認しているということでございます。

○柳委員 それもそういうふうに私も基本的にはそういう理解ではあるけれども、それで具体的にスコーピングをやって、この項目は漏れなく一応はチェックするわけですね。それから外れてくるもので、特に問題がないと判断したということでここに記述されている、こういうような理解だということですね。確かに当該地域ではこういった鉄道建設に当たって、特に国立公園であるとか、重要な希少種がいるような地域を横断するということはないというようなことであっても、その周辺に自然環境が全くないわけではないですね。だから、そういうものに対する配慮というのはチェックリストやスコーピングからは漏れてきているわけです。本来通常スコーピングをやるときに、チェックリストに書かれたことは基本的にはやる。そういうチェックをするということがありますけれども、現地踏査をするときに、やはり重点がそこに置かれてしまうわけです。マッピングで全体を見て、どのような地形、地質等や生物生態系がどうなっているのかというときに見たときに、当該地域の開発が行われるところに国立公園やそういうものがないとなると、それでもう終わってしまうということは一般的に多いように思うのです。

○河野課長 ただ、この調査につきましてはスコーピングの段階から調査団が行って現場を確認して、さらにそのスコーピング案について助言委員会に今諮ってご意見を求めた上でやっていますので、チェックリストとは余り関係なくて、むしろこの案件固有でどういう問題があるかということ把握した上でやっていますので、私の理解では、そういった意味では漏れがないのではないかなというふうに思いますけれども。

○柳委員 お言葉を返すようなんですけれども、助言委員会で見るときに、どうしても基本的にこういった大きな環境負荷があるようなところを重点的にどうしても見てしまうというところはあるわけです。そこだけは逃さないというふうに思っている。逆にいえば、それ以外のところというのは見落としてしまうというのがあるのじゃないか。それは単なる危惧にすぎないのでしょうか。

○河野課長 そこは、もしそういうご危惧があれば、スコーピングの段階で、柳先生いらっし

やらなかったのかもしれませんが、そういった意見が出たかというふうに思いますし、少なくとも調査団はスクラッチからちゃんと見ているので、全く問題ないというふうに最初から片づけているというふうなことではないのではないかなというふうに思いますけれども。

ミッションで何か補足があればお願いします。

○市口課長 今回の環境レビューで確認事項なしとしたのは、協力準備調査においてそれなりの調査が行われていまして、それで十分という判断で環境レビューでは特に対応する必要はないと考えております。ただ、一方で、当然建設段階、それから実際のオペレーション段階で、何らかのやはり自然環境への影響が起これ得るということは排除できないということですので、環境管理計画では実際に自然環境についても項目を設けてモニタリングをしていく。もし何か問題が起こればモニタリングのところで発見して、適切な対応を行っていくというような形になっております。

○田中委員 こだわるようですが、つまりこれは環境レビュー方針という、下の、ある意味確認済み事項というのは、既に相手方政府、これまでの調査の段階で協議し、合意している範囲だと。今回環境レビュー方針というのは、この資料でいけば二段書きのところであって、この内容を、端的にいえばいいんですかということを確認してほしい、あるいは審査してほしい、こういうことですね、助言してほしい。そうすると、自然環境については特段の要確認事項なしと書いてあるんだけど、多分意味は、要するに確認済み事項に書いてあるものは確認して相手方と協議しているので、これ以外に特段の要確認すべき事項はないという、だから、特段の確認事項がないというわけではなくて、確認済み事項はこれは既に確認しているわけだから、あるわけですね。その辺で、それ以外の確認すべき事項はない、そういう意味でいいんですか。この特段の要確認事項がないというのは。

○市口課長 多分環境レビューというのは二つ意味があって、我々は狭義の環境レビュー、すなわち審査のときの環境レビューばかり申し上げていますが、いわゆる広義の環境レビューの意味では、当然協力準備調査、それから審査段階の狭義の環境レビューも含めて、広い意味での環境レビューというのを我々としては行っていくということです。自然環境については、これまでの協力準備調査、それから我々も何回も現地に来て先方政府と議論していますが、そこで対応できていますということで、審査の段階、つまり狭義の環境レビューの段階では、特に追加的に対応する必要はないという意味合いでございます。

○田中委員 繰り返すようですが、実は私が質問を出させていただいた追加ペーパーがありまして、実は環境レビューとは何かというのがよくわからなかったんです。改めて、実は

ガイドライン上にどういう規定があるかということを見てみると、用語は繰り返し使われているんですが、こういうものが環境レビューであるというのが見当たらなかったものですから、それについて教えてほしいということでコメントを出したんです。確かに文言にはここに書いてある今日のJICAの回答の青字のところは環境レビューだというのはこうなっているんですが、そもそも環境レビューというのは一体何をやる行為を差すんですかという定義は、河野さん、あるんですか。

○河野課長 ここに書かかれてあるとおり、お手元のペーパーで、これは田中委員からいただいたご質問なんですけれども、JICAの回答の二重括弧書きのところは、上のほうから書いていますけれども、要は下の段落のところは環境レビューのことをまさに記載されている。相手国等から提出された環境アセスメント報告書等を用いて環境レビューを行います。内容としては、プロジェクトがもたらす可能性のある正及び負の環境影響について確認をする。負の影響についてはこれを回避し、最小化し、緩和し、あるいは代償するために必要な補足を評価するとともに、さらに環境開発を図るための方策があれば当該方策も含めた評価を行う。情報公開、現地ステークホルダーとの協議結果を確認する。ここがまさに環境レビューのガイドラインに書かれている該当箇所というふうに理解しています。

○田中委員 そうですね。私もそのように、多分このことがそうかなと思うんですが、明示的になくて、環境レビューを行う。プロジェクトがもたらすという、ここに文言がなっていて、この文意の文脈からすればどうもこのことが環境レビューを包括的に説明している文書だというふうに理解をしたんですが、他のところ、例えばEIAとは何かとか、SAとは何かとか、目的定義のところきちんと書いてあるわけです、そういうのがないんです。そこでわからなかったのが改めて再確認をしたいということです。しかも、この文章の中に環境レビューとはと主語があれば環境レビューとはこういうことだということがわかるんですが、このところが文章の中に溶け込んでいるので。このことが環境レビューである。そうすると、環境レビュー方針という今回書かれたこの表のこの部分は、正負の影響、正及び負の影響について確認をした上で、それを最小化する、あるいは緩和し、代償するために必要な方策があり、さらに環境改善を図るための方策であったり、現地ステークホルダーとの協議結果について確認する。こういう方針がこの中に、環境レビュー方針という中に示されているかという質問です。

見ますと、例えば公害関係についていえば、公害に係る全般事項として、予見される環境影響に対する緩和策の実現可能性。モニタリング項目、頻度、場所。と書いてあって、これは項目だけしかないんです。こういう内容についてどのように、まさにここでいえば確認をしてい

るのか。あるいはどういう方策をここで提示しているのかということがないと、環境レビューにならないんじゃないか、レビュー方針にというふうに思ったんです。

○河野課長 私の理解では、これは調査の中でカバーされているんじゃないかと思いますが、ミッションチーム、どうでしょうか。

○市口課長 調査の中でカバーされております。ただ、我々としてはきちんとした実施を担保するために、改めて先方政府と合意して、もし必要であれば何らかの追加的な対策とか是正措置を盛り込むという趣旨で書いております。

○柳委員 例えば、生物生態系でいうと、この調査は半年しかやっていないですね。通年で一応見るわけです。例えば希少種がないというのも、通年で見ていますかという、いや半年、9月から3月までを見ていますという、こういった調査をやっている。そうすると、抜けているところはあるんじゃないですか。その半年の調査で、例えば希少種だとかそういうものはありませんでした、同定できませんでしたというような記述になっているわけですが、本当にそれでいいのですか。普通の生態系の調査では通年でみるというのが一般的に、例えば国内でそういうような調査を見ていないと、例えば渡りだとか、いろいろな鳥類とか飛来している時期とか、一応決まっていますので、それはずれてしまうというようなことがあります。そういうものがないとしても、やはり1年という単位でよく見るということがあるわけですが、この調査では半年だと。そこで、いないので、今度は環境レビュー方針でも特段にいませんよという話になってくる。そういうことで大丈夫なのですか。

○河野課長 それは案件によって違うんじゃないかなと思ってまして、案件でどれくらい情報を持っているかによっても違うんじゃないかと思ってまして、どれくらいの期間、どれくらいの調査をやるかというのは、まさにスコーピングの段階で調査団がいろいろな情報を踏まえて考えたものだと思うんです。

○柳委員 もちろんそのときに、文献的に一応あるわけですから、文献的なサーベイでスコーピングの段階で既存情報としては全部把握しているわけです。

○河野課長 本件については私は今答えられませんが、いずれにしろ一般的にはスコーピングの段階でどういう調査、もし通年でやる必要があればその段階でこれは通年でやるべきだというふうなことで処理していくのではないかというふうに理解しています。ただ、今回のがもし仮に半年しかやっていないのであれば、そういう判断を下したということではないでしょうか。

○田中委員 そうすると、例えば環境レビューで、自然環境については特段の要確認事項なし

という記述があります。そうすると、これについては、正負の影響もなく、特段環境対策、ここでいうと環境レビュー、方策を講じる必要がないというふうに理解してよろしいですか。

○市口課長 そういう趣旨ではございません。繰り返しですが、協力準備調査のものも含んで先方政府とまさに合意形成をしておりますので、調査でカバーしたものにプラスして対応することはないということでございます。調査の中では自然環境について、ここにあるとおりのさまざまな分析を行いまして、影響についても分析を行ってきているということでございます。

○加来 追加で一つよろしいでしょうか。審査部の環境社会配慮課の加来と申します。同行しております。

今回示させていただきましたこのA3の1枚紙の環境レビュー方針ですが、こちらはあくまでも現段階でJICA側が考えている方針でございます。これに加えて、EIA、RAP、DFRを今回お配りした上で、助言委員会の皆様方から追加で何か環境レビューの際に指摘あるいは確認しなければいけないことがもしあるのであれば、そちらを助言としていただきたいというのが趣旨でございます。

○田中委員 ですから、そもそも何をJICAが環境レビューとして考えていますかというのを今質問しているんです。そうすると、このA3に書かれているこの項目が環境レビューでいいですか。私が先ほど確認した、例えば特段の要確認事項なしなんだけれども、それは、例えば上に書いてある、もう既に確認済み事項は所要のものとして、これは相手側政府と合意しているから、それ以外に特段の要確認事項はなしだと、そういう意味ではないですかといたら、そのところの回答があいまいだったものだから繰り返し言っているんです。例えば、1例ですが、自然環境のところは水システムです。水システム、水象のところですが、都市排水システムが脆弱であるから、詳細設計段階についてはさらに引き続き検討していくと、こういうことになっています。これは相手側政府としての確認をしているわけですね。だけれども、それ以外のところは要確認事項なしでやる、予見されないとか存在しないということになっているわけです。ですから、恐らくこれは環境レビューに引き継がれるのは、3)の水象の部分ではないかと私は理解しているんですが、そういう理解でいいのかどうかということです。そうではなくて、それもなくて、もうこれは整理としては1)から4)までは自然環境というか、これはもう既に合意しているので、特段自然環境面については環境レビューとしては方針に盛り込みません。こういうことでよろしいですか、どちらの理解ですかという質問です。

○市口課長 おっしゃるとおりでございます。追加の要確認事項はないという意味でございます。先ほどの3)の水象についても、これは既に先方と合意済みということですので。詳細設計

時云々については、詳細設計という、かなり後の段階でございますが、その詳細設計の段階でこういった影響について検討するという事は合意をしているということでございます。

○松下主査 それでは、自然環境に関する環境レビュー方針の記述は、今確認されたように、これまでの協力準備調査で確認された事項以外に追加的な確認事項はない、そういったことで修正したほうがよろしいですね。

○田中委員 もう一つ、先ほど現地からのご発言で、例えば自然環境についてはEMPの中でモニタリングをしていく。環境管理をしていく、そんなご発言がありましたか。EMPの中で位置づけている。これはどんなことを位置づけていますか。僕の見限りでは余りなかったように思ったので、確認ですが。

○市口課長 例えば、環境管理計画の中で、樹木です。樹木についてモニタリングをしていきましょうというのが環境管理計画の中に入っております。テーブル6-1のAの4番です。

○柳委員 今のは、テーブルの3-3の、例えばロードサイドの樹木の保存量は一応調査された。それが工事後にどうなるのかというところはモニタリングしますという説明ですか。

○田中委員 今のご質問とも重なりますが、テーブル6-1というのはミティゲーションプランなんです。保全措置のことだと思います。モニタリングというのはテーブル6-2なんです。6-2が、エンバイロメント・モニタリング・アンド・マネジメント・システムで、これがモニタリングであつたりマネジメントの対象だと思ひまして、その中で見ますと、エア・クォリティとウォーター・クォリティは入っているんですが、自然環境要素については、ここでいう生態系等は入っていないんです。

○市口課長 大変失礼しました。ご指摘のとおりです。おっしゃるとおり、私が申し上げたのはあくまでミティゲーションからのものでございます。そういった点を助言委員会としてモニタリング項目として入れるべしということであれば、現状モニタリングプランにはおっしゃるとおりエア・クォリティとウォーター・クォリティしか入ってございませんけれども、ご指摘を踏まえて今入れようということで考えておりますが、プラスして、そういった自然環境についてもモニタリングするといった形で入れていくことも可能だと考えております。

○松下主査 それでは、環境レビュー方針に関して、それ以外で確認事項とか、ご質問、よろしいですか。

では、環境レビュー方針についての質疑は一応これで一段落して、次に助言に対する対応結果、この資料について検討していきたいと思ひます。コメント内容とそれに対する回答、それでは、最初に1番から3番までについて、柳委員、石田委員から、この内容についてコメントが

ありましたらお願いします。

○柳委員 特に1番目に書いているのは基本的にこの報告書の中でバングラデシュ国における土地の補償価格、建物の補償価格についての補償方針が提示されているわけですが、他のプロジェクトの具体的な比較を行いながらこういった方針を定めているということですので、他のプロジェクトについて具体的に教えてくださいというような質問をしたということです。その回答では、チッタゴンの環状道路と、それからパドマ橋のこういったプロジェクトでの補償の価格から40%、建物の場合は30%というような、そういった方針を採用していますという回答がなされているということです。パドマ橋プロジェクトとチッタゴンの環状道路プロジェクトの具体的な、例えばこういう状況でこういうような価格の算定の仕方をしました、その根拠はこれとこれに基づいてこうですというような、もうちょっと詳細な紹介がこの中ではないので、あったほうがいいかなというふうには思います。もうちょっとより説得的に資料提示していただければと思いました。

○松下主査 いかがでしょうか。

○市口課長 チッタゴン、パドマも、同じような数字であります、ただ、補償の方針がかなり複雑なもので、今回もそれは提示していませんけれども、もしご要望であればそれを整理した形でご提出することも可能です。

○松下主査 では、それは後で提示していただくということでしょうか。

石田委員、いかがでしょうか。2番目のコメントですが。

○石田委員 訂正していただいたので、基本的にわかりました。私はこれはEIAではなくて、DFRを見て、DFRにも同じような内容が書かれてあったので、DRFを読んでみて、なるほどこういうサーベイをして料金の計算をしたんだなというのは非常によく理解できましたので、理解が深まったのでとてもよかったですと思います。ただ、一点だけ言わせていただければ、結構本業を抱えているので、こういうものは時間があるときにやるんです。おわかりいただけると思いますが、時間があるときにぱっと見てしまいたいんです。例えば私の場合だと午前中が空いたら午前中にやっちゃって、もう一度提出する前に、JICAに提出する前に、例えば1週間後とか、3日後の午後にまとめて見るというときにやるんですが、そういうときにいただいている資料の回答に基本的誤りがあると非常に混乱するんです。時間のむだ、こういうことを言って本当に申し訳ないんですが、お互いに時間のむだだと思えます。そういう回答の資料をいただくときには誤記載はなるべく避けていただきたい。実はもう1カ所あります。そこでもちゃんと訂正されていますけれども、誤記載は避けていただけると本当にありがたいと思います。以上、

要望です。ただし、内容についてはきちんと理解できました。ありがとうございました。

○松下主査 では、2番については一応これの回答によって訂正されたと。3番についても訂正事項です。これはいかがでしょうか。

○柳委員 結構です。

○松下主査 これもよろしいと。

では、4番についてはいかがでしょうか。

○石田委員 結構です。

○松下主査 5番についてはいかがでしょうか。

○柳委員 5番も結構です。

○松下主査 6番。

○石田委員 6番は幾つかあります。まず、非常に長い説明をいただき、ありがとうございました。とても勉強になりました。というのは、英文で書かれているのは一応RAPのAで始まるAppendixで始まる所を全部読ませていただいたんですが、どうしても、多分お国柄だと思うんです。南アジアですから、どうしても演説はあるし、スピーチに誰か呼ばなければいけない。それは私も理解しています。それが非常に色濃く出ているなというのは読みながら思ったんです。実際に調査団の方々がどういうところを工夫されたか、またはどういうところをアドバイスされたか知りたくてこういうコメントを出させていただきました。その結果、オピニオンリーダーを呼ばなければいけなかったというところは、私も相手、カウンタパートとの関係や事業を円滑に進めるという意味では理解しておりますので、その点については何も異存はありません。

ただ、その上で、やっぱり質問があるんです。それでもゲストの数が多過ぎたのではないのでしょうか。例えば、もちろんそれを拒むことは、もう起こってしまったことなので、それについてとやかく言及するというのではなくて、やり方として、例えば2011年4月30日は非常に良かったというふうな回答をいただいています。ステークホルダーの列席が300名以上あって、友好的雰囲気の中から、女性を含む積極的な発言もあり、多くの真摯な意見を取得できましたというふうにあるんです。その点は非常に喜ばしいことだと思うんですが、ただ、その上で、何かやっぱり子細にAppendixを読んでもみると、記録されている人たちのほとんどが、しかも長い文章の、つまり分量でいえば8割ぐらい皆ゲストスピーカーなんです。または何とかチーフとか、コミッショナーとか、偉い人なんです。でも、ホーカーのおじさんです、ミスター・アンブスアス、Aの82ですけれども、屋台のおじさんは、ありがとうと言って、私たちに対して

もフェアな考慮をしてくださいをお願い、たった3行なんです。もちろん本人は3行だったかもしれませんが、言った内容というのは。だけれども、そこら辺がいまだに私は腑に落ちないんです。ゲストスピーカーはだらだらとしゃべるでしょう、彼らはしゃべるのがお仕事ですから。そこら辺、どうなんですか。ステークホルダーミーティングの一つの大きな問題は僕はそこだと思っています。参加者の内容、構成によって、ステークホルダーミーティングの質が大きく左右されてしまうというのは否めないと思うんです。

前ぶれが長くなりましたが、そういうことを思っているのと、あとは、今から質問ですけれども、質問は、6番の回答でいただいたところで、ステークホルダーの要望や意見は調査団との協議を経てEligibility Policy and Entitlement Matrix、一部反映されています。非常に好ましいと思うんです。例えば、移転住民の学校への受け入れ支援と書いています。他にはどんなことがあったのでしょうか、まずこれが第1点目の質問です。

○市口課長 ステークホルダーミーティングの参加者からの要望を取り入れた例として、お金に関することがあったかということですか。

○石田委員 お金でも、それから移転内容に関しても、いわゆる移転の計画から実施、モニタリング、その後に至るプロセスすべてにおいて、ですから、お金に限ったことだけで私は聞いているわけではございません。

○市口課長 幾つも実際に取り入れているという事項がございまして、例として移転住民の学校への受け入れを支援していくというのが一つありますが、他には、基本的には移転地整備のニーズはないだろうというのが当初の結論ではあったわけですが、実際ステークホルダーミーティングにおいて移転地整備のニーズが出てきたというのを踏まえて、影響住民が望むのであれば、移転地についても用意するという形に修正しました。あとは、商業施設が実際に移転するという場合に、市役所が建設する新しいマーケットに入れさせてくれないかというようなニーズがありました。それについても、実際にコミッティをつくって、そういう形での対応ができないかどうかということを実施段階で検討しようということになっていたり、幾つもステークホルダーミーティングを踏まえて取り入れている点はございます。金額的なところについては、50%増しというのを要求している方がステークホルダーミーティングにはいました。そこについては、他の事業の例を踏まえて、不公平にならないようにという観点も考慮しつつ、実際には土地については再取得価格プラス40%、建物については再取得価格プラス30%ということになっております。

○石田委員 さらに詳細な例を三つ以上挙げていただいてありがとうございます。私もより理

解が進みました。ステークホルダーミーティングは僕個人は陳情の場ではないと思っていますので、ですから、価格に関することは慎重に、両者ないしは第三者を交えてきちんと討議をするというプロセスを確保されることが一番大切だというふうに思いますので、そのやり方でやっていただければいいんだと思います。

その上であと2点ほど質問があるんですが、ステークホルダーミーティングはもちろんやらなければいけなく、やれば有効なことが多いですが、個別のインタビューをもっと徹底的にやるということは今後は考えられないですか。これから環境レビューをなされるわけですから、環境レビューをなされる際に、ステークホルダーミーティングの限界性を補うという意味で、ステークホルダーミーティングはどうしても場所に来られる人しか来られませんから、当たり前です、物理的に来られる人しか来られない。その日に農作業があったら来られませんから、来られない人が山ほどいるわけです。そういう人たちの声を拾うという意味で、個別のインタビューをもう少しできる限り丁寧にやってみる。ステークホルダーミーティングに来られなかった人たちの声を拾い上げる。そのことによって、それは広く裨益をするということももちろんあるんですが、事業の計画をさらによきものにするという目的達成に多いに貢献すると思うんです。そういう点について、ひとつ考えていただければと思います。

○市口課長 ありがとうございます。ご指摘の点、まさにそのとおりというか、大きなステークホルダーミーティングの中ではなかなか発言のできない方もいらっしゃるということで、そうではない形での意見聴取というのが重要であるというところは、ごもっともだと思っています。今回の協力準備調査の中でもセンサス調査を行っておりまして、基本は影響を受ける方のいろいろな資産の状況とか、そういったところが中心だったわけですが、その中で、今回の事業に対する意見もセンサス調査の中でも聴取をしているという形で、ステークホルダーミーティングにプラスアルファで影響住民の意見を個別に聞くという機会を設けております。

○石田委員 センサスは調査票調査ですね。確認です。センサスとおっしゃるからには、全住民、全ハウスホルダー相手に調査票に基づいた調査をしたということですか。単に確認です。

○市口課長 センサス調査は全数ではなくて、概略的なところではあるわけですが、必ずしも定量的な調査だけにとどまらず、定性的なところも含めて質問をしてきているという状況でございます。

○石田委員 わかりました。

もう一つ、最後なんですけれども、環境レビューの調査をおやりになられる中で、先ほどおっしゃられたステークホルダーの新たな移転地整備のニーズとか、市役所施設のマーケットに

入るということを要望として取り上げて、計画の中に盛り込んでいくという、とてもステークホルダーミーティングをやるだけのことがあって素晴らしいものが出たと思います。それを今後モニターしていく機関というものについては、どのようなアイデアで臨まれるのでしょうか。それをどういう人たちが実際に市が用意した土地に入る人たちの対象になるか。その説明会はどうするのか。交付はどうするのか。それから、実施はどこで、どうやって行うのか。実施した後不公平がないかどうかのチェックを誰がやっていくのかというところ、そういう一連のプロセスそのものを外からちゃんと見ていくというのは、体制として今後おつくりになられるおつもりなんではないでしょうか。

○市口課長 実施をやるのは実施機関、先方政府の担当の公社ということですが、それをサポートする形でNGOが雇用されて、そのNGOが中心的な役割を果たしていく。さらに、それをモニタリングしていくという役割、もしくは苦情処理、助言という観点で、それ以外に四つの組織が設立される予定になっております。一つは、移転に関する助言委員会ということで、ワードごとに設置されまして、その中には被影響住民の代表、それから移転実施雇用のNGO等も入って、さまざまな助言を行っていくという形になっております。

二つ目としては、苦情処理委員会が設置される予定になっておりまして、こちらもワードごとに設置されるということで、その中にも被影響住民の代表も入りますし、それから法律的な専門家等々入りまして、住民が苦情を申し入れた場合には適切な対応を行っていく。それからそういった苦情処理の手続については、さまざまなパンフレット等もつくって、広く告知していくという予定になっております。

それから、合同検証チームが設置されまして、実際財産、用地調査で作成された資産目録、インベントリーを検証する、レビューするという目的で、実施機関の人間、それから用地取得担当部署の人間、それからNGOの担当者といったところが入るということでございます。最後に、資産評価査定チームが設置されまして、こちらは用地取得を担当するNGOが査定した土地や建物の損失資産補償額がきちんとした再取得価格なのかといったところを検証する、レビューするという目的で設置するというところでございまして、こちらも用地取得の担当者、それから地方自治体の代表者等が入る形で構成されるということ。こういった四つの組織がまさに住民の声を反映しながら、きちんと用地取得・住民移転が実施されるかをモニタリングし、レビューしていくという形になっております。

○松下主査 今、6番の石田委員の質問に関連してその回答に対する追加的に3点ご質問がありまして、それに対してご回答をいただいたんですが、これをどういう形で最終的な助言にする

か、また別途考えるということで、一応6番までよろしいでしょうか。

それでは、次は環境影響、7、8、9、いずれも私の質問だったんですが、7番のポイントは、7ページの10番のところで、Planning stageの影響評価についてBとされていて、impact is not so significantとされておりますが、その内容を見ると、GenderとChiledren's rightに関する懸念事項が書いてある。そうすると、これだけ見るとimpactがそれほど深刻ではないといっているにもかかわらず、Genderと子供への影響に関して懸念されているということになると、整合性が欠ける、そういう趣旨で質問したわけですが、それに対して、GenderとChiledren's rightについて、対応策も含めた記述の改正がございました。したがって、これについては私としてはこれで了承いたします。

それから、8番の点も同じような観点からでして、Construction stageにおける影響評価についてもB評価であって、それほど深刻ではないということになっているわけですが、個別の説明を見るといろいろ懸念事項が指摘されているということで、これについても整合性をとっていただきたいという趣旨でコメントをいたしました。

それに対して、3ページの右側ですが、かなり詳細に想定される懸念事項、大気汚染と水質汚染と騒音、振動、廃棄物と騒音振動についてそれぞれについて想定される問題、それに対する対応策ということで、トータルでそれほど影響がない。そういう趣旨に整理されています。したがって、これについても私は一応納得、了解をいたします。

それから、次の9番ですが、これは訂正事項ですので、これで結構です。

それから、住民移転に関する10番のコメントですが、地域の雇用対策ですが、PAPsに対する優先的雇用機会を確保するよう働きかけるという趣旨のコメントをいたしました。それについて同じ趣旨のことを書いていただけるということで、これも了解いたしました。

それから、11番につきましては、市場評価価格でcompensationを、Assessed compensation will base on the market priceということで、市場価格に基づく補償をするということであったんですが、JICAのガイドライン等ではreplacement valueという言葉が強調されているので、その趣旨を明らかにしてほしいというコメントを出しましたところ、それも修正していただけるということで、これは了解いたしました。

それから、12番はTop up compensation methodという、そういう言葉が出ていましたので、それについて内容を説明をお願いしたところ、私もまだ十分理解していないんですが、とりあえず説明していただいたということで、これはこれで了解いたしました。12番についてはもう一回簡単に要点を紹介していただけるとありがたい。文章をざっと読んだだけですと、少し頭

にずっと入ってこないものですから、いかがでしょうか。

○市口課長 文章以上に私がうまく説明できる自信はないのですが、今回つくられたRAPというのは、国内法では十分でない部分を含めた、しかし国内法を相当上回るようなレベルのRAPがつくられているという状況でございます。つまり、再取得価格の30%増しとか40%増しとか、なっている。ただ、一方で、国内において、用地取得とか、補償をやるのは、実は実施機関ではなくて、いわゆる地方自治体が行うわけです。ダッカの地方自治体が行う。そこはあくまで用地取得法に基づいて彼らは手続を行っているのです。そうすると、さっき申し上げたRAPに書かれた補償ではなくて、国内法の補償になります。そうすると、彼らは基本的にはいろいろな資産台帳みたいなものを見ながらやるのですが、その資産台帳が必ずしもマーケットプライスを反映していないとか、いろいろな問題があって、必ずしも再取得価格にはならず、再取得価格を下回るケースが多いという状況でございます。ましてや、再取得価格プラス30%、40%等は一切考慮せずに決めてしまう。それに対して、実際RAPで定められた補償額というのがありますので、その金額と実際に地方自治体が支払う金額との差というのを、実施機関が補償する。その実施機関から払う金額のことをTop up compensationと言うということでございます。

○松下主査 やや複雑ですが、ありがとうございました。

13番も関連した。

○市口課長 13番について申し上げたいことがあって、私たちの勘違いで、回答が間違えています。もともと該当部分というのは、バングラデシュの国内の法律に基づく補償の考え方について書かれていまして、それについては私が今申し上げたとおり基本的にはマーケットプライスによって決まっていくということで、ここに書いてあるような50%上乘せという事実はございません。なので、このin addition to the DC, an additional 50% of the assessed value would be made by land Acquisition Officerというのは削除ということでさせていただきたいと思います。すみません、申しわけありません。

○松下主査 一応最後の9から13番についてご説明いただきましたが、いかがでしょうか。よろしいですか。

○柳委員 十分な時間がなかったのでこれを見るができなかったのですが、今日資料を見て質問をしたいのですが、環境影響評価の報告書のドラフト案でいただいたものの現況がチャプター3に、このプロジェクトサイトでのバックグラウンドについての調査が行われて、大気と水について行われているわけです。水質について行われています。その他にも植物についても行われているわけですが、この中で、例えば大気について見ますと、現況はPM10と

PM2.5とSO2とNOXとPTというのをやっているんですか。これのデータがテーブルの3-1に出ています。これについては調査計画地域の周辺に調査地点を設けて、それについてその結果を出しているわけですが、これはあくまでも現状で、これを行ったらどういふふうに変化するのかという、予測については特にここでは記述されていないということなのではないでしょうか。

○松下主査 いかがでしょうか。

○市口課長 ご指摘のとおりでございます。これはあくまでも現状ということになっております。一方、通常プロジェクトをやるときに、運用効果指標と呼んでいますけれども、事業の効果をはかるための定量的な指標を通常設定しまして、ベースラインと、それからターゲットという形で通常設定します。本件についても、もちろん大気汚染の緩和というのが一つの本事業の目的としてございますので、運用効果指標の中で大気汚染への指標として加えられないかという検討も行ったのですが、本事業だけをインパクトというのを切り取ることがなかなか難しい。ダツカは急速に自動車もふえていますし、さまざまなガソリンとか、CNGとか、そういった政策にも多に影響されますので、事業だけの直接的なインパクトとして大気汚染をそういった運用効果指標に定めることは難しいというような判断をしております。

○柳委員 それから、では水質ですけども、水質は計画の地域のプロットを見ると、必ずしも、例えば図の3-3で、サンプリングとサーベイポイントというのが資料に載っていますけれども、水質の例えば2番目というのは計画地域とはかなり離れていますけれども、これはどうしてこの地域のサイトを選んだのでしょうか。

○添川 私から回答します。南アジア部添川と申します。

本件水質の検査をいたしました地点につきましては、今ご指摘の真ん中の地点は、本来全線のアライメント上で取得すべきではあるんですけども、ちょうどこの地域にはバングラデシュの空軍が保有するエアポートの広大な土地にかかっておりまして、そもそも水質検査をすることが難しい場所であったということ、それからそのエリアが非常に一般社会とは隔離されたようなエリアであるので、水質という意味ではそこから西のほうに平行で移動した場所に一般住宅街がございますので、そちらのデータを取得することのほうがよりデータとしては適切なのではないかと判断がありましてこちらを選択しています。

○柳委員 そのデータを見ると極めて、例えばDOにしても、CODにしても、懸濁物質にしても、非常に数値が悪いですね。もちろんそこは生活の排水がそのまま河川に流れているというような現状があるところだというふうに判断できるのですけれども、例えばこういった計画をやって地域の水環境がよくなるというのは非常にいいことだと思うんです。地域の水環境がよくな

るような工夫はこのプロジェクトを通して何かされるのでしょうか。全くそれは、現状はこうなので計画ができ上がっても地域の環境は現状維持なんではないでしょうか。その点何かお考えはありますか。

○市口課長 本事業は鉄道案件ですので、いわゆる水質の改善という効果は想定されないと思っています。ただ、いわゆる工事中の水質、汚染された水の処理をきちんとやるとか、そういう形で、この事業がさらに水質を悪化させることがないようにというところは配慮していきたいと思っています。

○柳委員 鉄道事業というのは軌道をつくと当然軌道に降った雨を排水しなければいけないですね。排水口の整備は当然されるのですね。

○市口課長 もちろんでございます。

○柳委員 そのときの水の、例えば雨水の利用の仕方とか、それからこういった自動車とかMRTを走らせる、それを洗浄するわけですね。定期的に洗浄すると、その洗浄の排水はどこに流すのかとか、そういうようなことは当然計画の中に組み込まれていると思いますけれども、そういうことと周辺の水環境との関連というのはどうでしょうか。

○市口課長 もちろん実際一番大きいのは駅と、それから車両基地というところですが、そこについては排水についてはきちんとした処理施設を設けて処理していくという形になっております。

○柳委員 そういう場合に、非常に水質の悪い河川にある程度浄化されたような水が流入できるというような工夫を、地域の中で循環できるようなことというのは工夫次第で考えればできるかなと思ってこういった質問をさせていただいたわけです。

○市口課長 我々も視野が狭かったのか、都市鉄道という考え方でしか見ていなくて、まさにそういう形で浄化した水を他の汚い水と混ぜることによってきれいになる効果というのは、実は考えていなかったところではございます。ただ、ダッカは非常に人口が稠密なところでして、その中でこの事業で駅とか車両基地で浄化された水が及ぼす浄化の効果というのは限定的かなという気がします。ただ、それはもう少し検討が必要なのかもしれません。

○柳委員 それから、続いてですけれども、テーブルの3-3、先ほどちょっと話が出ましたが、現況の計画地域の道路サイトでの樹種、樹木の種類についての本数とか、そういうのを調査されているわけですね。これは計画によって伐採されるというわけではないのですね。何のために、現況がどうなっているのかを把握するためにこういった調査をされたのでしょうか。道路サイトの樹木、樹種の本数とかいろいろ数えられているようですが、

○市口課長 おっしゃるとおりで、これがすべて伐採されるものではもちろんないです。主には道路の中央分離帯の上に鉄道が建設されますので、その中央分離帯上にある木をリストアップしている。ただ、柱がある部分だけしか木の伐採は必要ありませんので、すべてが影響を及ぼすわけではないのですが、影響し得る樹木ということですべてをリストアップしているという状況でございます。

○田中委員 関連して、先ほどの大気汚染対策の一つに、道路緑化効果みたいなものがあるんですね。街路緑化といいますか。それについては、今言った中央分離帯のところを一部樹木の伐採があるとすると、それをまさにミティゲーションするような方策というのはお考えになられていますか。

○市口課長 先ほど少し触れましたけれども、エンバイロメントミティゲーションプランの中に書いているとおり、高架下に公園を設け、そこに樹木を植えていくというような対応をしていくというのが、エンバイロメントミティゲーションプランの中に入っております。

○田中委員 高架下は日当たりは大丈夫なんですか。日照とか、あるいは水ですけれども。

○市口課長 おっしゃるとおり、日当たりということは考えなければいけないと思うのです。そこはそういう環境のもとで生育し得る樹種を選択していくという形にしますし、水については当然きちんとした管理をしていくというようなことで考えております。

○松下主査 それでは、追加ですか。

○田中委員 追加で、私が今日お出ししたペーパーは先方にはいっていますか。私が、本当に直前で申しわけなかったんですが、コメントを幾つか出ささせていただいておまして、特に環境面、あるいは保全措置の面で4ページの2. のところから幾つか掲げております。私が思うに、EIAレポート第6章を中心にざっと見ていたものですから、十分に全体が見切れていないんですが、一つは騒音と振動です。Noise and Vibrationで、これは環境面で非常に重要な項目の一つだと思うんですが、1つは、騒音・振動のこうした定期的な監視測定を行うことというのを提言させていただきたいと思うんです。先ほどのモニタリングプランを見ると、騒音・振動については項目が抜けているように思うんですが、どこかに記載があるんでしょうか。

○市口課長 適切なご指摘でございまして、まさにモニタリングプランの中にはエア・クォリティとウォーター・クォリティしか入っていないということですが、不十分ということで、コメントに基づきまして騒音をぜひともモニタリングプランの中に入れてたいと考えております。

○田中委員 お願いいたします。

その上で、苦情が多分出てくる可能性があるんですね、騒音問題で。現地の状況は私わかり

ませんので、自動車騒音のほうが大きいのか、あるいは自動車騒音に加えてこういう鉄道騒音
が加わることでより騒音が増幅するのかわかりませんが、そうしたときに何か追加的な措置が
可能かどうかということです。追加的な保全措置が。現地の状況の中でこれはなかなか難しい
ことはあるかと思いますが、追加的な措置が可能なような配慮が必要ではないか。つまり、この
段階で対策は打ちどめという形ではなくて、苦情が出てきたらそこに対応するような柔軟な仕
組みが必要ではないかというのが、この二つ目の指摘です。

それから、三つ目は、防音・防振対策、特に振動対策で、よく言われるのはレールの長期化、
長レール化というんですか。ごとん、ごとんとか、音とか振動がちょうどレールとレールの継
ぎ目で出てくることが多いようなんです。そこでできるだけ長くすることでそういう騒音や振
動を防ぐことも考えてもいいのかなど。これはざっと私が見た範囲では抜けているように思う
んですが、いかがでしょうか。

追加的に2点です、コメントです。

○市口課長 詳細設計の中で振動等騒音対策ということについてきちんと検討していくという
ことにしたいと思っています。ただ、それでも追加的に苦情がある場合については、いろい
ろな騒音対策というのはございますので、そういったときに追加的にやっていくことも当然検討
すべきだというふうに考えております。

それから、レールを長くするというについては、確かに報告書の中では触れられており
ません。これについては、繰り返しですけれども、詳細設計の中で、これだけではなくて、多
分いろいろな騒音対策がありますので、総合的に設計を考える中で検討していきたいと考
えております。

○柳委員 関連で、いろいろと特に影響がないというように書かれている建設段階での影響で
特に問題がないというもので、例えばグラウンドサービスバランスというのがありますね。要は
地盤の問題について、こういった高架でつくるときに、強度を補強するのに地盤構造にどれだ
け杭を打って補強していくのか、非常に重要なところだと思うのですが、それについて
は特に影響がないとなっているので、これはちゃんとフォローアップしていただかないと、難
しい問題が後で起こるんじゃないかなとちょっと危惧しているんです。

それから、もう一つはこういった高架のものをつくる時駅舎の問題もそうなのですがけれど
も、周辺のビルとの連携性といいますか、大体途上国のこういったMRT的なものは複数の周
辺のビルと全部接続するような形のものが多いと思うのですが、この関連を見ても、ここ
は単独の駅だけなのか、周辺のビルとの接続を考えているのかというときに、特に雨期の時期

とかそういうときにちゃんと雨にぬれないで渡れるような、そういった地域との連携みたいな工夫を、単独の駅をつくるからいいというのではなくて、そういうような配慮をこの建設の段階で考えておく必要があるんじゃないかというようなこともぜひ配慮していただきたいと思います。

○市口課長 ご指摘のとおりだと考えております。環境のところではもしかしたら余りきちんとした記述がされていないかもしれませんが、当然地盤については、まさに工事の安全とか、実際の安全にも大いに関わってきますので、きちんとボーリング調査を行って、地盤をきちんと確認した上で適切な工法を詳細設計で考えていくという形にしたいと思っておりますし、それから、二つ目のご指摘の点についても、おっしゃるとおりだと思いますので、そこもきちんと詳細設計で対応していくという形にしていきたいと思っております。

○松下主査 大分時間がたちましたから、ここらあたりで一回休憩を取りたいと思います。それでは、ここで3時まで休憩して、再開したいと思います。10分間休憩です。

午後2時50分 休憩

午後3時03分 再開

○松下主査 それでは、再開いたします。

田中委員のコメントについて、まだ幾つか残っていますので、田中委員、お願いいたします。

○田中委員 私のペーパーの4ページの(2)のところで、Spoil/Waste、これに関して、ベントナイトなどを含めて、汚染土壌が発生する。それを特定の場所に、指定された場所で処分するという方針のようですけれども、処分場からの公害、汚染が発生しないようにきちんとした処分方法の確認と監視を実施すること、こういうのを盛り込んだらどうでしょうかというのが提案です。これについてはいかがでしょうか。

○市口課長 まさにご指摘のとおりだと思います。まさに環境モニタリングプランの中にはエア・クォリティ、ウォーター・クォリティしか入っていませんけれども、先ほど申し上げたノイズに加えまして、残土の処理場のモニタリングというのもモニタリング計画に入れるつもりでございます。

○田中委員 お願いいたします。

それから、3点目の(3)のAir Qualityですが、これも先ほどいろいろ議論が出ている大気汚染対策をどうするかという話があるんですが、なかなかこれは、都市鉄道をつくって利便性を高めるということで、これで結構なんですけど、結果としてモーダルシフトが起きて、区域内の自動車交通量が減らないと区域の大気汚染が改善しないわけですね。懸念としては、鉄道軌

道をつくることで、道路が逆に道路幅、幅員が小さくなって、結果として混雑度が増して、また大気汚染物質がふえる。そういうシナリオもあるわけです。そういう懸念もたしか指摘されていたと思うんですが、ですから、総合的な交通管理によって、自動車の人が公共交通、都市交通に移管するような、そういう方策を同時に地域全体としてとっていかなければいけないんじゃないかという問題関心で、こういうこと、方針を検討してくださいということを盛り込んでみたんですが、この点はいかがでしょうか。

○市口課長 ダッカの大気汚染の悪化状況というのは非常に著しい。それから、自動車の交通量がものすごい勢いで伸びておりますので、本事業だけで自動車交通を減らしていくというのはなかなか難しいかと思うのですが、当然ながら本事業を通じて、できるだけそういう伸び率を鈍化させていくというようなことは我々としては取り組んでいきたいと思っております。具体的には、駅においてバス等の他の交通機関との連携性というところ、それからMRTを使うようにということで、さまざまなキャンペーン、啓発活動をやっていくというところについて取り組んでいきたいと思っておりますし、それから一本だけではなかなか使ってもらえないということで、バス交通との連携、MRTのさらなる拡張、ネットワーク化といったところも、我々としては、本事業とは少し離れますけれども、取り組んでいきたいと思っております。本事業の中でできるところは限られていますが、やはり我々としてはダッカの都市交通をどうにかするべく、微力ながら今回の事業以外のところでも取り組んでいきたいと思っております。具体的には今・来年度から技術協力プロジェクトということで、ダッカの都市交通マネジメントのプロジェクトを開始するべく、準備を進めているところでございます。これももちろん1,500万人の都市圏のすべてのマネジメントの改善までいかないのですが、ただ、モデル的に一部地域を選びまして、交通管理のある種実験みたいな形でやっていって、その結果を踏まえてさらに広げていくというような取り組みもやっていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

○田中委員 ぜひお願いいたします。今のお話の中でいくと、運賃、例えばバスとMRTを相乗りするとトータルとして安くなるとか、単体でそれぞれ乗るよりも連結して乗ったほうが安くなるとか、今お話の連結性を高めるという方策もあると思っておりますので、ぜひそういうことを含めて、総合的な交通管理で自動車交通を減らすということが大事なと思っておりますので、そんな点もこの方針の中に盛り込めたらいいんじゃないか。直接単体、この事業よりも周辺事業、総合的な事業なんですけど、考えたらどうだろうかということでございます。ぜひご検討ください。

それから、5ページへまいりまして裏面ですが、モニタリングシステムで、先ほど申しました大気、水質のみならず、他の項目、バイブレーションだとかノイズだとか、それからウエストだとかありますし、それから、5地点、3地点という設定する場所が、先ほどのCHAPTER3のところの地点を多分継続実施するかなと思うんですけれども、これはなぜその地点を選んだかというのを考えておかなければいけないと思うんです。その上で、特に操業時については、いつまで測定するのかということです。これをこの事業の中で測定するのか、もうこれはダッカ市、あるいは政府に任せるのか。つまり定量的な環境監視の体制に移行するのか。この点の継続性の面がわかりませんので、その点について明らかにしてほしいということで、(1)のコメントは出させていただきました。

(2)は、先ほども言いましたように、抜けているのでこれは追加したらどうでしょうかということでもあります。いかがでしょうか。

○市口課長 大気質と水質の観測の地点ですけれども、F/Sの中にベースラインとして測定しました3カ所ということで、継続的に事業実施中、それから操業開始した後もずっと継続的にモニタリングしていくということで計画しています。

大気質については、とりわけ重点的にモニタリングをしていく必要があるということで、F/Sの段階では3カ所だったのですが、プラス2カ所ということで、5カ所と考えております。もともと3カ所というのは、北のほうに1カ所、真ん中辺に1カ所、南のほうに1カ所としておりますが、追加の2カ所というのは、南北に長いラインですので、その地域的なバランスをとって2カ所を設定するという方向で考えていきたいと考えております。

そういう意味で、(1)の2点目のご質問にある、いつまでモニタリングしていくのかということについては、操業時も含めてモニタリングをしていくという形にしております。

それから、(2)ですが、これは先ほども申し上げたとおり、騒音についても、基本的にはF/Sのときに設定した騒音については5カ所だったのですが、5カ所について、継続的に、実施期間中、それから完成後の操業期間中を含めて、モニタリングをしていくつもりでございます。

○田中委員 そこで、操業時期、操業期に入ったときに、何年までやるかという話です。つまり、測定を、基本的には操業期間中はずっとやっていくというお考えですか

○市口課長 おっしゃるとおりでございます。運営会社が、実施する機関と同じですけれども、運転が続く限りずっとやっていくということでございます。

○田中委員 それはそれでそういうお考えがあればいいと思います。よくある日本の例ですと、事業主体、ここでいえば鉄道主体は、一定期間、例えば2年なり3年やって、そこから先は、つ

まり日本でいえば環境行政の側に引き継ぐ。通常環境行政です。つまり一般環境監視に引き継いでしまう、そういう考え方もあることはあるんです。ですから、この場合、ダッカの場合はどうなんでしょうか。

○市口課長 もちろん理想的には環境担当部署、環境局、環境省がきちんとモニタリングするのが望ましいということなのですが、かなり脆弱で、ダッカ市内においてもきちんとした環境モニタリングが行われていないという状況ですので、そういう意味では、現時点では事業実施主体がモニタリングをやっていく。ただ、将来的に環境行政がきちんと整ってきた暁には、環境行政にやってもらうという選択肢もあるかなと思います。

○田中委員 今のお考えでよくわかりましたので、多分助言をさせていただくとするとこういうことを助言させていただいて、例えば大気質の5地点であれば、いわゆるベースライン把握のために設定した3地点に加えて、南北に長い適切なところでもう2地点追加をして、沿線の大気汚染の状況を把握するとか、そういうことが環境レビュー方針として明記されるといいなというふうに思うわけです。それから、測定期間も、一応現時点では事業が継続される期間は測定していくとか、そういうことだと思いますけれども、そういう書き方でよろしいでしょうか。大丈夫でしょうか。

○市口課長 大丈夫でございます。

○松下主査 そうしますと、事前に委員から提出された質問及びコメントに対する回答、それから追加的な質問に対する回答をこれまでやってまいりました。こういった議論に基づいて、これから助言案をまとめていきたいと思います。それでは、最初に柳委員、石田委員、松下から出したコメントについて、助言として残す部分について検討したいと思います。順番に1番からチェックしていきます。1番はいかがでしょうか。

○柳委員 1番についてはRAPについてですけれども、パドマ橋のプロジェクトとチッタゴンの環状道路プロジェクトのRAPを参考にして作成されていますので、その参考例としてこの二つのプロジェクトの算定方式なりを提示して記述していただければと思います。

○松下主査 では、1番は今言われた方向で助言として残すということによろしいですね。

2番はいかがでしょうか。

○石田委員 不要です。

○松下主査 3番はよろしいですか。

○柳委員 結構です。

○石田委員 4番も不要です。

○柳委員 5番も不要です。

○松下主査 6番はいかがでしょうか。

○石田委員 6番については助言が一つ今あるんですけども、その前にもう一度調査団に確認させていただきたいんですが、RAPの対象となる、要するに移転の対象となる人たち、影響を受けて補償の対象となる人々は現在で何人ぐらいになるんですか。ハウスホールドでいえば何家族ぐらい、人々でいえば。ハウスホールドと、あと教えていただきたいのは、ハウスホールド数と、あとはハウスホールド以外で屋台をやっている人とか、ホーカーの人がいますね、業者の人たち。そういう人たちが何人ぐらいか、教えてください。

○市口課長 そういうのも含めて219です。219世帯というか、家でないものを含めて219戸です。そのうちの露天商が149です。

○石田委員 149露天商ですね。人数ではなくて。

それで、その人たちというのは、もう一つ確認させていただきたかったのは、RAPの報告書、2011年7月RAPの報告書、ドラフト報告書の中で、CHAPTER2で、いろいろとディスクリプというか、詳述がなされていますが、その人たちのことを差していますか。ここで、プロジェクト・アペクティッド・パーソンズがあります。それと今おっしゃった人々というのはほぼイコールだと考えていいということでしょうか。

○市口課長 そのとおりでございます。

○石田委員 そうすると、私からの助言はこんな形にしたいと思うんです。一応今の段階でRAPの計画が対象者を外すことなく盛り込んでつくられている。かつ、ステークホルダーミーティングを通じていろいろな意見も吸収された。されど、ここから私の助言なんです、影響を受ける人たちの中で、もちろんセンサスサーベイをされてはいるんですけども、やはり調査の限界というのはどうしてもあるんです。センサスサーベイないしは調査票を用いた調査の限界、それからステークホルダーミーティングの調査の限界もありますので、かつ今までのケースをいろいろ見ていると、事業をやるときにどうしてもディスクリメントされる、拾ってこられない人たちがどうしても出るんです。上水道とか下水道の場合もそうですけれども。そういう人たちを今回特に拾っていただきたいなというふうに思うようになりました。

ということで、CHAPTER2を見ると、全体の人数のうち大体5割が貧しくて、全体の人数のうち3割が特に貧しいというランクに位置づけされているんです。これはかなり大きな数字だと思います。そういう人たちはインタビューの対象になかなか、インタビューしたときも意見が言えなかったりということも多々あるし、村長さんとか、コミッショナーがいると黙って

しまうということもありますので、今回は、特に貧しい人たちや、それから社会的に状況がよくわからないんです。例えばエイズにかかって疎外されていたり、村の中で疎外されていたり、まちの中で特に遠ざけられている人たちがいたりとか、そういう、いわゆるマジカライズに遠ざけられている人々を対象とした、いわゆる極端なケースを拾ってほしいんです。その極端なケースの人たちについてのみ個別にインタビューを行って、可能であれば、可能かつ必要であればRAPの計画にフィードバックを行っていただきたい。そういう調査を環境レビューで加えていただきたいんです。というのが私の助言の趣旨です。

一応文面はつくったんですが、読んだほうがよろしいでしょうか。では、ゆっくり読み上げます。

影響を受ける人々（PAPs）の5割強が貧困者層に属し、かつPAPs全体の3割が特に貧困であるとランクづけされている。そのため、本事業のRAPがどの対象者に対しても公正に実施されることを目指して、最も貧しい人々や最も遠ざけられている人々といった極端なケースについて個別に丁寧なインタビューを行い、その結果をRAP計画にフィードバックすること。

以上です。

○市口課長 ご指摘の点についてはぜひとも対応していきたいと思っているのですが、タイミングとしては、住民移転・用地取得支援のNGOが事業の中で雇用されて、NGOがより詳細な調査を行っていく。その中で、特に貧しい人たち、特に取り残されている人たちに対してより重点を置いてインタビューなり調査を行っていく、そういう理解でよろしいでしょうか。

○石田委員 そのNGOの人たちが調査を行うというのは、RAPの実施計画をつくっている段階で行うということですね。

○市口課長 そういうことです。

○石田委員 それは……

○市口課長 詳細設計と平行してRAPの具体的な詳細の計画をつくっていくというところでやっていく。

○石田委員 そういうことが予定されているのであれば、環境レビューの中での提言の一つとして盛り込んでいただけますか。それでいいんじゃないでしょうか。

○市口課長 わかりました

○松下主査 それでは、今言われた趣旨で助言として残していくということでございます。

それから、次に7番目と8番目ですが、これについては記述を改めていただくということで、特に助言としては残しません。

9番も同様です。

それから、10番、11番についても、指摘事項に対して対応していただいているので特に助言としては残しません。

それから、12、13についてはご説明いただきました。特に13についてはもともとの文章を削除するということですので、これもコメントとしては落します。

以上が事前に配付されていたコメントと回答に関連する助言ですが、柳委員から追加質問が幾つか出ていましたが、これについてはいかがでしょうか。

○柳委員 まず、MRT下で植栽を、樹種の調査をやるとは思いますけれども、これを伐採したりすることが計画のときに予定されているわけですがけれども、新たにミティゲーションとして代替の植樹をするということも考えられると思いますので、そのときには大気汚染に強い樹種を植樹するように検討していただいて、工事後、供用時に生育状態についてフォローアップして確認するというをやっていただきたいと思います。

また、文言として言いますと、建設に当たっては、計画沿道の樹種を伐採または植栽する際に、大気汚染に強い樹種を選択し、生育状態等はフォローアップで確認するというような助言案にしたいと思います。

それから、もう一つは、利用者の利便性を高めるために、MRT駅舎と周辺のビルとの連結を図るように配慮することという助言案をいたしたいと思います。

○松下主査 今2点助言案が柳委員から提案がされました。

○加来 柳委員、二つ目のご助言をもう一度読み上げてください。

○柳委員 利用者の利便性を高めるために、MRT駅舎と周辺のビルとの連結を図るように配慮すること。

○奥村 戻りまして一つ目なんですけれども、「連結に当たっては」の後の部分だけ繰り返していただけますか。

○柳委員 計画の沿道地域ということをお願いしたかったのですけれども。MRTの沿道といってもいいと思います。具体的にはMRTの下です。コリドーで組み立てられてある、下のところは伐採するということですね。

○奥村 そうしましたら、建設に当たっては、MRT高架下の樹木の伐採または植栽をする際に、大気汚染に強い樹種を選定し、生育状態をフォローアップすることによってよろしいでしょうか。

○柳委員 それで結構です。

○奥村 また、二つ目なんですけど、こちらはMRT駅舎と周辺のビルとの連携を図るという意味

でしょうか。

○柳委員 多分そういう複合コンプレックス的な施設を通常はつくりますね。ここは単体の駅舎だけを考えているのか、そこがよくわからないのですけれども、周辺の都市計画との連携ということになると思いますけれども、それは計画の段階でもうそういう連携を考えていないと、後で建物をつくって結ぶというのは難しい問題なんだろうと思うんです。それは計画の諸元自体がどうなっているのかがここでは詳細なところがわからないので、もしそういう詳細設計で詰められてきたときに、周辺の建物との連結というものができるといえるような形の設計をしておいていただけたらいいと思うのです。

○添川 ありがとうございます。まさにご指摘の点ごもっともでありまして、既に当調査団も今回ドラフトファイナルレポートの6章の中でまさにご指摘いただいた周辺施設とのコネクティビティを重視した関連開発プランを計画するようにと提言を行っておりますし、私どもも今ご助言いただきましたものにつきまして、次回審査の際に先方政府との合意にもっていこうと思っております。

○柳委員 よろしく願いいたします。

○松下主査 では、以上、柳委員の助言についてよろしいですか。

それでは、田中委員から提出された質問、コメントに関連して。

○田中委員 私のペーパーの4ページから2. のところで、(1) (2) (3)、それから裏面、5ページにまいりまして3. の(1) (2)、それぞれ少し表現は変えますが、基本的にこのままで助言させていただいたらいかがでしょうか。

○松下主査 できれば簡単に、助言の趣旨を、説明になっているところも大分ありますので、ポイントだけ説明してください。

○田中委員 (1) 番です。これはノイズとバイブレーション、騒音、振動についての定期的な監視測定を行うこと。これは逆にいうと3. の(2)に入っていますが、対策だけにしたほうがいいのでしょうか。騒音・振動について、周辺住民等から苦情が生じた場合には、追加的な保全措置を実施するよう配慮すること。また、防音・防振対策の候補の一つとして、長レール化について検討し、盛り込むこと、保全措置として盛り込むこと、そういう表現になりますか。端的に言えばそのようなことになると思います。

それから、二つ目のスポイルの話ですが、建設残土、スポイルの処分に関して、指定された場所で処分する措置が示されているが、処分場からの二次公害が発生しないよう、処分場、処分方法の確認と監視を実施する旨を盛り込むこと。

それから、(3) Air Qualityですが、操業時の大気汚染に関して、総合的な環境管理、方策によりモーダルシフトを進めて、区域内の自動車交通量をできる限りこれで低減あるいは抑制する方策を検討し、その方針も盛り込むこと。趣旨としては、先ほどご説明いただいたような連結を高めるとか、あるいはMRTとしてネットワークをさらに進めていくことだとか、そういうことでいいかと思うんですが、全体的に大気汚染対策は難しいと思いますので、とにかくそういうことを引き続き考えてほしいということで、方針に盛り込むことということにさせていただきます。

それから、裏面の3. ですが、これはモニタリングシステム、これはこのままでいいかと思いますが、大気質、水質において、即定点のおのおの5地点、3地点として設定する場所を明示すること。また、それらの選定した理由を明示すること。操業時には測定期間について考慮すること。明記することでも構いませんが、つまり、いつごろまでやるんですかということを考えてほしい。

それから、ノイズとバイブレーションに関しては、測定地点を設定し、適切な頻度で適切な期間、特に操業時について測定する旨を盛り込むこと。こういう内容をお願いできればと思います。

○松下主査 以上です。よろしいでしょうか。

○奥村 連携性を高めるということですが、(3) Air Qualityに関するところで、例えば、バス等と連結を高めることを方針に盛り込むことというふうにおっしゃったんですけれども、連結を高めるという言葉も入れたほうがよろしいでしょうか。

○田中委員 そういう含み、事業部でそのことがご理解いただければ、総合的な環境管理によりモーダルシフトを進めて、できる限り抑制する方策を検討することとか、そういうことで構いません。あえて連結を高めるとか、文言を入れなくても構いません。

○奥村 「できる限り抑制する方策を検討すること」とさせていただきます。

○松下主査 他によろしいでしょうか。

○石田委員 先ほどの貧困層に対するインタビューを行ってくださいという件なんですが、うかつにも詳細設計に回していただき結構ですと言ってしまったけれども、訂正させていただきます。その前に質問なんですけれども、RAP報告書のチャプター2、第2章の調査を実際にやられたのは日本側調査団ですか、それともこれは現地のコンサルタントがやられた結果をそのまま編集されて載せているのか、どっちなんですか。

○市口課長 日本人のコンサルタントが当然管理していますけれども、実際にやったのはバン

グラのコンサルタントということです。

○石田委員 それでしたら私の提言を訂正します。やっぱりインタビューをやってください。それはもちろんバングラデシュのコンサルタントの人を使う、ないしはカウンタパートの人を使うことになって当然ですし、そういう調査をやることを理解していますけれども、クオリティーの問題があるんです、彼だけにやってもらうと。それは何度も見聞きしていますので、申しわけないんですが、やっぱり日本人が入って、環境社会配慮の団員がおられるでしょうから、日本人が入って、もし彼らに委託するにしても、彼らと一緒にやって、日本人の目で確かめてください。その上で、ですから、私の先ほどの助言は、一言も変えなくて、例えば一番最後、個別に丁寧にインタビューを行い、RAP計画にフィードバックを行い、詳細設計につなげることに。そういうふうに変更したいと思います。ただ、実施はこの段階で見えておいていただきたいと思っています。

○市口課長 バングラデシュのコンサルタントに丸投げしたわけではなく、当然日本人コンサルタントも重要なときには一緒に入っていますし、現地の調査も日本人コンサルタントが入っていますし、そういったクオリティコントロールは日本人コンサルタントがきちんとしていると理解しています。きちんとした詳細なインタビューというのをやっていく必要があるというところは、ごもつともだと、我々理解しております、ただ、既にF/S調査も整理も終わりつつあるということで、再度コンサルタントを備上して、本格的な調査をきちんと準備してやっていくという意味では、詳細設計と申し上げましたけれども、実際にやるタイミングとしては詳細設計の前になると思うのですけれども、その段階でもう一度きちんとした調査をやるというふうに進めさせていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○石田委員 混乱してきたんですけれども、F/Sと環境レビューと詳細設計の時間軸の関係というのはどういうふうになるんですか。

○市口課長 環境レビューのほうがまさに審査ということで、今年末ぐらいに行っていく。その審査が環境レビューということです。

○石田委員 環境レビューには具体的な現地での調査行為というのは入らないんですか。机の上での審査ということになるんですか。

○市口課長 基本的には我々と先方政府との間で議論をしていく。それで、一部もちろんサイト視察といったものもありますけれども、基本的にはF/Sを踏まえて、まだ確認が必要なところを議論していくという形が中心になります。その後もしうまくいけばローン・アグリーメントに進んで、そこからはコンサルタントの選定と、それから移転の支援を行うNGOの選定を行い

ます。NGOは、バングラデシュ国内のNGOですので、比較的すぐに雇用できる予定です。ですので、実際詳細設計を行うコンサルタントが雇用される前に、そのNGOがさまざまな詳細調査を行っていく。それについてはスケジュールどおりいけば来年の半ばぐらいから調査を始められるということです。それをRAPの詳細な実施計画に盛り込みまして、それから詳細設計に盛り込みまして、スタートしていくという形になります。

○石田委員 時系列のご説明ありがとうございました。そうすると、私に関心がある部分というのは、河野課長にお聞きしたいんですが、どういう形で盛り込むことが可能でしょうか。

○河野課長 今、市口が申し上げたような感じで、要するに普通詳細設計をやる前に詳細な調査をやるんです。それは別にJICAだけではなくて、他の製品でも同じですけども、詳細設計のときにならないと本当に細かい住民移転の場所確定というのはできないんです。ですから、石田委員のご懸念については、詳細設計の前のNGOを活用した調査のときにがっちりやっていくということが現実的ではないかと思えます。

○石田委員 そうすると、今回は環境レビューでできる助言としては外れてしまうことになりますか。私としては助言できないことになりますか。環境レビューに対しては影響を残せないような気がしているんですけども。

○河野課長 いえ、環境レビューの段階でそういうことを先方政府と合意するみたいなことはできると思えます。ただ、環境レビューというのは非常に限られた時間なので、人数も限られていますし、実際に現地の人と話をするというのは、それは難しいのかなと思えます。

○石田委員 ただ、実際机の上でのやりとりなんです、環境レビューというのは。非常に言葉は悪いかもしれませんが、そういうことですね。いわゆる協議ですね。レビューといわれたから、僕は実際に現地に行くのかとずっと思い込んでいた。

○河野課長 いえ、もちろん再調査をやったりする場合もあります。だけれども、それはごくごく1日とか半日ぐらいの短時間の話であって、そんなに現地の人と話をするという、そういうことでは多分ないと思えます。

○石田委員 それは非常に残念ではありますけれども、そういうことであるならば、先ほどつくった文面はそのまま生かしていただいて、協議に盛り込むこと、または申し送っていただくことというような文章になりますか。それをつくっていただいて、また見ます。

○松下主査 それでは、先ほど石田委員が助言として提案されたのは残しておくということでもよろしいですね。

○柳委員 エア・クォリティで、田中委員が提案されたところですけども、モーダルシフト

を考える。それは例えば利用料金の話は、結構MRTのときいつも議論になりますね。利用しやすい価格帯、年齢層とか、いろいろなことを考えて、多様なメニューをつくっておくということがモーダルシフト、経済的なインセンティブを与える一つのやり方ですね。いろいろな国に行くといろいろなものがありますけれども、そこを入れていただけないかと思うのです。総合的な交通管理と一遍に言っている。それは一体何なのかというのが、受け取り方がいろいろあるので、一つの方向としては、例えば利用料金の多角的なメニュー化などの経済的インセンティブに配慮した総合的な交通管理によりとか、そういう前置きを入れていただいたらどうでしょうか。

○田中委員 追記していただいて構いません。

○柳委員 そのようなことを入れさせていただいて、田中委員の助言に加えさせていただきたいと思っているんですけども、いかがでしょうか。

○田中委員 先ほども申しましたように、MRTとバスとの乗り継ぎ運賃制度とか、そういうことをやるというのはとてもいい。

○柳委員 一体化して。

○田中委員 一体化するとか。

○柳委員 そうするのが重要です。

○松下主査 もしあれでしたら、もう一回。

○田中委員 原案の段階で盛り込んでいただいてもいいですし、今の段階で整理できれば原案をご準備いただいて、修正するなり。

○奥村 今の段階では、総合的な交通管理という語句の前に、利用料金の多面的メニュー化による。

○柳委員 メニュー化などの経済的インセンティブにも配慮した総合的な交通管理によりというところを入れていただければと思います。

○奥村 利用料金の多面的メニュー化など、経済的インセンティブにも配慮した総合的な交通管理により。

○松下主査 それでは、一応事前のコメント、質問に基づく助言案は以上です。

○田中委員 助言させていただくかどうかあれなんですけど、私のペーパーの1ページから何点か、事務局も含めて、環境レビューを取り扱う。先ほど石田さんもそういうご質問をされたんですが、どう扱ったらいいかということで、少し今後のこともありますので確認をさせていただきたいと思うんです。環境レビューのそもそもの意義というのは、1ページの、先ほど確認

しましたけれども、プロジェクトがもたらす可能性の正及び負の影響について確認するとか、必要な方策を評価する。あるいは当該方策も含めた評価を行う。それから協議結果を確認する。この一連の行為が環境レビューだとすると、実はここに当たる、レビュー方針、あるいはレビュー内容が提示されて、それを多分我々の助言を行うということになると思うんです。違いますか。

○河野課長 おっしゃるとおりだと思うんですが。

○田中委員 つまり、今日お出しいただいたこのA3の表の枠です。これが、これに当たっているかどうかというのを見ますと、やや貧弱なんです。例えば、これはさかのぼって行って、違う別のレポート、こういうレポートを見ていけば、部分部分にはできてくるんですが、恐らく河野さんも前回の8月のときの委員会でもおっしゃっていたように、環境レビュー方針というのをつくって、こういう考え方でやりますよということを出して、それについてワーキングあるいは助言委員会で助言するということになると思うんです。ここはいかにも中途半端な、今日のレベルでいえば、例えばモニタリング項目と書いてあるだけなんです。これとこれとこれをモニタリング、頻度はこうで、場所はここで行うと書いてあれば、その内容に対して追加的にコメントできるわけです。ということで、環境レビューの方針をガイドラインに沿って作成してほしいというのが基本的に私の希望です。

○河野課長 そこは検討させてください。私の理解では、調査の中でここに書いてあることもかなりカバーされているということでありまして、あくまで我々が委員に諮りたいというのは、この環境レビューの段階で一体どこを確認するかということだと思うんです。ですから、ただおっしゃるように、今回書いている内容は薄いというふうな感じもしますので、ここについては工夫させていただくということだと思います。

○田中委員 例えば、私のペーパーの2ページに、今回の案件に関して相当量の文書が何種類か送付されてきた、Appendixも含めて。要するに環境レビューに当たる、あるいは環境レビュー方針に当たる文書はどこになりますかという問い合わせをしているわけです。いろいろあるわけです。ドラフトファイナルレポートの第7章なのか、あるいはドラフトファイナル全体なのか、あるいはENVIRONMENTAL IMPACT ASSESSMENT STUDYなのか、あるいは今回出していただいた横長のがあります。そのところを何に対して我々が言うんですか。ドラフトファイナルレポートについても一回改めてやるんですかと、こういうことです、問い合わせは。そこを特定してください。もしこのことについてやるなら、このことをきちんと審議する上でこういうものを見ますということなんです。

○河野課長　そうです。おっしゃるとおりです。

○田中委員　であれば、このことを、これが環境レビュー方針ならこの内容をきちんと書いてくださいということなんです、趣旨は。ですから、まさに書いてあるJICAの回答もそういう趣旨だと思うんですが、アセスメント・オプションとか、住民移転計画とか、これこれ書いてあって、ですから、するために必要に応じてミニ文書を参照、ですから、こういう文書を参照するけれども、そもそも環境レビュー方針というのはこれだけのものなんですか、JICAが用意しているのは。

○河野課長　そうです。

○田中委員　だから、これだけであれば、内容が不足していて、もっとわかりやすく、レビュー方針として、つまり本当のレビューというのは、このページでいえば1ページの、先ほどJICAから説明されたように、プロジェクトがもたらす可能性の正及び負の影響について確認する。あるいはそれを回避し、提言し、最小化し、緩和し、代償するために必要な方策を評価する。こういうこと、この中に入っていないわけです、そういうものが、この文章だけではということなんです。ですから、環境レビュー方針というのをきちんと提示してもらって、それがきちんとしたのは、こういう幾つかのレポートからうまく反映されて、そこも含めて、このレビュー方針で必要かつ十分なのかというのを審議するというのが多分助言委員会の役割だとすれば、その抽出過程をきちんとしてくださいということです。ですから、環境レビュー方針というのは一体何なんですか。どれを差していつているんですかということです。

○河野課長　ご意見はよくわかりましたので、我々として考えたいと思いますけれども、通常我々はこういう形で非常にシンプルにまとめているものですから、それをそのままお諮りしている。ただ、おっしゃるようにレビュー方針としては少し足りない部分もあるかと思っておりますので、そこについては我々のほうで検討して、また提出させていただければと思います。

○柳委員　関連ですけれども、この確認済み事項というのは、多分8月31日のドラフトへの助言に対する対応結果と配られました。対応結果というのは基本的に確認済みとはなっているけれども、本当に確認済みなのかを再度これでチェックしてくださいということです。ただ、石田委員の助言案等を見ると、多分これとの対応性をちゃんと確認をする作業を最初はやっていた。一生懸命ちゃんとなっているかどうか。いやいやこれは違うじゃないかというような助言をしているのです。だから、これはそういうことをやるのかなと最初思ったのです。しかし、それはもう終わっているという、終わっていて、ちゃんと確認されたかどうかのチェックは我々もやらなければいけない。さらに、環境レビュー方針をやらなければいけないということ

で資料がどんと送られてきて、全部は読めません。この期間に、いろいろな本業があるのだから。それも我々苛酷な要求がある。それで皆さん言われているのだと思います。

○田中委員 私が繰り返し強く言ったのはそういう話なんです。

○河野課長 本来であればドラフトファイナルレポートを見ていただいた方にもう一度やっていただければ多分スムーズだと思うんです。ただそれができないものですから、我々としては、やはり原典の、すべてのレポートは出そうと。もちろんここでレビュー方針の中に確認済み事項と書いてはおりますけれども、全部をすべてというのはやっぱり難しいわけです。ですから、落ちる部分もありますから、そこについては、もしごらんになりたい場合には原典に当たってくださいというふうなことでありまして、ただ、工夫の余地はあろうかと思しますので、そこは我々も検討はしたいというふうに考えます。

○石田委員 田中委員の発言に関連して、私も改めて環境レビュー方針をもう一度じっくりながめて思ったのは、環境レビュー方針というのは、環境レビュー方針をこれから実施する調査団と相手国にとって必要な、要するにプラン・オブ・オペレーションなんです。私たち、そのプラン・オブ・オペレーション、実際実施の計画の項目が書いてあるのであって、実際に、繰り返しになりますけれども、例えばこの正負の影響について見なければいけない、自然環境についてはこれについて見なければいけないというようなことを記述するのではなくて、それはもっと多分別に項目が調査団のところで相手国政府にあるんだと思うんです。ただ、それを書いていただければいいんですけれども、何か具体的な活動をするための活動項目が書かれてあって、実際に調査しなければいけない調査項目がほとんど書かれていないような気がするんです。または、ミックスされている。ただ、そこら辺の整理をしていただいて、煩雑でなければ、私たち向けに環境レビュー方針というのをもう少し考えて、私たちは要するに項目を上げる立場にいるわけですから、何を調査する、項目が不足なのか、過不足なのかというのを調べることを書けるような、そういう調査レビュー方針ないしは調査レビュー項目というふうにしていただいたほうが、よりわかりやすかったというふうに、今思いました。

追加ですけれども、以上です。

○田中委員 これは公表される資料なんですね。

○河野課長 そうです。

○田中委員 ですから、我々はこの部分について、あるいはこのペーパーの、主にこの部分についてコメントをした。あるいはこれも含めてバックグラウンドにあるこういうものも含めてコメントしましたということです。ですから、私、実は助言しようかどうかと思っているのは、

環境ガイドラインの趣旨に照らした環境レビュー方針を作成することとか、つまり、先ほど文言で整理されているような、つまり環境レビュー方針にいくことも、これが本当に対外的に出たときに、これがダッカの環境レビューなんですか、方針なんですかと言われたときに、やや貧弱な気がするんです。

○河野課長 非常にシンプルに書かれていますけれども、我々が環境レビューで確認する項目はこれだということは、間違いはないだと思います。ただ、おっしゃるように項目しか書いていませんので、一体これは何なのかというのはわからない部分もありますので、そこは工夫の余地はあると思います。

○田中委員 つまり、対外的に見たときに、内部文書としてはこれでいいかもしれませんが。しかし、対外的に見た第三者が、このダッカの環境レビューというのはこういうことをやるんだ。こういう項目が環境レビューなんだと誤解をされる可能性がある。つまり、JICAのガイドラインのここに沿っての環境レビューというのは、いろいろ先ほどご紹介があったように、いろいろな観点から正と負の影響を評価したり、方策がどれだけ提言されるか評価したりしているわけです。

○河野課長 繰り返しになりますけれども、これだけではなくて、もちろん協力準備調査のこういう分厚いペーパーがそのバックにあるわけです。ですから、それも含めて我々は見えていますということだと思います。ここはあくまで残って、まだ解決されない部分について抽出されている項目だというふうにご理解いただければと思います。

○田中委員 そこはちょっと認識が違って、こういうデータはいろいろなレポートがあります。ここから抽出されてくるものが環境レビューですということなんですね、繰り返しますと。残された、あるいはそこから必要な、例えばこういうことを確認していくとか、こういうモニタリングを実施していくということですね、その頻度はこうだとか。ですから、ここはある種のインデックスで、中を見ればわかるんですという話ではなくて、環境レビューというのは、こういう文書、今までつくられてきた文書のある種のそこから抽出なり、必要なレビューとしてこういうことをやりますよ、あるいはこういうことを考えていますということがペーパーとして出てくる、そういうことです、繰り返し言って申しわけないんですが。

○河野課長 またこれは整理して議論させていただければと思います。

○松下主査 今、田中委員が指摘された点は非常に重要な点ですので、もう一度JICAで整理する。

それから、先ほど冒頭少し議論した、柳委員が指摘された点ですが、環境レビュー方針の中

で、自然環境については、現在の記述は特段の要確認事項なしとなっていますが、これは修正するということですのでよろしいですね。

○市口課長 追加的な確認事項はなしという形でやります。

○松下主査 協力準備調査等でこれまで確認されたことに加えて追加的な確認事項はない、そういう趣旨です。

それでは、今後のスケジュール等について説明をお願いいたします。

○河野課長 10月3日確定になりますので、来週お休みがありますけれども、来週中には原案を送らせていただきたいと思います。できれば水曜日とか木曜日です。確定は翌週の、例えば9月28日水曜日ぐらいをめどにいただければ、10月3日の全体討議には十分間に合うと思います。

○松下主査 それでは、今日の議論をベースにして、助言案をまずは事務局で取りまとめていただいて、それを回覧して、最終的には9月28日までには確定するというので、よろしくご協力をお願いいたします。

どうもありがとうございました。

午後3時57分 閉会