

環境社会配慮助言委員会ワーキンググループ

調査名 Bangladesh国ダッカ都市交通網整備事業準備調査(フェーズ2)スコーピング案

日時 平成22年8月20日(金) 14:02~16:50

場所 JICA本部 2階229テレビ会議室

独立行政法人 国際協力機構

<助言委員>（敬称省略）

石田 健一	東京大学 海洋研究所海洋生命科学部門助教
岡山 朋子	名城大学 学長室助教
武貞 稔彦	法政大学 人間環境学部准教授
田中 充	法政大学 社会学部及び政策科学研究科教授
長谷川 弘	広島修道大学 人間環境学部人間環境学科教授
平山 義康	大東文化大学 環境創造学部教授
松下 和夫	京都大学 大学院地球環境学堂教授
松行 美帆子	東京大学 大学院工学系研究科都市工学専攻特任准教授
村山 武彦	早稲田大学 理工学術院創造理工学部教授
柳 憲一郎	明治大学 法科大学院教授
山本 充弘	社団法人 海外環境協力センター参与

<JICA 事業主管部>

小泉 幸弘	経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第一課長
小野 智広	経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第一課

<コンサルタント>

福間 孝雄	株式会社片平エンジニアリングインターナショナル
-------	-------------------------

<事務局>

河添 靖宏	審査部環境社会配慮審査第二課長
塩浦 貴之	審査部環境社会配慮審査第二課

午後2時2分開会

河添 時間になっておりますので、まずは主査の選任からお願いしたいのですけれども、今日、この案件で主査になっていただける方について、すみませんが、委員のほうで決めていただければと思うのですが。

もし差し支えなければ村山先生、いかがでしょうか。

村山委員 全体会合にご出席可能な方のほうがいいですね。

河添 そうですね、ご出席いただける方がよろしいですね。次は、9月3日ですね。

村山委員 9月3日、ご欠席の方は。

武笠委員 すみません。

村山委員 ほかの方は。

山本委員 すみません。

村山委員 そうですね。そうすると、ほかの方で、柳先生は。

柳委員 出席します。

村山委員 柳先生でいかがですか。

柳委員 構いませんけれども、進め方に慣れていないので。

河添 それは、私のほうからもお手伝いさせていただきます。

柳委員 そうですね、それだったら構いません。

河添 よろしく願いいたします。

村山委員 それでは、柳委員に。

河添 では、よろしく願いいたします。柳先生のほうで主査を担っていただくということ

で、最初だけ私からお話させていただきます。

本の進め方になりますけれども、まず、事業担当部のほうからこの案件の概要の説明をさせていただきます。また、お寄せいただいている質問事項については、皆様のお手元に紙でお届けさせていただいております。こちらは、皆様からいただいた質問を、順に関連する項目はまとめてこのような形で整理してあるもの。皆様の質問が3日前までに来ていれば、この中にすべておさまっているはずで

す。この質問事項について、案件の説明において網羅される場所もありますので、まず案件の説明をさせていただきます。また、一方でスコーピング案が助言において一番重要なところだと思いますので、その部分について助言案の中にまとめていただいく形になります。

それから、皆様からいただいた助言案、コメントですけれども、これは、半日前ということで、時間もなかったので、編集がぎりぎりに至ったので、ワードファイルのほうにコピー・ペーストしてまとめてあります。こちらのほうは、事業部の説明が終わってから、皆様にごらんいただきながら整理をしていきたいということで進めてまいりたいと思います。

塩浦 発言される方は、前のマイクの銀色の部分を押しただいて、表示されましたら発言をお願いいたします。

河添 よろしく申し上げます。

では、初めのほうに、事業部のほうから、この当該案件の概要の説明をお願いいたします。

小野 経済基盤開発部の小野と申します。本件プロジェクトを担当しています。どうぞよろしく申し上げます。

塩浦さん、ダッカの混雑している道路状況の写真を映してもらえますか。この写真のイメージを皆様と共有していただくとともに、配付資料の9ページにも現況の写真はお載せしていますので、まずこういった状況を踏まえさせていただきながら、ポイントを絞って概要の説明をさせていただきます。

このバングラデシュ国ダッカ都市交通網整備事業準備調査（フェーズ2）という案件ですが、まずその背景は、ダッカの都市圏というのは、既に1,000万人を超える人口を有しているメガ都市になっておりまして、近年、交通渋滞、それから大気汚染が深刻化している状況にあります。それで、このダッカ都市圏の交通状況、それから都市環境改善を図るために、都市公共交通システムの整備が喫緊の課題となっています。

このような状況下、バングラデシュ政府は、世銀の協力を得て、2005年にダッカ都市交通戦略計画(通称S T P)を2024年までを対象期間として都市交通政策として取りまとめています。その中でも、都市高速道路の整備と公共交通機関の整備は優先事項として挙げられていて、既にバングラデシュ国内におきまして、このS T Pは正式承認済みの計画となっています。今後各ドナー等協力機関は、このS T Pを念頭に置きながら整備、支援を進めていくこととなります。

バングラデシュ側は我が国に対しても、当該分野における協力を継続的に求めてきておりまして、日本政府の国別援助計画においても、運輸セクターは重点セクターとして位置づけられています。そんな中、J I C Aは、2008年のダッカ都市交通プロジェクト形成調査を経て、その需要予測結果とか将来の都市開発基本構想の策定等の重要性を十分に踏まえ、日本政府、それからJ I C Aが支援を行っていく重要性が非常に大きいということを確認しております。

かかる背景の下、2009年3月にダッカの運輸調整局、D T C Bという形で資料の中にも今後出てきますが、をカウンターパート機関としまして、本プロジェクトを開始しております。

2025年における都市開発の基本構想を策定しつつ、J I C Aの支援プログラムの案件形成を行う形で既にフェーズ1調査が実施されています。その中で確認された主要事項は、次のとおりになります。

1点目は、S T Pで挙げられておりますバス高速輸送システム3路線、それから都市高速鉄道3路線が必要という提案がなされていますが、交通調査の結果等からも、もうバス高速輸送システムだけでは急増するダッカ都市圏の交通需要には対応できないと、都市高速鉄道整備は必須であるということが確認されています。

2点目としまして、都市高速鉄道3路線の整備は、自動車交通需要の鉄道への転換を図ることによりまして、混雑の大幅な解消、ひいては大気汚染の削減を図れると、温室効果ガス排出の削減に寄与することから、環境配慮の面からも必須であるということが確認されております。

続きまして、3点目ですが、都市高速鉄道3路線のうち、フェーズ1で実施した結果から、6号線がフィージビリティが最も高いこと、6号線を優先順位が高い路線と選定して早期に整備を行うことを確認しております。

それから、4点目としまして、この6号線上のパラビ地区、さらに北部に位置するウッタラ地区というのは9ページの路線図にもありますが、北部のステージ3と書いてあるこの北部方面の北側に大規模な都市開発計画が現在あります。始発駅については、この開発計画とパラビの2通りの地区を検討する必要があるということで、段階的な整備も念頭に入れているということが挙げられます。

最後に5点目としまして、その構造について、この6号線全線、これを高架として選択する方法、それから高架・地下を組み合わせる選択肢があることを確認しています。いろいろな複数の選択肢の中から、費用面、安全面、電力供給の面、環境社会配慮の面、さまざまな観点から最適なものを最終的に選ぶ必要があるということも確認させていただいています。

こういったベースの下に、本調査、フェーズ2ですが、M R T 6号線のフィージビリティ調査を実施するものになります。繰り返しになりますが、その目的は、フェーズ1において優先順位の高い路線として選定されたM R T 6号線、全長約22km、これに係るフィージビリティ調査を実施して、事業の妥当性について確認するとともに、技術面、経済財政面、環境社会面等の観点から妥当な事業計画、事業実施計画を策定するものとなります。

調査の対象範囲は、ダッカ都市圏で、必要に応じて、その隣接行政地域についても検討対象

に含めることとなっております。

4 ページに調査内容が示してあります。また、自然環境等の情報も既に目を通していただいていると思いますので、詳細については割愛させていただきますが、自然保護区についてはダッカ市内には存在しないということ、それから文化財については、この地図上に位置しているところ、青い線がMRT 6号線の線形になりますが、このような位置関係にあるということを示させていただきます。

続きまして、5 ページに希少動植物についての状況も示させていただいております。本路線は、特にステージ1とステージ2と書かれている南部地域は、沼地、池などは埋め立てられていまして、住宅、事務所、店舗が密集する地区となっております。希少動植物が生息する環境にはありません。しかし、始点から約5 kmの北部の荒地ですね、この部分については動植物生息分布調査を実施する予定になっています。

続きまして、6 ページに社会経済に関する基本情報を示しました。人口面については、バ国は都市部の人口は2,250万人、これが1991年の数字ですが、2008年には3,670万人と急速に増加しています。

それから、(2)の人口1人当たりの総所得は690ドルという国です。

ページを移りまして、土地利用については、ここに示してある6パターンに分類していますが、その後いろいろと確認事項、質問を皆様から頂戴して、もう少し詳細な土地利用をという要望がございましたので、その図面を今日、皆様の机の上に配付させていただいております。

9 ページは各路線の状況です。先ほどご説明したとおり、北部の荒地は、まだ開発が進んでいない地域が広がっています。それから、郊外部のステージ1の地域の道路も、かなり車両で混雑している状況、前方の画面に示させていただいている混雑の状況が発生している町になっています。それから南部は、旧市街地に広がってしまっていて、特にサイダバードではバスターミナルが存在しているという状況にあります。

続いて、10ページには環境社会配慮に係る現地法制度の概要を示させていただいております。

環境の関連法は、ここに示してある7つ、これが基本となっていて、特に3番目の環境保全法、これが色々な規則等のベースになっています。

EIA制度については、環境保全規則にのっとって環境アセスメントの実施が義務づけられている状況ですが、対象となる事業が4つのカテゴリー分類に分類されていて、本事業については、一番重たいレッドカテゴリーに該当します。その承認手続については、10ページから11ページにかけてフローを示させていただいております。レッドカテゴリーですので、一番右側

のフローになります。

ステークホルダー協議につきまして、(3)から記述させていただいています。今回の案件については、予定としまして1カ所当たり50名から100名規模のステークホルダー協議を考えていて、沿線の5カ所の会場で開催する方向です。告知方法は、そこに示してありますが、DTCBから区長、または現地のコンサルタントを通して行われる予定になっています。これについては質問もいただいていますので、後ほど、さらに議論させていただければと思います。

それから、実施時期につきましては、ここに示してある3回を基本と考えております。2010年8月、2010年10月から11月、2011年1月です。

EIA関連機関についても、そこに示してあるとおりですが、この地区事務所の事務所長または副事務所長がECCの取得申請の対象となっていて、それを受理し、審査するという事で動いております。

続きまして、住民移転の用地取得制度については7-3から示していますが、ここに示してある3つの法令によって実施されている状況です。

13ページに、その大きなポイント、問題点を示させていただきましたが、土地権利書を持たない人の補償は行われなだとか、補償の支払いが遅く時には事業の終了後に支払われるケースがあるとか、それから補償額が、登記証書に記載された土地価格が採用されているために、所得税の支払いを少なくするために実際の登記上は土地価格より低く申告されているため、補償額が低く算定されてしまうという問題点があることは承知しております。

したがって、国際機関はそのギャップを埋めるために以下に示す方策をとっているという状況で、細かくは14ページのほうにも整理させていただきましたが、本プロジェクトについてもJICAのガイドライン、それからバ国の関連法令とのギャップを埋めるための対応策を、一番右側の欄に示させていただいている状況でございます。

15ページの関連機関の概要、これは割愛させていただきます。

16ページから代替案の検討ということで、4号線から6号線の比較ということで示させていただいていますが、また後ほどご説明させていただく機会もあると思いますけれども、実際にはこのSTPでも提案されているMRTの4号線、5号線、6号線、これらは、南北を通るMRTであったり、5号線については環状線であったりしますので、実際にこの都市の発展のためにどの線を整備していくのがベストなのか、そういった観点での比較検討をさせていただいています。単純にその需要だけの比較をしている状況ではないことをご理解いただければと思います。また後ほど議論させていただければと思っています。

19ページには、実際にMRT 6号線の線形を考える際の代替案、大きく6区間に分けることが可能で、その中で一番ベストなルートはどのようになるか、その検討も現在行っている最中です。その中で、区間3については2つのルート、区間5については3つのルートが検討されています。その他の区間は、具体的な代替案を想定し得ない状況になっています。

区間3と区間5については、22ページに示されているのが、それぞれの代替ルートになっています。

それから23ページには構造形式の代替案を示していますが、もう一つ追加資料としまして、この路線図に示してある未開発地域、郊外部、都市部について示さした路線ルートもお手元に配付しています。未開発地域については、まだ開発が進んでいないということで、平面構造形式を採用することが可能ですので、その考えの下に設計を進めていきたいと考えています。それから、郊外部のステージ1の区間、ここについては十分な道路幅があり、かつ経済的にも地下構造に比べて有利な高架構造形式、これを採用することが可能と考えております。

最後の南部地域、ステージ2の都市部については、実際の過密状況やその交通混雑の状況を考え、高架と地下の構造を比較検討しております。その検討状況は24ページから記載していますが、安全面の観点、技術面の観点、それから環境社会配慮面から検討を進めた結果、現在の最適案として高架案を採用したいと考えています。やはり地下案の場合は、洪水時、火災時に重大な安全問題が発生するということ、維持管理についてもかなり大変な面があるということによります。それから、建設費についても工期が短い、それから安いということで高架案のほうが有利です。施工性についても同様です。実際に移転や一時移転について影響する世帯数については、どちらも変わらないという状況になっています。

それから、事業を実施しない場合の影響も、そこに示していて、既に現時点で道路容量を超過する状況が発生するので、このままいきますと、2025年においては走行速度はピーク時で4.2km/hにしかならない、はっきり言って交通機能が崩壊、麻痺した状況に陥るということですので、そうならないためにも、このMRT 6号線の整備が重要になってきます。

概要は以上になりまして、27ページから実際のスコーピング案に入ります。

総合評価、それから各項目については27ページに示させていただいている通りです。

28ページから、まず大きな影響が想定される項目で、既にコメントでもいただいているのですが、地球温暖化、これはすみません、我々のミスがありまして「大きな影響」ではなくて、9-2のBの「ある程度の影響が想定される項目」のほうに移させていただければと考えています。

その他に大きな影響が想定される項目というのは、非自発的住民移転、これは大規模な住民移転が発生するという理由から示させていただいております。他に雇用や生計手段等の地域経済への影響、それから土地利用や地域資源の利用ですね、社会関係資本・地域の意思決定機関等の社会組織、それから既存の社会インフラや社会サービス、貧困層・先住民・少数民族、これらへの影響は大きなものがあるというふうに考えています。次のページの被害と便益の偏在というものも同様です。

それから、ある程度の影響が想定される項目は、大気汚染の観点、水質汚濁、廃棄物、騒音・振動、悪臭、それから地域内の利害対立、ジェンダーの面、子どもの権利、H I V等の感染のリスク、景観、労働環境、事故です。

9 - 3のところでは、影響の程度は軽微である、今後の調査は不要であると現時点で考えているのが土壌汚染、地盤沈下、地形・地質、底質、水象、保護区、それから文化遺産。

現在、その影響の程度が未定である、今後確認が必要であるのが生物生態系ということで現在整理させていただいております。

32ページのE I A調査のT O Rについては、調査範囲は全区間22kmで考えていて、社会環境調査と自然環境調査に分けて実施することを考えています。

その調査項目が33ページに示してありますが、実際に現地調査で考えている項目は、下の表10 - 1にあるように、非自発的住民移転、生計手段、社会的弱者に係る調査、これはスコーピングではAということ考えていて、大気質のベースライン調査、水質ベースライン調査、それから騒音・振動のベースライン調査につきましてはB評価で、ここに示してある調査内容を考えています。それから、荒れ地部分に関する動植物の調査です。

続きまして、環境影響の検討については、実際にその現況を踏まえて程度を検討、把握するわけですが、工事中、それから供用後についても行うこととしたいと思っています。

影響の緩和策、モニタリング計画についても検討してまいります。

ステークホルダー協議につきましては、既にご説明させていただきました。

それから(7) E I A報告書の作成支援、そのE I A報告書の活用で、環境承認に係るフォロー。社会経済調査についても行っていきます。住民移転計画書、R A Pの作成支援も行います。

その調査スケジュールは、最後の表12 - 1に示してある通りで、年内にはその分析等も含めて報告させていただく機会があると考えています。

概要説明は以上です。

続きまして、ご質問に答える形で追加説明ができると考えていますので、そのような形で進めたいと思います。よろしく申し上げます。

皆さんに質問事項ということで、3枚紙のホッチキス止めの書類が配付されていると思いますが、まずこのスコーピング案のところから入らせていただきます。

田中委員から、騒音・振動の負の影響要因のページで、供用時の評価はCであるが、鉄道の騒音によってマイナスBの評価となる可能性はないかといったところを指摘していただいています。

27ページ、このスコーピング案と一緒にごらんいただければと思いますが、これについては現時点ではわからないと示させていただいていますが、可能性がないということではないので、「可能性はあります」というお返事になります。実際にモニタリングにおいて、その影響の有無を確認していきたいというふうに考えている状況です。

こんな具合でどんどん進めちゃってしまっていていいでしょうか。

河添 よろしいですか。この主なところを説明していくような形でよろしいでしょうか。

柳主査 では、そういう形でやってください。

小野 2ポツのほうは、地盤沈下の総合評価がマイナスDとなっているが、地盤、地質等の調査を行って、地盤等の現状を把握しないと影響は軽微と判定できないではないか。したがって、Cとすべきではないかというご指摘をいただいています。

これについては、このプロジェクト準備調査で、実際に地盤、地質の確認調査を既に行っていて、現在途中段階です。ということで、実際にこの高架の構造を支える杭の施工には、地盤沈下が発生しない現場打ちの杭打ち方式を採用する予定で、コンクリートを流し込んでいく形の杭を採用します。そのため、影響が軽微であるというふうに考えています。実際に、支持層が深さが大体20mか30mということを確認しておりますので、そのような現場打ちの杭方式を採用するということが可能です。

3ポツに移って、地形・地質をマイナスD評価としているが、高架構造を採用する場合、杭打ちによる地盤強度が安全性の観点から問題になることが多いということですね。都市部にかかわる地盤についてはマイナスBとする必要があるのではないかとということ。

これも、先ほどと同様の答えとなりますが、現場打ちの方式をとるために軽微な影響しかありません。このコンクリートを流し込むという方法ですと、振動による影響というのでも発生し

ない状況ですので、このような判断をさせていただいています。

4 ポツですが、地球温暖化の正の影響要因の交通容量の増大のページは、交通渋滞緩和等に貢献してプラスB評価になるのではないかとということですね。

これについては、ご指摘のとおり大気汚染も同じ評価ということで考えたいと思います。

5 ポツですけれども、社会環境、景観の負の影響要因のページで、供用時にはマイナスBとなるのではないかと。周辺の景観が阻害されるという理由でですね。こうした評価とする場合には、項目ごとの記述表の景観の記述内容を改めるべきということを書き添えていただいております。

これにつきましては、議論させていただきたいと思うのですが、今までなかったものが立ち上がるため景観に圧迫感が出るということで、マイナスBとさせていただきたいと考えています。

すみません、ちょっと今の観点から、高架のCGイメージのスライドを見せられますか。

このCGですけれども、今の現在の町とMRTの高架部分の完成イメージ、これを共有していただくために、お見せします。

確かに圧迫感は出てくるかと思っておりますので、設計の中で実際の橋のピア（柱）のところは余りガチッとしたタイプじゃない形にする等設計での工夫はもちろんさせていただき予定ですが、状況としてはこういう形なのではないかと考えています。

それから6ポツですね。事故の正の影響要因のページで、供用時の交通容量の増大によってプラスBとなるのではないかと。こうした評価とする場合には、また記述、事故のページの記述内容を改めるべきではないかというご指摘もいただいております。

ここについては、再検討させていただければというふうに考えております。また後ほど議論させていただきたいと思いますが、どの時点での影響なのかとか、プラスの影響、マイナスの影響の表現ぶり、これらについてはかなり委員の皆様からコメントをいただいておりますので、そういった観点から、後ほどの議論も踏まえて再検討させていただければと思っております。

それから、7ポツの水質汚濁の項目ですけれども、負の影響要因の工事時の交通渋滞でマイナスB評価となっているが、これはどういう意味かということでございますが、大気汚染に關しましては、工事時の交通渋滞による負の影響、これにマイナスBを追加させていただきということを考えております。再チェックした結果、実際は記述している位置がずれているという状況が判明しましたので、山本委員のご指摘のとおり修正をかせさせていただきます。なので、大気汚染に關しては工事時の交通渋滞による負影響、マイナスBを追加ということになります。

それから、供用時の交通容量の増大は、移動時間の短縮効果と相まって、ある程度の正の影響

響が想定されるため、プラスB評価といたしました。水質汚染に関しましては、工事中の交通渋滞による負の影響によってマイナスBとしていますが、この評価は取り消させていただければということで修正をかけます。

それから、ページ33の表とページ27の表とではA、B、Cの意味はどのように違うのかというところを、平山委員からいただいております。

これもまたその表現、表記ぶりということに関連してくるわけですが、27の表では正負の影響の程度を示していますが、33の表のほうでは正負関係なく影響の度合いを示させていただいています。これは混乱の元ということもあるかと思しますので、後ほど表記ぶりについては決めさせていただくということで、よろしくをお願いします。

それから、ステークホルダー協議の項目に移らせていただきます。

9ポツですね。松行委員から、一般人へのレター配布というところで、これが十分であろうかというところですね。識字率の観点からということでもいただいております。

識字率の情報としましては、2005年頃の数字を踏まえまして、50%前後でバングラの場合は推移しているという状況がございます。ですので、配布するレターの工夫の中で絵とか写真とかを含めるというのは、我々としても考えていますが、この点につきましては、実際によりよい工夫というのを逆にご助言いただければありがたいと考えているところでございます。

それから（イ）、これについて、駅予定地周辺のみ非影響住民にレターが配布されるのかというところですね。

線路沿いについてはないのかというところですが、これについては、現在確認作業を進めている段階ですけれども、線路沿いについてももちろん出てくる可能性はございます、ごく少数ですが。その場合は、直接出向いて行くなり、センサスサーベイ等をつけるなり、色々必要な情報提供などをさせていただくことを考えている状況です。

それから、（ウ）現地ローカルコンサルタント、CCDBがレターを送るのはフォーマルセクターのみかというところですが、こちらにつきましては、合法・不法を問わずレターは送付されるようにさせていただく予定です。インフォーマルの点についてももちろんやるということです。

それから、10ポツですね、MRT 6号線の事業計画において、ステークホルダー協議を行う機会はどの時期に何回ほどあるかというところですね。

これは、先ほどの説明資料で示させていただいた3回ということになりますが、1回目は8月で、実際の事業概要や計画路線、想定される影響の説明、そこでの意見を聞いた上で今後

の計画に反映させることを目的としています。第2回目、これは10月を予定していますが、どのようにその計画に1回目の住民の意見を反映させたのかを説明させていただきます。それから、影響に対する緩和策等の途中経過について説明させていただく予定になっています。3回目が2011年1月になりますが、ここで最終案の説明ですね。この3回のステークホルダー協議以外でも、もちろんセンサス調査時に個別に影響世帯を訪問させていただいて、事業概要の説明等を行って、住民の意見を吸い上げ、くみ取りを十分にさせていただくということを考えてございます。

それから、続きまして、実際の調査、TORにつきましてですけれども、調査の実施主体が誰かという質問をいただきました。再委託する場合には、その指導監督体制はどうなっているかという点ですけれども、まず本体の準備調査そのものは、JICAと本邦コンサルタントの業務実施契約に基づいて進めていきます。本邦コンサルタントが、現地再委託調査によって現地コンサルタントを雇用して調査を実施していくということになります。したがって、その監督の体制、指導監督の体制は、「本邦コンサルタントが現地コンサルタントを指導、監督します」というのが答えになります。

12ポツですが、大気、水質、騒音・振動の調査はすべてベースライン調査になっているが、予測評価はしないということかという質問ですが、予測評価については騒音のみ行います。現在の騒音量にMRTから発生する騒音をパワーレベルで加えて、供用時の騒音を予測評価するというで考えております。

まず大気につきましては、大気汚染物質の総発生量について、MRTの予測ケースと自動車、主に大型バスを考えていますが、その輸送ケースとで比較検討を行う予定です。実際の気象データや大気の連続モニタリングでカバーしたいというふうに考えております。

水質については、本プロジェクトで発生する排水は、工事中の濁水と供用時の駅から雑排水でありまして、対象地域周辺には水質保全の対象となるような浄水施設などがないということが確認できておりますので、水質汚濁のシミュレーションは行わないこととなります。ただ、水質分析の結果は、緩和策の検討の段階で反映させていく予定です。

振動につきましては、騒音モニタリング計画策定のための基礎調査を行っていくということになります。

それから、13ポツですね、ページ33、表の1で、浮遊粒子状物質に関してPM2.5の調査を行う必要性とその理由は何かということになります。

バングラデシュの気候の特徴ということになるかと思うんですけれども、乾季において特に

この浮遊物質の濃度が高まるという状況が確認されておりますので、このPM2.5、これについては調査を行う必要性があるというふうに考えています。これについて、ちょっと補足はないですか。

福間 環境社会配慮を担当しています福間と申します。

補足説明させていただきますけれども、ダッカ市内の大気中のNO_x、それからSO_xについては、年間を通じましてほぼ基準値の範囲の中にございます。しかし、先ほど説明ありましたように、浮遊粒状物質、PM10とPM2.5に関しましては、乾季と雨季では計測値で3倍以上の差があると。そのレベルが、ここ2002年から2009年の間のデータを見ましてもほとんど一定していると、変わっていないと。そういうことがありまして、今回の調査対象項目にPM10、PM2.5を入れております。

ダッカ市のある病院のデータでは、乾季に肺炎で病院を訪れる患者数というのは、雨季のほぼ2倍あると、こういった状況がありまして、特に浮遊粒状物質については注意深くモニタリングしていく必要があるんじゃないかなと、そういうふうに考えております。

以上です。

小野 続きまして、14ポツのほうになりますが、ここに書いてあるとおり、水質ベースライン調査においてBODを含んでいないが、環境基準項目との関係を踏まえて評価の上、設定することが必要であるということと、日本の場合ではというご説明をいただきまして、途上国の場合、どちらもBODとCODを両方含んでいることが多いということで、その場合はCODで代表するという評価が必要になるというコメントをいただいております。

これについては、調査沿線は低地帯となっているため、池とか沼地におきまして水質をCODで評価することを考えている状況です。

最後の15ポツですけれども、動植物調査が挙げられていますが、地盤、地形、地質の調査を追加する必要はないかというところ、この1点目については、先ほどもご説明しましたが、本調査で地盤、地質の確認調査を今実施中です。それから、交通量調査を実施しているのかというところでは、フェーズ1調査で交通量調査を実施しました。これがご返事になります。

質問項目という形でいただいたのは、ここまですになります。確認事項等々、まだありますけれども、今後の質疑の中でそれをカバーできるのではないかと考えていますので、一度ここで切らせていただくという形でよろしく申し上げます。

柳主査 それでは、質問事項について、もう一度、再度確認させていただいてよろしいでしょうか。今までご説明いただいた中で。

じゃ、最初に戻りまして、質問事項の1から、スコーピング案の影響項目の中で、この中で助言案にも相当するような、質問ではなくてコメントに相当するところもあると思うのですが、でも、まずコメントのところと、それから質問のところをえり分けていく作業ですね、これをやることも必要なんですよ。

河添 そうですね、こちらのほうでタイプはしていきます。助言と思われるものはこちらのほうで整理していきますので、質問に対して、あるいは議論を通して、その辺は自由にやっていただいて、それを最後にごらんいただくようにしましょうか。

柳主査 それでは、質問を出された方を中心に、再度1のところから、田中委員のところからお願いいたします。補足等があれば追加をお願いします。

小野 1点、すみません、こちらからお願い、まさに助言案いただきたい内容が、総合評価の記述ぶりについて、どの時点で、計画時なのか、施工時なのか、それから供用時なのかという、その部分について総合評価としてどういうふうに記述するかという点は、ぜひ我々としてもこの場で議論させていただいて、この後に続く他のプロジェクトも多分同様と思いますので、きちっとここで、余り混乱とか誤解がない形でうまくまとめられたらと思いますので、その点はどうぞよろしくお願いいたします。

柳主査 じゃ、そのことは念頭に置きながらということで……

田中委員 今の話は、総合評価というのはどこの局面、この資料でいくと……

小野 27……

田中委員 28ページからのこのことですか。

小野 27のですね……

田中委員 27は、ですから計画時、工事時、供用時と分かれています。

小野 のところなんですけれども、その総合評価をどの地点とか、プラス面があったりマイナス面が、両方存在する項目もあるんですよ。そのときに、総合評価はどうやって表現するのかと。だから、それは例えば計画時だとプラスであったり、供用時だとマイナスになったりとかという表現になるのか、その1つのプラスB、マイナスBとかでは多分表現できないのではないかと、我々、コメントいただいて思っているところでございます。

田中委員 事業のほうの期間は短く、工事期間は短いけれども、供用時間は長いので、供用時のほうが影響が大きいというふうに考えるのが。

小野 そういうことで……

田中委員 じゃないかと思いますが。

小泉 言ってみれば、供用時のタイミングで影響が大きい、あるいはプラスに変化するとか、そのような視点のほうがやはりよろしいということなのではないでしょうか。

柳主査 そうだと思います。

はい、どうぞ。

長谷川委員 かねがね私も、この総合評価の位置づけというか、意味合いというか、疑問に思っているところで、そもそも以前からあったJICAのガイドラインの中に指示されているマトリックス表ですね、総合評価というのは必ず出てくるんですね。スコーピングの中で絞り込みをやるわけですから、総合評価というのはちょっと矛盾をするんですよ。

例えば、こういった工事や供用時のどこのステージで重要となる項目なのか。それから、私、コメントの中に書いたんですけども、これだけ長い路線の中でそれぞれ生態系が違う。今、6工区か何かですか、に分かれていますよね。それぞれの工区でどの項目が重要になっているかというのは全然違うんですよ。ですから、それを全部一緒くたにして総合評価をやってしまって、その説明を一生懸命苦労しながらなさって、最終的にTORに絞り込みの結果が生きてこないんですね。つまり、この総合評価があるがために、より鮮明にすべき重要項目というのが見えなくなってしまう。

ですから、私は、ちょっと乱暴な提案かもしれませんが、総合評価というのはまあ入れてもいいですよ、けども、スコーピングの結果、それからつながってTORに行くときの絞り込みは、総合評価とは関係なくやっていくというふうなほうが、より健全かなという気はずっと思っていたんですね。この時点で総合評価をやってしまうと、重要なものが何かどこかへ行ってしまうし、あるいは1カ所だけで重要だったがために取り上げられてというふうなことで、ちょっとせっかくこういうフォーマットがあって、ここでこういう議論を持ち出すのは乱暴過ぎると思うんですが、逆に総合評価というのは余りこういう形でやるというのはどうかなというふうな意見をずっと持っていました。

河添 わかりました。

では、この方法論のところについては、本件だけではなくて、ほかの案件の考え方も多分同じだと思いますので、この今のご質問については、こちらのほうでちょっと引き取らせていただくような形で考えたいと思います。その一方で、本案件についてマトリックスを、このスコーピング案について、どういう項目に重点を当てて調べていくのかということについては、引き続きご意見をいただければと思いますが。

柳主査 総合評価という言葉の使い方が少し誤解を招くのだと思いますが、これはあくまで

もスコーピング案です。スコーピングをしたときに、どれだけの項目がAからDまでの中で総合計すると何ですかという、これには評価が必要ですね。いずれにしてもスコーピングの段階で絞り込みのときに必要になるので、それを総合評価と呼んでいるので誤解が全部供用時まで及んで、この一覧で見えていますから、それで全体で見えているじゃないかという、どうも疑問につながっているのではないのかと思うんですね。

だから、この計画時と工事時との間でスコーピングした場合にどうか。もちろん供用時もこういうことが考えられるというところで評価が出るわけですから、そのときでのトータルで一応の評価は必要なのだと思うんですね。そうじゃないと、これを外すとか外さないという議論ができなくなります。だから、この総合評価という言葉を変更すればどうなのかな、と僕は思います。

河添 わかりました。

田中委員 例えば、これ、大気汚染のところを見ますと、恐らくその大気汚染というのは、工事関係でいけば車両がふえたり、あるいは工事に伴って交通渋滞が生じて、多分マイナスの影響が出るわけですね。B マイナスという評価だと思います。しかし、長期的には供用が始まれば、これは明らかに交通渋滞の緩和・解消に寄与します。そうなれば、B プラス、あるいはA プラスかもしれません。

それで、その総合評価というのはどこを見るかということですよ。ただ、そういう、つまり段階別に評価する意味は十分ありまして、どの段階でどういう影響があって、どの項目にどういう影響が出てくるかということを押さえる。そして、供用段階で何が出てくるかということを押さえる。それで、全体として影響はどうなっているのかということを示す表かなと思ったわけです。

そういう意味で、総合評価というのはそのような位置づけと思いますが、確かにお話のように、工事段階の影響でも本当に致命的な、重大な影響が出ることもあり、あるいは供用段階でもまた重大な影響が出ることもありますので、それは書き方が難しければB マイナスとB プラスを併存しておくとか、そういうことになるんじゃないでしょうか。ある意味このB とかB マイナスというのも定性的な判断ですので、つまり、どの項目にどういう影響が出るかという項目を見出すことがこの表の意味だなというふうに思います。というふうに私は思います。いろいろな考え方がありますが。

さて、具体的なことをお伺いしたいと思いますが、騒音・振動の話で、これは明らかに図を見てもわかりますように、高架ができて、しかも高いところから音源ができるわけですね。し

かも、それは定期的に定時運行されるわけです。そういう点では、僕は音源がふえるという意味では、これは明らかにB マイナスというイメージでいた、それでそのことを書いたんですが、原案の項目の評価でみると、要するにわからないということでしょうか。しかし、同じ騒音のことを見ると、例えば工事車両がふえるので、工事関係の車両が稼働するのでB マイナスとかついているわけですね。ですから、それと同じことを考えれば、これは当然Bになるべきではないかという意味も込めて1番にしました。

それから、2番のところは、これは柳先生の3番のところと私は近いと思うんですが、高架構造にすると、やっぱりこれだけの重量のものをしっかりと地盤で受けとめるということで、先ほど現場くい打ち方式でコンクリートを流し込んでやっていくという話だったわけですが、そうすると、後でもコメントしておりますが、そもそもこのあたりの地帯が低地帯ですか、特にその南側のほうはガンジス川でしたかね、流域で低地帯である。ある種の堆積地といいたいでしょうか、そういうところで、つまりそれだけの重さにきちんと耐えられる、荷重に耐えられる土壌になっているかどうか。そういうことの調査が必要じゃないかということで、書いたんですね。先ほどのご説明ですと、今調査しているわけですか、地盤調査を。

小野 今、現時点での状況、先に表面をタタクというようなご意見ですか。

福間 現在、地盤・地質の確認調査を実施中でして、大体場所によっても多少変動がありますけれども、10m近くは非常に沖積層というんですか、鮮新層があり、ここは低湿地帯でありまして、しかも軟弱地盤です。その下に、約160万年から400万年前に形成されたしっかりした層がございまして、これは十分くい支持層となり得る層があります。ですから、基本的にはそこまでくいを打ち込んで、沈下等が起こらないように上の構造物を支持させると、それを基本にしております。

田中委員 つまり、それは今調査をして、情報がわかったからそういう話になったわけですね。その情報はこのレポートには記載されているんですか。つまり、それは同時進行中の現時点での調査のデータということですか。

福間 現在のフェーズ2の調査の一環としてやっておりまして、このフェーズ2の報告書は、最終的には来年の3月に仕上がりますんで、その中には反映されます。

田中委員 なるほど、わかりました。

そうすると、もう1回確認します。33ページに現地調査、いわゆるTORの調査項目が載っております、ここには記載されない形で地盤調査をやっていると、こういうことでの理解でよろしいですか。

福間 はい、地形・地質調査も同じことでありまして、ここに記載している以外の現地再委託で地盤の調査、それから地形調査、これを今やっております。

田中委員 わかりました。そういう情報があった上でこういうことだということならわかりますが、それがないと、なぜこういうことをしたと。はい、わかりました。柳主査 その点は私も質問したところですけども、これ、結構、問題になるんですよね。東京でも今、東北縦貫線の工事をやることについて訴訟になっていますので、ご存じだと思いますけれども、東京駅を終点にせず、上野方向に通過して、埼玉のほうに抜けるという、既存の新幹線も全部上に乗せてしまうというような工事をこれからやるんですが、それはやはり地盤の問題で周辺の地域住民から訴訟を提起されています。それはあくまでも日本の事例ではありますが、そういう問題も日本でもありますから、こういった地域でもやっぱり地盤がどうなっているのかという、その地質構造については、地層や岩盤の位置までちゃんと調べておく必要があるんだろうと思います。

どうぞ。

山本委員 私、7番で指摘を出しましたので、お聞きしたいのですが、マトリックスの中の大気汚染の欄で、供用時が交通量の増大ということでマイナスBがあります。これは、マイナスBということで間違っていないのでしょうか。

もし間違っていないのであれば、この交通量という意味は、移動する人間、いわゆる高速鉄道も含めた人間の量というふうにとらえるのか、走行する自動車の量ととらえるのか、それによって意味ががらりと変わってきます。そこで、ここでお聞きしたのは、この高速鉄道ができなければ相当車がふえるだろうというふうに読んでいるわけですね。できた後も交通量はふえるのか、予定よりはずっと減るけれども、若干の増加があるのか、あるいは現状よりも交通量が減るのか、交通量というのは車の走行量という意味ですが、このことによって大きく評価が変わると思うんですね。そこはどのようにとらえていますでしょうか。

小泉 経済基盤開発部の小泉と申します。よろしくお願いたします。

今回の評価の仕方ですけども、この資料の中で走行速度がどのように変化するかというところをひとつ参考にさせていただきますと、ページ25をごらんいただきたいのですが、現時点で走行速度がどうなるか、約15km/h、これは今ここには記載してございませんけれども、2025年において大体平均して15km/hという状況になると把握しておりますが、それに対しまして事業を実施した場合でも、やはり悪くはなってしまいます。つまり、全体の人口が倍近くなってしまうという状況ですので、現状より改善というのはトータルで見るとなかなか難しいと。

皆様方も十分ご承知だと思いますが、このMRT 6号線1本で交通状況は飛躍的に改善するかどうかはなかなか難しいということもございますので、そこは、例えば交通管理計画をどのように行っていくか、それから都市の再開発、もしくは郊外への新都市の移転というような、そういう都市の政策とあわせて、この公共交通の整備ということはやはり考えていく必要があるかと考えておりますので、今回のこの議論の中では、MRT 6号線という非常にターゲットを絞った形でのご議論になりますけれども、やはり我々としては全体の議論もあわせてやっていく必要があるかと考えています。

山本委員 わかりました。了解しました。後のほうで、24のところ、現行は何kmぐらいなのかという質問に答えていただいたと思いますけれども、今おっしゃるとおり、ほっておけば非常に悪化するのが、こういう対策をとるとこの程度の悪化で済むというふうなことは大いにあり得ることだと思いますね。そういう意味で全体を見るということは、それはそれで重要ですので、やはりそういう表記をこのペーパーの中に書き込んで我々に与えてくれないと、判断を間違えるわけですね。それは今後の問題ですけれども、ぜひその現況がどうなのか、それを、対策を講じた場合には、それがどういうふうになるかというのを評価できるようなデータが必要であるということですね。

それから、先ほど田中委員がおっしゃった1番の騒音の件ですが、これは私も騒音は、いろいろと仕事をやっていましたので、気になる場所ですけれども、設計がはっきりしていないからわからないので、Cという形にされていますが、こういう高架鉄道というのはたくさんつくられていますよね。日本はもちろんのこと、途上国でも、タイ、バンコクでもそうですけれども、たくさんつくられておりますので、似たようなものだったらばどういう騒音が発生しており、どのぐらいの距離にどのぐらいの騒音が及ぶとか、そういうような数値が示されれば、それが許容の範囲なのか、あるいは少し構造を考えないと問題なのかとか、そういうことの判断もできると思いますので、単にCではなくて、そういう情報も、それは余り難しいことではないと思いますので、調べていただくのがいいのではないかと思います。

柳主査 はい、どうぞ。

岡山委員 今の、まさに一度言いたかったことというか、コメントを出したことと同じで、おっしゃったように、多分全体としてはSTPでしたっけ、マスタープランがあって、その中でどのぐらい、どういうふうに緩和するかというのは多分あるんだと思うんですが、その情報が最初にはないものですから、6号線だけの影響で全体が見えない。私もすごく気になったのは、全体として渋滞緩和に向かうのか向かわないのかということが重要だと思うんです。今回のお

話ですと、渋滞はやっぱり今後もするだけけれども、BAUよりは下がる。ということであれば納得はするんですけれども、すみません、それはそれで結構です。

それで、先ほどにちょっと戻してしまって申しわけないんですが、マトリックスの今回はスコピング案のところで、私個人としては、工事時は特に典型7項が出て当たり前なんですけれども、例えばこれは日本の工事であっても、必ず出ることが、基準がすべて数値であって、それ以下になるような工事方法を最初からとられているわけですよ。ですから、我々、それを審査するときにも、もうざっと見て基準値以内であれば全部もうオールクリアにすることが多分普通です。

それで、騒音と振動なんですけど、これに関しては多分昼間と夜間で基準が違いますので、工事中は当然ですけれども、1日8時間、9時間ということの中であれば、それで十分クリアができると思いますし、ですので、工事時のところは、私、実は工事時の総合評価ぐらいで十分なんじゃないか。それも普通の全部基準がクリアできているのであれば、それでいいんじゃないかなというふうに思っています。むしろ気になるのは、やはり供用時であって、そのときの騒音も昼間と夜間で分けたほうが多分いいと思います。こういう公共交通機関であれば、夜間は当然走行しませんから、全体として多分自動車が減るのであれば、全体の振動も騒音も多分減るだろうというふうに評価できるんじゃないかなと考えるんですけれども。

柳主査 はい、どうぞ。

平山委員 私は、このA、B、Cを挙げているんですけれども、これについては27ページの表の下の注のところでマイナスBとプラスBが同じだったということから、ちょっと混乱を来しまして、それについてはもう回答をいただいているんですけれども、そこから始まりまして何が困ったかというのが、田中委員が最初に挙げられている騒音のCなんです。そして、Cというのは、わからないからということで、要するに予測できないからということでCにされているということなんですけれども、その点も既に触れられておりまして、議論は繰り返しませんけれども、今ちょっと岡山委員が言われた全体としてどうなるのか、それから山本委員が言われた、MRTができれば下の交通量がどういうふうになるのかということとをどのように考えるのか、そしてどのように予測するのかというところが一番問題だと私は思ったんです。

ですから、ベースライン調査だけしかしないのかという質問を出しているんですけれども、予測調査をしないような環境影響評価などというものはあり得ないと思いますので、このCというのはあり得ないということ。それから、ベースライン調査だけで済ますということもあり得ない。そうすると、この騒音については将来の交通量の予測をどのように考えるのか、でき

上がった状態をどのように考えるのかということが非常に重要になるということが、実質的な意味ではここで一番大きなポイントになるのではないかと感じておりました。

それから、最初に出ました総合評価をどうするかということについては、これは私、ずっと以前からこの審査員とか担当させていただきまして、最初に出てきたこのようなペーパーを見たときに、供用時はなくて工事時までなんです。こんなばかなE I Aはあるかということで、ずっと言い続けまして、要するに工事時にこういうふうな問題が起こる、あとは知らないという、そういう報告書が、これはもうJ I C Aの報告書の形式で定まっているかのようにずっと出てきております。

これが何年も何年も続きまして、それで工事時だけではいかんと、供用時はどうなるのかということ、ずっと、これも初歩の初歩だと思っただけなんですけれども、言い続けてきたということ、あちらで笑っておられますけれども、そういうことをずっと言ってきておまして、その点についても、ですから田中委員が言われたこと、それから岡山委員が言われたこと、つまり供用時こそが一番重要なのであるということ、もし総合評価ということであれば、そして何かをあいまいにしようということであれば、やはり岡山委員が非常にいいことを言われたと思うんですけれども、その工事時に一定のレベル以下ということで、全体として考えて一定レベル以下ということでおさまっているという、工事の方法として一応のレベル以下におさまっているということ、それをあらわすために総合評価ということを使うのなら、それはあいまいにするという意味でも非常にいいのではないかと思います、供用時が一番重要であるということは、これはもう私は声を大にして言ってきましたし、今も申し上げたいとちょっと感じております。

小野 すみません、そしたら、こちらからいいでしょうか、発言。

柳主査 はい、どうぞ。

福間 騒音に関して、非常にご助言がありましたので、情報共有のため、現在の状況をお知らせしたいと思います。

もちろんバングラデシュ国には、騒音に関する規制値、これはございます。昼間何dB、夜間何dB、商業地域とか、それから住宅地域とか工業地帯の別によって示されておりますけれども、現在の沿線沿いはもうこの基準値をはるかに超えております。そういった意味でも、現在の状況というのは非常に悪いと。それで、その音源が何かと申しますとクラクションなんです。通常、日本の場合の道路における騒音の一番元凶というのは、車が走行して、そのときに発生するタイヤと路面の摩擦による騒音なんですけれども、バングラデシュの場合は渋滞によってク

クラクションがしょっちゅう鳴らされていると、そういう状況になっております。

それを評価するときに考えまして、工事中にはこれはより悪くなるだろうと。しかし、供用時には逆に走行スピードが上がれば、そういったクラクションが恐らく少なくなるんじゃないかなと。それは、しかしわからないというんですか、これはモニタリングやってみないとわからないだろうということでもってCとさせていただきますので、そこらは追加でもってお知らせしたいと思っています。

田中委員 この鉄道騒音そのものはいかがなんでしょうか。どのぐらいのことを見込んでいらっしゃるんですか。低騒音型とか、いろいろ最近技術が開発されていると思います。レールのつくり方とかあると思います。それはどんなふうにお考えですか。つまり、今のご説明は、交通流の円滑化が改善されるので、クラクション音が他方では少なくなるだろうと。しかし、他方でこういう新しい鉄道施設ができて走行が始まるので、それに伴ってまた騒音が付加されるだろう。だから、そのプラス・マイナスがあるんだろうと思うんですけれども、そちらのもう一つの側の鉄道騒音のほうはいかがでしょうかとということです。

小泉 すみません、まだ専門的な数値で幾らという形ではないんですけれども、我々が都市交通案件で担当しているときには、なるべくロングレールを使うような形で、ジョイントの部分を短くするですとか、あとは欧米系の車両に比べますと、日本の車両ですとやっぱり軽量で、相対的に騒音が少ないという問題がありますので、この日系企業の支援というわけではないんですけれども、最近よく議論があります日本の車両の納入がうまくいくということであれば、割とそういうところに寄与するというのがありますが、ただ、それを理由にして、そういうこともできないので、正直言って難しい部分はあるんですけれども、一方でそういう事情もございます。

ただ、騒音問題というのは当然ありますので、先ほど申し上げましたレールの問題ですとか、そういうところでの留意点というのは十分配慮したいと思います。

田中委員 つまり、29ページのこの9 - 2のある程度の影響が想定される項目の騒音・振動のところ、こういう記述がありまして、つまり、工事の車両や重機の稼働に伴って一時的に騒音レベルは増加する。供用後は、この鉄道ですね、MRTの騒音に伴う増加レベルが予想される、こういう記述があるものだから、この記述を反映するのであれば、前のほうはこれはBマイナスということは想定されませんか。そういうコメントだったわけです。

山本委員 ちょっと再確認させてください。

今現状の騒音、交通騒音が非常にクラクション等で混雑していて基準を大きく超えていると

ということですね。それで、供用開始後はそれが緩和されるんじゃないかとおっしゃったんですけれども、先ほど私が供用後に現状よりも車が減るのですかと聞きましたところ、高速鉄道をつくらないよりはずっと減るけれども、現状よりはふえるということだったと思いますが、今の渋滞によるクラクションという問題が解消するというのはどういうことでしょうか。

小泉 まさにその点、私も説明しながら誤解を受けてしまったのではないかと思いましたが、先ほど申しあげました走行速度がどれぐらいになるかというのは、全体での平均的なものでございます。今回、MRTの6号線というのはこの南北にありますけれども、その中で実際にどれだけ転換するかというところが、大事な視点かなと考えているんですが、大体で乗客が五十数万人、1日にですね、つまり五十数万人分のトリップが、MRTができることで自動車系、これはバスに乗る人、それから一般の自動車もありますけれども、そこから移ってくるだろうということで、少なくともその分のトリップは減少ということは間違いないかと思われるんですね。

ただ、それをその時点で現状と比べてどうなるか、その路線沿いの道路状況がどうなるかということまでは、まだできていない点もございまして、そこは今の路線に並行しているところでどうなるかというのは、もう少し解析が必要かなとも考えています。

柳主査 減るかどうかというのは、本来だと、MRTができてからの価格の問題とか、そういうところがバスと同じ金額でなければ、やはりバスを使うということが起こるわけですよね。だから、MRTができて使わないという人がふえると困ります。だから、結局その価格をどう設定するのかというのは、結構交通量をどれだけ減らすかどうかにしてもやはり検討しておかないと全くわからない。減るだろうという予測でやっているだけの話で、実際はやったら減っていないということがあり得る可能性が高いと思います。

小泉 そこは、まさに質問いただいた点だったと思うんですね。料金水準を思い切ってバス並みにすべきじゃないかという点もございまして。いただいていたと思いますが、今回、需要予測の中でも、やはり料金水準がどれくらいなのかというのは、一つ大きなポイントだと考えております。

その際に、単純な料金だけではなく、移動時間がどれだけ短縮したか。その短縮に対する、時間評価値とあわせて一般化費用ということで出すわけですが、それも含めて、あるAからBへの移動の中に、自動車系になるのか、バス系になるのか、あるいはMRTを使うのかという形で試算するというのを基本として算出しています。その上で、感度分析という形で料金を上下させると、さらに乗客がどれぐらいふえるか、あるいは減ってしまうのかということにな

ってくるかなと考えておりますが。

先ほど申し上げましたのは、基本的なケースで大体五十数万人という数値を出しているところ です。

柳主査 はい、どうぞ。

岡山委員 価格のところ、私は、すみません、バス並みにしろと言ったのは私もそうなんですけれども、でないとも分そちらに移動しない、インセンティブがつかないということがまずあるんです。それもそうなんですけれども、もう一つ、そもそも論で申しわけないんですが、さっき岩盤くい打ちでいくということで、それは日本においても相当高層ビルなどで使われる工法ですから、本来もっと重いものに対してやる方式ですよね。ただ、ここは地上の土壌が弱いということもあるので、確かにそのほうが安全だろうなとは思っています。

ただ、この路線すべて23kmでしたっけ、を岩盤くい打ちでいった場合には多分工事費が上がるんじゃないかなというのがまず1つ。その場合、そのイニシャルの分を、もともとイニシャル分は多分解消できないでしょうけれども、やっぱり料金設定に多分反映されてしまうだろうなというので1つ危惧されます。であれば、逆に最初からこれは高架方式と地下方式でしか示されていないんですけれども、トラムであるとか、もっと別の大量輸送手段も、それでもっと安いものも本来考えられたんではないかなと思うんですが。

小泉 交通機関モードをどうするかというのは当然ございまして、例えば最近ジャカルタですとかソウルにありますBRTというようなものもございまして、今回実際にSTPの中では、特に東側の3路線がBRT、右側がMRTとなっております。同じことはトラム、LRTのスタイルでもあるかと思うのですが、やはりそのときにピーク時の乗客、1時間当たりどれくらい乗るか、それをどう、例えばBRTで運行できるのかどうかというところは1つ大きな要素だと考えているんですね。

それで、今回ですと、ピーク時で1時間当たり約3万人強という数値だったかと思うんですけれども、その3万人強という数値というのは、例えば日本でも銀座線、あるいは丸ノ内線くらいのピーク時の輸送力、それに相当します。これだけの輸送力を、皆さん、ご想像していただきたいんですが、バスで全部輸送できるか、あるいはBRTでできるかということ、かなり厳しい。1,000万都市のジャカルタにBRTの1号線というのがございまして、これが1日約10万人くらい乗せているんですけれども、私の見ているところ、ピーク時、朝ですと本当に1分間隔くらいで走らせていて、それでも10万人乗せるのが精いっぱい、これは1日でですね。

となつてきますと、今回の五十数万人というのが基本にあつて、かつ1時間3万人程度とい

うのであれば、やはりどうしても軌道系じゃないと難しいんじゃないかなということで挙げておりますので、そこはやはりBRTも検討した上で、ここの路線に関しては少なくともMRTのほうが必要んじゃないかという結論を出しております。

柳主査 ちょっと進行の仕方でも提案ですが、この調子でやっていると全然終わりませんので、途中になりますけれども、一応全部説明を1回していただけますでしょうか、最後まで。こちらの質問項目の中で、先ほどまでやっていただいた、15番までやっていただきましたけれども、その後、スクリーニングからずっと最後まで、一応事業部のほうで質問に対する回答について、説明をしていただけますか。

田中委員 これは、委員側の質問に対して回答はペーパーになるんですか。今、口頭で回答は縷々説明いただいておりますが、それは回答、ペーパーになるんですか。

河添 まとめ方として、この議論の中で助言案をまとめていくのが目的ですので、その意味では1個1個の質問については、今ご質問いただいたほうがよろしいと思うんですよね。今まで説明してきた中で、まだ漏れているようなところがあるのであれば、ここでご質問いただいたほうが、議論はちゃんとやってから助言案をまとめていくというやり方には沿っているんじゃないかと思うんですよね。これをまたペーパーに直していくと、それはそれで、じゃ、そのペーパーの扱い、あるいは質問に対してこちらの考え方が、また後日、違っているとかそごを来しているとか、そういうことになると、それは二度手間になってしまうので、ある程度ここで協議していきたいと思うんですけれども、ですので、そういう……

田中委員 よろしいですか。前回の全体委員会でそれは議論があったと思うんですが、つまり、どういう質問が出て、どういう回答が行われたかということ、委員会として共有するかどうかという話があったと思うんです。ですから一番私が言いたいのは、これは事前に質問を出しているものです。質問を出しているものについては、ある意味回答がペーパーであれば、それでもう了承という話もあり、いや、この回答ではおかしいので、もっとこうすべきだし、もしくはこういう助言をすべきだという、そういうやりとりがあるんですね。

恐らく今日は大変項目が多いので、そこを省略というか、効率的に進めなきゃいけないというので座長が進行されていると思いますが、そういうふうに効率化する意味では、やっぱり事務局のほうである程度整理をしておいていただいたほうが中身のある助言案審議になる。つまり、助言案に何を盛り込むかということが、よりこちらでも判断しやすくなるということです。

河添 全体会合のときに、またご説明させていただこうと思いますけれども、運営のやり方ですね、あるいは今回3日間で40の質問を取りまとめるのも、なかなかこちらでも苦労があった

ところもありますので、すみません、そこの辺はもう少し進行のやり方を考えさせていただければと思います。すみません。今日は具体的な案件の協議をやっているところですので、そのやり方についてはまた9月3日のときにお話しさせていただければと思います。

柳主査 それでは、続けていただけますか。

小野 スクリーニングの16ポツからになりますね。

非自発的住民移転がカテゴリーAとなっているが、環境影響に大きな問題がないとされた根拠は何かというところになりますね。

生態系については、今後確認調査が必要であるということから、総合評価はCとさせていただいていまして、沿線の大半は9ページの現況写真に示されているとおりですけれども、住宅地、商業地となっています。ですので、確認調査を実施するというのは北部の5km地点ということで、Cということにさせていただいています。そのほかの項目については、28から30に示させていただいているところで評価理由を示させていただいているということになります。

先ほどの議論も含めてですけれども、そういったところから自発的住民移転はAで、そのほかについては大きな項目がない、ないといえますか、Cについてはまだこれから確認調査をさせていただいてやるということで、まだ評価、判断はしていないということで受け取っていただければと思います。

次、17ポツですね、説明ぶりをもう少し丁寧というの、おっしゃるとおりだと思いますので、もう少しきちんとこの4つのカテゴリーに合っていると、柳委員からいただいたとおりに修正はかけさせていただければというふうに考えます。

法規制についてですね、これは先ほどの10ページのところで、まず2、4、7ではなくて3、4、7、これが法令ということ言っています。水、大気、騒音については福間さんからお願いしていいですか。

福間 騒音については、先ほど述べさせていただきましたけれども、水、大気につきましても、排出基準、環境基準がございます。これは、1997年に制定されました環境保全規則に述べてあります。引き続き、有鉛ガソリンの質問が出ておりましたけれども、有鉛ガソリンの使用は1999年に禁止になりました、バングラデシュでは。

以上です。

小野 それから、19ポツからルートの比較のところに入りますが、飛行場の上方にキャンドラ・ウダンの駅から上が飛行場なら、ステージ3でも影響を与えるのではないかと、このところで、現在その数値については確認中でございますが、実際に障害にならないセイド表面、日本

でも静岡空港の立ち木問題なんかもなりましたけれども、そういったところはクリアできているという認識であります。実際にまた数値を確認した時点で、そこら辺についてはご説明する文書等を加えたいと思っております。

20ポツについて、16、17、18ページですね。これについては、先ほどの一番初めの概要でもご説明しましたが、実際の交通量だけの話で外す、外さないということではなくて、ルート5は環状線であり、4と6号線については南北のルート。今後、ダッカ都市圏の交通渋滞緩和とか、今後の都市の発展のことをいろいろ総合的に考えて、どの路線をやっていくべきなのかというのは、もちろん1つの路線だけですべてを解決できるわけではないので、まずどこに手をつけて、次に総合的にどういう形でやっていくかという検討は今後とも必要であると考えています。総合的なところからやっていっているということで、そのルート3についても別に有意な差があるということにはならないと思います。

ルート7と8につきましても、東西方向のより広域の衛星都市をつなぐということで、7号線、8号線等を2050年とかという、より長期の対象年月をターゲットにして提案させていただいています。そのため、短期的なMRT建設の優先順位からは外れてくるということで、含めていない状況です。

それから、21ページのB1のように大きく外れるルートを考慮した理由は何かということですが、これは別に大きく外れているという状況ではなくて、既存道路を走行するルートということで、B1も一つ挙げさせていただいている状況でございます。このルートは、世銀のSTPの中でも検討する候補に入っています。

石田委員 すみません、ルートB1は、これ、既存の道路の上なんですか。住宅街の真ん中を通るように見えたんですが。

小泉 道路の上を。

石田委員 わかりました。じゃ、結構です。ありがとうございます。

小野 それでは、23ポツのほうに進ませていただきまして、ライン6が最適になる根拠の一つとして、単位距離当たりの利用者数が多いことを挙げているが、表8-2ですね、の平均輸送人数はどのようにして求めたのかというところで、これはもう少しコメントで、実際の式についても山本委員からいただいておりますが、仰せのとおり、路線長キロ数掛ける平均輸送人数、何人/kmイコール輸送人数という、何人ということで、実際に、ちょっと数値、輸送人kmが間違っていて、ライン4は462万人、ライン5は253万人、これはそのとおりですね、今の現状も。それで、ライン6が484万人という形になります。平均輸送人数とか事業費当たりの利

用者というのは、そう違いはございませんが、その間違っただけのケースにおいても、ライン6、これが最も利用者の観点、平均輸送人kmから考えても優先順位が高いという結果で落ちつきます。

24ポツですけれども、事業を実施しない場合について、これは先ほどもう既にお答えさせていただいたかと思えます。現行は15.1km/hということで、そこまでにはいかないのですが、12.5km/hで何とか押さえると、そういった状況になります。

それから、高架構造と地下構造の比較評価につきまして説明させていただきます。

駅舎や高架施設の建設に伴い、以下の影響が発生する可能性はないかというところで、道路上における建設による道路交通を阻害する可能性や、住民移転、鉄道騒音に支障の影響ですね。

まとめてお答えしますが、一部の区間においてはその線形ですね、計画される線形、駅舎建設に伴って住民移転が発生する可能性はあります。ただし、高架建設の大部分が既存道路の中央分離帯上に建設される、ここのイメージのとおりです。なので、基本的には現在の道路車線数も確保される予定になっています。鉄道騒音については、先ほどご議論いただきまして、再検討の余地があるということで理解しております。また、日照についてなんですけれども、現在、バングラデシュ国では日照権に係る基準などは設定されていないという状況は確認しています。

実際、気候の上でも、これもいろいろまた再確認といいますが、社会経済調査等にも入ってくるかもしれませんが、気候上、かなり暑い国ですので、日照問題が表面化するという状況はちょっと考えにくいということもあります。

26ポツですね、高架構造の場合、建設予定の都市部は低地であること、地域一帯がガンジス川のデルタ地帯であること等から軟弱地盤のおそれありということですね。

こちらについては、まず地盤については先ほど既にもう議論の中でお答えさせていただいたと理解しています。地下水脈、こちらについても影響はないということによろしいですか。

福間 くい口径、これはまだ現在設計開始していますけれども、大体1.5mから2mのくい口径を予定しております。これが地下鉄の駅等ですと、周りをぐっと仕切ってしまうんですけれども、単柱的にぼんぼんとできていくものですから、これが地下水脈に与える影響は極めて少ないと、そういうふう考えております。

小野 27ポツですね、産業廃棄物ということ。これは、実際に地下案の場合なんですけれども、トンネル掘削でシールド工法を採用した場合、その掘削した面を安定するために、ベントナイト等の比重の大きい泥水を使用する可能性があるため、その掘削、排出された土は、日本

では産業廃棄物として取り扱われています。そのため、これはバンコクでは規定がないわけですが、そういった日本の取り扱い方も念頭に置きながら、きちんとその処理方法も先方（バングラデシュ側）と議論して、きちんと処理をしていくようにしたいと考えています。

一方で、逆に委員の皆様のお知見から、実際にこういったケースではどのように処理すべきかというようなご助言等もいただければ幸いです。全くその基準がない状況でございますので。

27ポツまで行かせていただきまして、先程はすみません、私の切り方が違ったんですけども、この27ポツまでがうちの審査部のほうで、きちんと皆さんからいただいた、正式な質問ということではいただいています。その下については確認とか要望とかということで、この助言案とか、あるいはお互いのやりとりの中で補足させていただくようなところでクリアできるというような、軽微なものになっているという整理もさせていただいているので、どうでしょうか、時間の制約もありますので、助言案に移ったほうが良いと思いますが。

河添 そうですね、これ多分、44全部最後までずっと通していくのも何ですので、ここまでの話と、あと確認事項、あるいは要望事項等々、この先の協議を進めていったらいかがだろうかと思うのですが、この確認事項とか要望事項のほうに重要なところも含まれているようであれば、この点、委員のほうから直接お話しいただければよろしいかと思います。既に確認が済んでいるところであれば、説明する必要もないと思いますので、いかがでしょうかね。

柳主査 いかがですか。確認事項と要望事項について、委員のほうから、これは助言案のほうに行くものもあるんじゃないかというご意見があれば、ちょっと言っていただけますでしょうか。

石田委員 すみません、私の質問、非常に単純なんで、30番と35番は今答えていただいていると思うんですが。単に質問です、30と35は。

小野 30番は、配付資料の3ページをごらんいただきながら、「首都圏」という地域の定義づけ、それから管轄する省庁が入り組んでいる状況で、R A J U Kというのはダッカ首都圏開発局が定義するダッカ首都圏、それからD C Cというのはダッカ市役所が管轄する市域、S M Aというのはバングラの統計局の定義するダッカ都市圏ということで、これ、実は我々も調査を進めるに当たって、非常にここら辺の整理といえますか、どこを対象地域とするのか、途上国の場合、他、国でもそうかと思えますけれども、そういった入りまじっている状況です。

石田委員 よく理解できました。S M Aというのは図中には出てこないんですね、S M Aというのは。余り気にしなくていいということですか、議論の関係上、S M Aというのは。

小野 今回のプロジェクトでは、S M Aというのは気にしなくて結構です。

石田委員 わかりました、ありがとうございます。クリアになりました。

あと、もう一つ、35番をお願いします。どっちかといえば質問です。

小野 これ、2棟でも一部ということなのでという、これ、一部を取らせていただくということを考えています。その「一部」という表現が不適當じゃないかという趣旨と理解していませんけれども。

石田委員 何か「一部」と言われると、本当に軽微というイメージも持ってしまうので、2棟、どの程度の大きさのビルかわからないんですけれども、何階建てぐらいなんですか。

小野 そういう趣旨なんですか。

石田委員 ええ、そのAgriculture Complexが例えば3つだったら、3つのうち2棟取られると一部では済まないんじゃないかなと。

福間 このComplexは3棟ございまして、1棟当たり7階建てです。そのうちの2棟が影響を受けると。

石田委員 そうすると、かなりの部分ということになりますよね。

福間 ええ、かなりの部分について影響を受けると、移転が必要と。

石田委員 壊されてしまうと。そうすると、やっぱり日本語として「一部」というと、ちょっと軽微かなという気がしたんで、それは直していただければ。

福間 そうですね、わかりました。

石田委員 ありがとうございます。

柳主査 ほかの委員はいかがですか。

はい、どうぞ。

松行委員 進め方に関してなんですが、このように軽微な質問で飛ばすのであれば、こちらは何かペーパーでご用意していただいたほうが、やはり正直言って今回のペーパーはわからない点が結構あったので、お伺いしているので、時間がないのであれば、やはりペーパーで示していただくとありがたいと思います。

柳主査 確認事項と要望事項について、事業局のほうで簡単にもう答えていただければ、それでどうしてもその回答について納得いかない部分については、助言案に盛り込まれる場合もあり得るので、ちょっと確認と要望で、今お答えになった以外のところについて、簡単に触れていっていただけますか。

小野 それでは、回答させていただきます。

28ポツで、この上記3に記載の二通りの選択肢とあるというのは、上記4)の間違いかとい

うのは、すみません、これは間違いでございます。

それから、29ポツについて、始発地区についてはウツラ第3開発計画とパラビの二通りの地区を検討する必要があるとあるが、この事業準備調査（フェーズ2）、これはウツラからということの前提での調査になります。

30ポツはお答えしました。

それから、31については、これはフロー図のところですね。これは「発行」でも……

福間 表現ぶりみたいね。

小野 表現ぶり、その取得して、その上の立地許可についても「発行」という形で書いているので、本当に表現ぶり的问题なんですけれども。

福間 「取得」が正しい。

小野 ですか。そうすると立地許可、それは結局「取得」でどっち、主体をどっちかにするかということですね。その「発行」……

柳主査 主体がばらばらなんで。

小野 それを一致させるべきということですかね。

柳主査 だから、主体がアセスメントを事業者としてやっていくルートで書いていますよということだったら、「取得」としておかないと、それは許認可権者が発行するものだから、だから話が両方とも書かれているので、わけがわからないということになるので、それは統一しておいたらいいいということです。

小野 それでは「取得」ということにさせていただきます。

16の代替案のところですね。8ポツの代替案。これは代替案、このご質問については6区間のほうではなくて、1号線から8号線のことを指します。ただ、ちょっとその表現も正式なルートの競合という代替案というよりも、先ほどご説明したとおり、どのMRTを今後このダッカ都市圏の開発、それから渋滞緩和とかそういった戦略に基づいてやっていくべきかという検討をさせていただく上での、そういった1から8号線ということになるかと思えます。

33ポツにつきましては、ライン5で推奨される最適案とその根拠の欄中の記述、この調査のほうで推奨しているのは、MRTライン6号線になりまして、ライン5ではございません。ご指摘のライン5についての合法・不合法の家族が3案の中で最大とあるのは、すみません、これは誤りまして、ライン4が最大ということで訂正させていただきます。

次の18、世帯数について、その内訳があるかどうかというご質問ですけれども、これはございません。今後のセンサス調査で確認する内容になります。

それから、35ポツのこの「一部」というのは、先ほどお答えさせていただきました、石田委員に。

22の代替案のそれぞれの駅がどこにあるか。 小泉 今のところはページ22になりますけれども、このルートAとルートAのA1、A2につきましては、路線が変わっても駅に関しては変わりません。B1、B2、B3につきましては、B1のルートをとりますと、その中に駅が幾つか出てきますので、そこはどのルートになるかによって対象駅の位置も変わってきてまいります。ちょっとこの説明が不十分でしたので、駅のところがちょっと消えてしまったので、申しわけございませんが、ここは変わってまいります。

小野 37ポツのほうですね、VCRランクとはということですが、定義としましては、交通混雑度、VCRが道路交通量割る道路交通容量ということで定義されまして、図8-4が交通混雑度別の構成比、これを示しているものでございまして、表8-7を図化したもの、そういう内容になります。

38ポツですね、表9-1の評価。

松行委員 この質問、ちょっと省略され過ぎて、よくわからなくなっていますが、要は28ページの表の一番下の貧困層・先住民族・少数民族のところ、貧困層がPAPsとなった場合の補償が制度化されていないとありますが、その前のところで、JICAのガイドラインに合わせて方策をとるといった表があったと思います。14ページですね、どっちなのかということ伺いたかったんですが。

福間 表9-1では、これは現在の問題点をあぶり出しておりますので、その前のページに、27、その前の14ページですね。その前の14ページの方策、対応案はまだ考慮してありません。今後のRAPの作成ですね、住民移転計画書の中でもってこれらのギャップを埋めていかないといけないと。これは、今明らかにしておくということで、14ページには記載しております。以上です。

松行委員 わかりました。

小野 39ポツについては……。

福間 39ですか。要望事項39ポツにつきましては、先ほど浮遊粒状物質、PM2.5、PM10の確認作業をするというときに、健康被害等についても述べさせていただきましたので。

小野 40ポツの土地利用につきましては、皆さんに今日お配りした土地利用図、これで替えさせていただきます。

それから、ページ8の図上に6号線の路線という。

福間 ページ8の図面が見にくくて、今日は土地利用図、2枚配らせていただいたと思うのですが、それで参照していただけないでしょうか。今日2枚配付しておりますけれども、こちらが色分けしております。こちらのほうにその概要を記載しておりますので、この2枚の図面を参照、お願いいたします。

小野 それから、42ポツについても、今、福間から示させていただいた配付資料で替えさせていただきます。

それから、43ポツですね。道路交通量超過の話、先ほど、課長の小泉からも少し話をさせていただきましたが、一般的な評価値ということからしますと、大体この1を超えますと時間的な移動が6倍かかるというふうに、そういった推定値も出されております。この写真のような事態ですよ。

それから44ポツ、このリバウンド効果の予測については。

小泉 この実はリバウンド効果の予測が必要ではないかというところは、質問の趣旨を確認させていただきたいと思ったのですが。

松下委員 先ほど来、大分説明していただいたので、ある程度わかってきたのですが、要は鉄道ができることによって、一定程度交通移動量が、人の移動がそちらに移動すると。そのことによって当然交通混雑の改善効果があると思うのですが、既に非常に混雑していて、なおかつ将来的にも人口がふえて交通需要もふえていくと。その中で、鉄道によって一時的に改善されると思うのですが、それがまたベースラインが上がっていきましますし、それから若干混雑が改善されると、当然改善されたところにはまた交通移動、需要が発生すると、そういうことがあるのじゃないかということで。これは、交通対策全体の、あるいはほかの公共交通機関の整備にもかかわると思うのですが、そこらあたりは少し丁寧な議論が必要かなと、そういうことです。

小泉 先ほども申し上げましたとおり、このMRTの6号線というのは一つの解決手段ではございますけれども、例えばスライドでお見せしたような状況を改善するとき、ここに鉄道が1本できて解消というわけではもちろんございませんので、このマネジメントの問題をどうするか、例えば道路交通で交差点の処理をどう変えていくかというようなところもあわせて行っていくと。まさに総合的に交通問題に取り組むというのが必要というふうに考えておりますので、その点は、今回、MRTの建設のプロジェクトだけでなく、我々JICAといたしましても、引き続きこの分野、恐らく重点的に対応していくことになると思いますので、そういう中で取り組んでいく形になるかと考えております。

小野 以上で、一通り終えさせていただきました。

柳主査 はい、ありがとうございました。

大体これで予定の時間になってしまって、これで終わると助言案がこの時間の中でできないということになりますので、さて、どうしましょうか。影響項目の中から、先ほどいろいろと議論は、騒音と交通渋滞解消問題は、助言案として具体的にいろいろと書かれているものからピックアップしていくということはできますが。

はい、どうぞ。

河添 皆様のほうから頂いた助言案を映してみますので、議論のたたき台になると思います。住民移転の話とかも入っていますので、今までまだ議論がなかったところも踏まえて、こちらのほうを少し参照していってもよろしいのかなと思います。

田中委員 字が小さいですね、全然見えない。

柳主査 字が見えないので、プリントアウトしていただいて……

河添 もうちょっと拡大できるはず……

田中委員 前も話したように、原案は何か12ポとか14ポとか大きな字でつくってもらったほうがいいね。

岡山委員 それか200%ぐらいで表示を、できるだけ表示を上げてください。

田中委員 200%ぐらいね。

小野 ちょっと全文は載らない程度ですけれども。

河添 150ぐらいにしてみませんか。

田中委員 フォントを大きくすれば。

岡山委員 そうですね、そのほうがいいかもしれませんね。

河添 それで、これは皆さんからいただいたもので、この中からある意味取捨をする、あるいはもう少しリファインする。このまま柳先生にお渡しするのは非常に気の毒な話だと思うので、ここで皆さんに1回検討していただいて、もう少し精緻なものを作成するというところでやっければよろしいかと思うんですけれども、方法としてはこれでよろしいですか。今ご意見いただいた騒音の話とかも、青字で加筆しました。ですので、これを土台にしてやっていったら大体網羅できるのではないかというのが、いかがでしょうか。

では、上のほうからとりあえずいってみますか。

柳主査 これ、紙でいただけないですか。

田中委員 もうちょっと大きくなりませんか。

河添 これから大分いろいろと変わってくると思うので、その点はごらんいただきながら検討すればよろしいかと思うんですけれども。いただいた委員のお名前ごとに整理はしてありますので、この点を委員のほうから趣旨の説明とか、もしよろしければいただいて、やっていくのも一つかなと思うのですが。

柳主査 そうすると、これは読み上げていただけるのですか。それとも、こちらが読み上げるわけですか。

河添 では、私が読み上げましょうか。

1 番目ですけれども、途上国の非自発的住民移転に関し、途上国の首都圏において非正規住民の移動は、仮に別の住宅が無償で用意されたとしても難しいのが現実。その場所に住んでいることのメリットが大きいから。多くは仕事場までの自力移動手段を持たない場合が多い。徒歩圏内に住んでいる。また、通常生活用水に川等を利用するため、水道料金がかかる住居にも移動できない。したがって、一般的にはどんなに公共交通が安価だったとしても、これらの住民が受益者になるとはすぐには言えない。これにより、これらの住民は移住には反対であると考えられ、その合意を待っていたら永遠に建設はできないであろう。

28ページの雇用や生計手段の地域経済の評価にあるように、単純な移動・移転への補償では移転は不可能であると考えられる。これらの住民に必要なのは、移転と同時に移転後の生活費を補てんできる程度の収入が補償されることである。建設工事等への常用等の計画が示されるとよいのではないか。これは岡山委員のほうから。

あと、その関連では、石田委員のほうから、補償費は2カ所で受け取れるということ、社会的弱者が含まれるようであれば、彼らが的確に不利益をこうむらないような受給形態を考え、実行すべきというコメントですね。岡山委員はちょっと助言としては長過ぎるかなと。端的にポイントを絞っていただければ、それはそれでよろしいかなと思ひまして……

長谷川委員 すみません、あとどのぐらいあるんですか、こういうのは。

河添 ざっといきましょうか。

長谷川委員 いや、どのぐらいあるんですか。

河添 これが全部で何点ぐらい。

小野 29ポツまでございます。それぞれが長いというわけではないです。

塩浦 全部で29です。

河添 全部で29あるけれども、端的にいただいているものもあるので、さまざまですね。

長谷川委員 ちょっと難しいんじゃないですか、このままで整理をしていくというのは。

柳主査 そうですよ。あと1時間延長すればある程度めどはつくのでしょうか。

河添 30分ぐらいでやっていきますけれども。

柳主査 1人1個でもやっぱり30分はかかりますからね。

村山委員 ポイントだけ紹介できますか。

田中委員 あるいは、これはプリントとかできないですか。手元で見ないと、この画面じゃよくわからない。むしろ、たしか諮問はスコーピング案とか何か指定じゃなかったでしたか。だから、本当はそのスコーピング案が多分主題なんじゃないですか、スコーピング案、TORですか。やっぱりそこを一番の力点に置いて、あと追加というか、追記事項ももちろんあると思いますから。

小野 そうすると、9ポツとかじゃないですか。

河添 そうですね。

田中委員 たしか諮問事項はそういうことでしたね。

河添 はい、そのとおりです。そうですね、そうすると大体20個程度ですね。こちらのほうでもちょっと順番並びかえてみて、いろいろと分析してみたのですけれども、スコーピングに対するコメント、助言案をいただいている部分については大体20個ぐらいなので、それはざっとごらんいただきましょうか、20個。

柳主査 そうですね、はい。若干審議時間を延長させていただいて。すみません。

河添 すみません。

田中委員 しょうがない、それは。

河添 あと土地利用ですね。真ん中あたりに代替案が考えられると書いてあるので、その地域の物理的な土地利用状況……

小野 河添課長、すみません、スコーピングに焦点をとということになりますと、3番じゃなくて9番になるのではないのでしょうか。

河添 では、この9番のところ、スコーピングで評価結果がそれに続く、EIA調査のTORにわかりやすい形で反映されていない。スコーピングの流れとしては、マトリックス法によるスコーピング案の評価結果を踏まえて、EIAで抽出する関係社会項目の絞り込みが行われ、それらを中心にEIA調査のTORを作成すべきと考えるが、このマトリックススコーピング案とEIA・TOR間の一貫性や整合性が不十分。例えば、表9-1での大気汚染と水質汚濁の総合評価は、それぞれBプラス、Bマイナスであるが、33ページには両方とも主な調査対象項目とされている。これではせっかく行ったスコーピングの意味がない。よって、以下の点に

配慮したスコーピング案とT O Rの改善が望ましい。地勢の環境影響の把握も重要であるが、表9 - 1の総合評価は負の影響のみで行う。

2番、表9 - 1では、計画時、工事時、供用時などで時間軸上での評価を丁寧に行っているが、同時に空間的にも6つの路線区間ないし3つの工事ステージ別に評価を行う。

28ページ以降の評価理由には、正と負の側面が混在したり、最終的にどのように絞り込めたのかが不明確。正負の記述を分けたり、上記1、2の評価結果を踏まえ、どの事業時期のどの場所での、どの環境社会項目がE I A調査で重視されるべきかなど、より具体的で説得力のある絞り込み結果の説明を行う必要がある。長谷川委員からですね。

調査T O R、そういう意味では、あとT O R案のほうもちょっとごらんいただきましょうか。調査T O R、ここも重要なところでありますので、10番ですね。工事中の資機材、資材搬入、工事作業、産業廃棄物による影響と対策について調査研究すべき。

あと、11番で27ページ、25ページと関連するが、どの階層にとっても不利にならない運賃設定に言及してほしい。また、そのための社会経済調査も必要。

12番で、雇用・生計手段、路上の物売り、バス経営者、利用者、従業員についての社会経済的現状を調査し、影響の種類を把握、緩和手段の確保に努めるべし。

また13番、住民移転での調査、同じく社会調査をリキシャ、バス交通経営者、従業員、利用者、道路の物売り、店の人たちに対しても行う。

14番、モスク・墓を含む重要な施設への影響調査を行い、軽微にかかわらず言及をする。

15番、33ページ、表10 - 1、主な調査対象項目の概要。非自発的住民移転、生計手段、社会的弱者にかかわる調査で、居住者の居住権の有無をあわせて聞くべき。

16番、29ページの子どもの権利については、移転後のアクセスがあるが、特に通学へのアクセスをM R Tにシフトできるかどうかの調査が必要。子どもの通学手段としては、より安全な手段が確保できることが重要である。

17番、E I Aの調査スケジュールの自然環境調査には水質項目も含まれると考えられる。その場合、表10 - 1の調査内容にあるように、9月の雨季だけでなく乾季の調査も追加することが望ましい。

あと、先ほどお話があった地質の構造について調査を行う、地盤面の強度について報告書に取りまとめる。

ここまでですかね。ステークホルダー協議は。また言及されている方もいらっしゃるんですけども、見ておきますか。

柳主査 助言案の中身というのは、今説明されたところまでということですね。

河添 はい、調査TORと、あとスコーピングのところ为重点になります。ぜひ助言いただきたい。調査をこれから行っていくに当たって、この案件の環境社会配慮面、どの点を重点に置いていけばよろしいのか。

柳主査 先ほどステークホルダー協議についても、質問のところでも具体的にどういうふうな、識字率との関係で情報を提供するのかも助言していただきたいというようなお話がありましたけれども、それはこれには入ってこない、助言案の中には入らないということですか。

塩浦 今の時点では入っておりません。

柳主査 今は入ってないけれども、助言を求めたいということは提案してもいいということなのでしょうか。

小泉 もし我々のほうから逆に提案してよろしければ、そこはひとつアドバイスをいただけるといいと思って考えています。

柳主査 はい、どうぞ。

岡山委員 多分今回ちょっと、今ちょっとようやく、私の理解なんです、この27ページのスコーピング案の、恐らくまず今ざっと説明されたのは、この示し方に対する助言と、それとすみません、上のほうからざらざらあったほかのものは、要はこの横側の影響項目について1個1個に対する意見だったと思うんです。なので、この示し方は示し方、それでここで何となくの助言があり、それとは別個に、この上のほうから、それぞれについてこの助言がある場合には、多分我々としても言いたいことはたくさんある。それを1個ずつ上からまとめていくのもいいんじゃないかなと思うんです。

それで、このステークホルダー協議に関しては、私も非常に関心の高いところなんです、例えばこここのところ、社会環境のところには社会的合意形成であるとか、社会的合意といったようなコンセンサスという項目を1つつけ加えていただければ、それは多分これから先、どのような公共事業であっても、同じように住民の合意をとる必要があるのであれば、項目として上げておくのがいいのではないかなと思います。

柳主査 なかなかステークホルダー協議がバ国は難しいと思うところがあるんですね。というのは、アセスの制度はありますけれども、住民参加の制度がないのです。だから、バ国で住民参加はということかというのを制度として知らないわけです。そういうトレーニングされてきていない人と、それから識字率の問題も指摘がありましたけれども、そういう人たちに対してどうやって情報を提供するのか。今まで未経験で、MRTなんて、海外へ行ったことがな

いから、乗ったこともなければ見たこともないという人に、MRTができましたよと言われてたってわけがわからない。

例えば、バンコクとかはMRTがありますよね。ああいうのを例えばビデオでつくって、例えば過去に近隣国のバンコクもこういったすごい交通渋滞があったわけですから、それがどう変わったか。これまではこうだったけれども、こうなりましたよというところを、ビデオをつくって映像として理解してもらおうということが、やはり問題を理解するイメージづくりとしては早い。そういった工夫がやっぱり必要なというふうには思いました。

松行委員 このTORは32ページ以降だと思うのですが、(6)にステークホルダー協議という項目があって、方法については7-2(3)に述べたと書いてあるんですが、やはり入らないのですか。私はこれを見て、ステークホルダー協議のやり方は十分TORの中に入るんじゃないかと思っていたのですが。

村山委員 ちょっといいですか。私も追加なんですけれども、ステークホルダー協議はガイドラインに明記されているはずなので、助言に入らないという考え方は理解できません。それから、余り助言案の内容を絞っていくのも、私は余り賛成しないですね。委員から出された意見があるならば、それをできるだけ重視をして、参考になるものもあれば、ならないものもあると思いますけれども、余りこちらで絞って制限するのは私は余り賛成しないです。

柳主査 ですから、最初の諮問がスコーピング案といっても、そのスコーピングだけではなくて、事業が円滑に、TORも含めてですね、進行するための助言を求めているわけですね。だから、先ほどもステークホルダー協議での情報の仕方というような話も出てきたんだと思いますので、今回の助言案は、一応これの全体についての助言をつくっておいたほうがよろしいかと、そういうふうに思いますけれども、いかがですか。

河添 はい、わかりました。

柳主査 そういうふうな形の進行でよろしいでしょうか、皆さんのほうは。

もう半分ぐらい、15分たってきて、ちょっと時間管理の点で危惧するのですが、どうでしょうか、この後は。

田中委員 各委員の出されている意見が、質問はこういうペーパーの形で44項目ですね、見せられているというか、一応共有できたんですが、今お手元でスライド映されている助言案と称するもの、これは事前に委員から意見が出ているわけですね。とすれば、それはお配りしてはいかがですか。むしろそれを皆さんが持っていないと、皆さんがどういう意見出されたか、ああ、自分と同じ意見を出しているとか、あるいは私の意見はこの助言案に含まれるから結

構ですと、そういうことはあり得るんじゃないでしょうか。だから、ちょっと進め方を工夫されたいかがでしょうか。まず各委員の意見を共有した上で、何を助言にするかということは、やっぱりそれは委員のほうからの判断があるんじゃないでしょうか。

柳主査 はい、どうぞ。

長谷川委員 前回の全体会議だったかと思うんですが、これまでやられたように、こちらからの助言に対しても前回は助言という言葉は使っていませんでしたけれども、これまでは。対応のところですね、これも一緒にいただくと、本当に助言として適切かどうかとか、我々に勘違いがないかとか、そういうようなことがよくわかるんですね。そんなことはできないかということを、前回の全体会議でちょっと要望させてもらったはずなんですけれども、その辺は難しいんじゃないでしょうか。

河添 会の運営については、また次の全体会合でぜひお話しさせていただきたいと思うんですけども、今回、ダッカの案件を協議する場ですので、ここで会の進め方なりをまた議論するのも、場が違うのかなと思ってはおります。すみません。その点については、次の全体会合のときにまたお話しさせていただきたいと思います、どのような進め方がよろしいかということですね。

その一方で、今直近でこれを印刷するかどうかということですよ。では、できるかな、印刷……。

田中委員 つまり、これで終われば、これしか見ていないわけですね。例えば戻って確認して意見を出すとか、そういうこともこの後はあるわけで、可能性としてはあり得るわけですね。メール等で、追加で。

柳主査 メール等で進めないといけないかなと思っていますが。

田中委員 ということは、そもそもそういうことができないとあれなので、要するに最低、みんなの意見はどういう意見が出ているかということと、今日の到達点としてこういうものはまとまったというのは、後で送られてくると思いますが、ということですね。

河添 あるいは、ここで皆さん、これずっと全部ごらんいただくことはいかがですか。

田中委員 いや、いいんですよ。いいんですが。

河添 いやいや、どちらでもいいですけども。

田中委員 いや、見るのはいいんです。私の個人的かもしれませんが、私は目が弱いものですから、視力が弱いものですから、余り小さな字を長く見ているのは非常につらくなるものですからということですよ。ごめんなさい。

村山委員 ちょっとよろしいですか。時間の制約もあるので、なかなか難しいと思うんですけども、恐らく助言案として出されたコメントについてはできるだけ生かすという方向で、似たようなものはまとめていくということは、事務局にやっていただくか、座長のほうにお願いをするかは別にして、そういうことは事前にやっていただけるような気がするんですね。むしろ、今日出していただく質問とか確認とか要望の中で助言に含めるべきものを、今日ご指摘いただけるようであれば、それを明確にしておくというのが、今日できる最低限のことかなと思いますけれども。それ以降については、メール審議のできるのであれば、メールでやれるんじゃないかと思うんですけどね。

柳主査 おそらく、この助言案としてお書きになった委員からの助言を一つ一つここで検討することはなかなか難しい。基本的にはそれを生かすという、今の考えを皆さんが共有していただければ一応それは生かすことにします。それで、今日最初から審議された質問事項に対して、質問、回答されましたけれども、やはりそこで不十分だと思われるような内容で、助言に持ち込みたいとお考えの委員の方もおられると思います。だから、そういう点はまたメールで出していただいて、それはこの中に追加していくという作業をやるということはいかがでしょうか。

それで、今最後に村山さんからお話しになった、それでも確認と要望についても、やはり質問と同じレベルの感じで助言のほうに持ち込みたいという意見がこれからまたあれば、それもつけ加えるということで、それは後でメールで私あてに皆さんが送っていただき、それで追加された項目も含めて事務局にお返しするというような形で助言案を構成するというようなことを、今ちょっと思っています。そういうような形でよろしいかどうかということですね、皆さんのほうで。もしそれで賛同いただけるということであれば、そういうことで進めさせていただきたいと思っています。

河添 そうしたら、こちらで取りまとめたものはごらんのとおりなのですが、これを一度柳先生のほうにお届けさせていただいて、こちらのほうで、今日の議論を踏まえて文章は若干修正させていただいたほうがよろしいですかね。全く手を加えない手もあるかもしれませんが、少しこちらのほうで。

柳主査 助言の中身が冗長だというようなところ、文学的だというようなところもあるかもしれませんが、それは適宜ご本人が了承していただければ、それはそういう形で修正していただいて。

村山委員 生のやつもやっぱり送ってもらったほうが。もともとどうなったのか。

河添 もとからどうなっているかといったところですね。はい、わかりました。それはそのように。

柳主査 はい、どうぞ。

山本委員 今の柳委員のほうからの提案、理解しましたすけれども、いろいろ質問を出して、回答が不十分でまだ理解できないところ、あるいは時間がないので途中で切られ質問できなかったところもあるのですが、そういうものは、助言案に入れたくても質問の回答次第ではいいかもしれませんので、JICAのほうにメールで質問して回答もらうことは可能ですか。その結果を受けて、必要なら助言案にこれを含めてほしいというふうにメールでまた柳委員のほうに送るという手続はいかがでしょうか。

河添 あり得ると思いますね。

山本委員 あり得ますか。

河添 ご質問いただいて、それに対して助言に含まれるかどうかという協議もあるかと思えます。ただ、その一方で、実は時間が余りないかもしれないと。次の全体会で、ぜひこの本件助言をいただいて、それから調査に臨んでいくというプロセスがありますので、その時間軸の話についてはちょっとご検討いただければ。9月3日に助言案を出して、そこで全体会で協議していただくということで進めていただきたいなと思っておりますが、ご協力いただけますでしょうか。すみません。

小泉 ちょっと一番下を見せていただけますかね、これ例えばで。例えば事務方で、助言案のリストの中で、この28番、29番、岡山委員からで。これは例えばということですね、挙げてあるわけですが、例えばこういう助言案というのは、事務方でつくっているときに、我々、このプロジェクトの進めている立場としましては、これがどういう、これに対してちょっとやりとりをさせていただくですとか、そういうようなことをした上で、例えばそれが助言に乗るかどうかも含めて判断する、判断といいますか、ご判断いただければというような、そういうプロセスも本来欲しい、あればなと考えているんですね。

そういうのも含めて、全部いただいたものが29までずらずらと助言というふうになってしまうよりは、例えばそのやりとりの中でクリアになったというものもあるかもしれませんので、そういうところはどのように進めていったらよろしいでしょうか。

柳主査 はい、どうぞ。

田中委員 私はおっしゃるとおりだと思ひまして、だから、この質問項目だけをペーパーで出して、これでやりとりするんじゃなくて、この助言案と称するものも全部ペーパーで出すべ

きだなと思ったわけです。その上で、事務局は例えば29番を検討すべきと書いてあるけれども、実はこういうふうに検討しておりますとか、あるいはこのように考えているということで、その回答を示すことで、ではそのことは了承したから助言にしないでいいという考え方もあり、あるいは逆に質問項目で「評価する可能性はないか」というふうに私は書きましたけれども、「評価すべき」と書けば、これは助言になるわけで、例えばそれは質問のやりとりの中で、これは助言してほしいということもあるわけですね。

ですから、事務局で恣意的に、これは質問だから質問事項で、ペーパーに出して今やりとりしたからオーケー、助言案はこれを映して、これでご審議くださいというのは少し工夫されたほうがいい、変えたほうがいいと思います。だから、助言案と称する事項も事業者側の回答といいですか、どういう指摘に対してどういうふうに考えているかという応答があって、その上で助言案としてそれをどう扱うかということを審議すべきだと思います。

河添 わかりました。私が考えていたのは、助言を取り纏める時間がないこと、そして、どうもこの助言案をそのまま印刷してごらん頂くのがよいのかどうかと。それで、助言案はこの協議の中でいろいろ変わってくるものなので、それを資料として含めておくと、実際に随分変化があるのだと思います。あるいは助言として最後に出てくるものを正として扱うのであれば、頂いた助言をそのまま紙で配るのが良いかどうか、思案したところですが。

田中委員 紙で配ると資料に残るから出さないようにするというのは、ちょっとおかしいと思いますし、それは委員から出されている意見だから、例えば委員の指摘集とか、あるいはコメント集ということで出していいんじゃないですか。委員はそのつもりで出していると思いますよ。つまり、コメント、助言案は余り紙に残したくないから出さない、公開しないでほしいとか、そういうふうには思っていないと思います。

河添 なるほど、わかりました。

岡山委員 すみません、むしろちょっと締め切りが過ぎてしまったものですから、本当に田中先生がおっしゃるように検討したのかとかと書けば質問になったと思うんですけども、すみません、過ぎてしまったのでこういう言い方になってしまっているだけというのが相当あるんです。大変申しわけなくて、自分自身も書いたようにまとまっていない。これは多分、その他というところで書いたと思うんですけども、多分今回は関係ないとは思うんですけども、最初にも言ったように全体計画がちょっと見えなかったのも、その中でこの位置づけがどうなのか、その影響はどうかのかわからないところで言いにくいというのがあったというのが前提になっています。

ですので、これ、例えば、すみません、逆に助言案として出されてしまうとどきっとしてしまっただんですが、全部削除してくださいというふうに言いたいぐらいのものはたくさんあるんです。でも、田中先生がおっしゃるように、まずは全部出して、ハンドアウトを出していただいて、ここでざっと皆さん、それを共有したところで、もう1、2、3は要りませんか、そういうことは当然あるかと思います。そのほうが多分我々としても審議しやすいので、そうしていただけるといいかなというふうに思います。

河添 わかりました。やり方についてはそうですね。

柳主査 確かに意見を提出する段階というのは、質問とか、それからコメントとか助言案とかあるわけですがけれども、すべて出されたものは一応ペーパーにさせていただいて、この俎上に出していただいて、そのそれぞれに対しての事務局側の対応もちょっといただいて、それで精査しないと、助言案が最終的なものとしてここでオーソライズして、なかなか出しにくい。

もちろん、こういった助言委員会で助言を出すプロの方ももちろん、私のこの助言案、確実にだと思われる方もおられるけれども、多くはやっぱりこれで大丈夫かと思っておられる方もいると思うのですね。ご自分の助言でも、本当にこれが助言になり得るのかどうかも、やはりみんなで一応たたいてもらいたいと思っておられると思うので、先ほどこれは一応全部助言で載せてと言いましたけれども、そうするとちょっと不安に皆さんがなるといけませんので、やっぱり助言案も俎上にのせる必要があるのだと思います。

といっても、本日はそれはできませんので、一応皆さん、今日の出席者で、一応メール会議的なことをやって、それぞれのコメントをいただかないとまずいかなとちょっと考えておりますけれども、いかがでしょうか。

河添 はい、わかりました。いずれにしても、この会の持ち方については、今回3回目ですけども、こういうのをちょっと教訓としてまた改めていきたいとは思っていますので、今回の進め方については、そういう資料の配り方とか改めていきたいと思っております。

その一方で、今回のこのダッカの案件については、この助言案、いただいているものをもう一度整理していくプロセスがこれからあるということで、皆様にまたご協力いただければと思っております。

田中委員 そうすると、今この何十項目が出された助言案と称する今映っているものは、これについての回答といえますか、今日、質問についてはこういう応答しましたね。事業側から考えを伺った。こういうプロセスはあるのですか。どうもそういうものがないと、つまり単に出したから助言になるというんじゃないかと、やっぱりその考え方を聞いた上で、じゃ、これは

重ねてやっぱり助言とすべき、あるいはこの考えで理解するというのを、先ほど山本さんがおっしゃられたようにあると思うんですよ。その点はいかがですか、今後のプロセスに。

河添 今後のプロセスですけれども、ここでいただく助言案なりは、こういう形で議論した上で出させていただくものだとは思っているんですけども、実は、1個1個JICAの対応を考える時間があるのかどうかが一番の問題で、この3つの質問とか、あと半日前に助言案をいただいて、これに対してJICAの対応を明示するというのも、また情報公開もしっかりやっているところでもありますので、この短い時間の中で十分な対応の検討は、なかなか難しいのかなと。助言への対応は我々は積極的にやっていくわけです。その姿勢はもちろん変わらないんですけども、できることとできないことを瞬時に判断というのはなかなか難しいということも実情なんです。ですので、そのやり方についてひとつご相談したいと思うのです。

一方で、このスコーピングの段階で助言をいただきます。その助言について対応可能かどうかというのは、やはりこういう席で十分協議していきたいと思っている次第です。その一方で、1回助言をいただいたからには、これに対して真摯に対応していく必要があると考えています。一番最後の最終報告書案のところ、もう一度報告する機会があります。そのときは対応表、要するに助言に対してどういう対応をJICAはとりました。それで、報告書にはどういう形でまとめましたという対応表をつくらうということで、今整理しているところです。

ですので、少しタイミングは遅くなるのかもしれないけれども、いずれにしても助言案に対してどのようなJICAは対応をとるのかということは、整理していこうと考えているところです。ですので、その点について次の全体会合において、どういう形で進めましょうかという相談はさせていただこうかなと思っていたのです。

柳主査 それでは、今後の進め方ですけれども、1つのやり方は、今日の質問事項と、それからほかの確認と要望の中から、少し今日の議論を踏まえて、事務局サイドでこれは載せたほうがいだろうというやつをピックアップしていただいて、それで、これも踏まえてこの中へ組み込んでいただいて、それを1回全員に流していただいて、あとはメールでそれについて議論していく、それしか方法がないかなと思いますので、そういう形で進行させていただくということによろしいですか。

田中委員 繰り返しますと、今助言案で、これ29項目出ているんですか。29項目について、一応みんな意見交換をしたという場が結果として残らないことになりますね。つまり意見交換というのは、事業側が、例えば29番のこれについてはこのように考えるということがあり、その対応案に対して、重ねてやっぱりこれは助言案とすべき、指摘事項とすべきというふうに、

その判断があるわけですね。少なくとも質問事項についてはそういうことを行ったわけです。他方で、こちらの助言案という29項目では、そういうことの手続がない。そういうアンバランスの中で助言案というのをまとめていくことになりましたが、大丈夫ですかという私は不安はあります。

柳主査 時間はないけれども、できればこの助言案として出されたものについても、いや、これはこうなっていますよというような事実関係があったり、その助言に対して事業側としてはこういうことは言えますということがあれば、そういうのをちょっとメールの中でも示していただければ、それは議論が、これを残すか残さないかの判断が最終的にこちらもできるということだと思いますけれども。

田中委員 そういうことですね、それでいいです。

河添 助言として案の中でJICAのほうが対応できる、あるいは検討、ドラフトファイナルの段階でも検討していくというものであれば、助言案の中にも残していくということで、もし対応ができないものであれば、そういうものは難しい理由なりということですね。

柳主査 だから、現在示されている中でも難しそうなやつは、あらかじめ言っていたかどうかというのは一つのポイントだと思いますけれども。

河添 なるほど、わかりました。努力をしてみます。全社的に同じような対応をしていくことになってくるので、なかなかケース・バイ・ケースでできることとできないことがあると思います、時間の制約の中です。ただ、その中でもできるだけことはやっていきたいと思っておりますので、今回については今ある助言案を1回整理した形でまたお届けし、その中で対応の可否についてはあらかじめもう一度検討して、皆さんのほうに、まずは柳先生のほうにお返しするという形で進めたいと思います。

小泉 すみません、先ほど村山委員からご提案の中にもあったかと思うんですが、実際に助言をどこまで、どの範囲まで行うかというところは、やはり議論が必要なのではないかと思うんですね。今回9人ということで、それぞれの方の関心、かなり多様になっているなというのは、合計四十幾つの質問を見て非常に思った次第ですけれども、我々のほうからのご説明の場として、例えばそのプロジェクトの妥当性の部分ですとか、あるいはS T Pも含めた全体計画の説明の部分が十分じゃなかったというところがございます。そういう質問に対してはもちろんお答えさせていただき、あるいは今後、別の案件とかではそういうところも配慮していくようにしたいと思います。

他方で、実際の助言を行うところにつきましては、そういう前提、例えばこのプロジェクト

の妥当性はあるんですかというふうなところまで助言案として入ってくるのは、それはちょっと違うかなと。そこはこのスコープ、今後このプロジェクトを実施するに当たり、どういうところに配慮していかなくちゃいけないのかというようなスコープの部分ですとか、あるいは調査のTOR、どのように、どういうところに留意していくべきかと。やはりそのところで、こういう議論をさせていく場というのがこの助言委員会でできると、我々も次に進めていくときに非常にいいなと思っていますので、そこをどういうふうに進めていけばいいかなと、少し共有といたしますか、我々事業を実施していく立場としては、ぜひご意見等をいただければと思っています。

村山委員 この場ですか。

小泉 今この場でということではなくて、こういう助言委員会というのは、やはり非常に重要な機会だと思っています。しかし、そのときに前段の部分での質疑応答、あるいはそこに集中してしまう傾向が、これまでのプロジェクトには過去にたくさんあったかと思います。そこは説明のところであるべくしていくようにしますので、やはりより重要なのは、環境あるいは住民移転問題とかでどのように進めていくとよいかと、そのところにうまく助言をいただけるような形で、またそこをご提案いただくような形にさせていただけるとありがたいなと考えています。

柳主査 はい、どうぞ。

長谷川委員 全く同じ議論を第2回の全体会議でやらせてもらって、ちょうどその議事録をいただいています。そこに議論の流れというか、目立った主張が書いてありますから、ぜひそれをもう一度読んでいただいて、整理されたらどうかなと思いますけれども。

村山委員 非常に簡単に申し上げると、これまでは2回議論する機会があったんですね。基本的に今日の議論は、1回目で説明をいただいて、あと質問ベースでやっていただいた。2回目は、こちらから、当時は諮問案、答申案でしたけれども、それを出した上で少し議論するということがあって、最終的にまとめるというプロセスになっていたんですね。今回それを、2回をやめて1回にまとめて何とか進めていこうということが新しい仕組みで出てきているので、多分そこにちょっと無理が出てきているんだと思います。

私個人は、仮にそちらがアウト・オブ・スコープだと考えておられることでも、言わなくちゃいけないことはあると思っていますので、必ずしもスコーピング案だからといって、必要性とか妥当性について言及しなくてもいい、すべきではないとは思っていないんです。ですから、そこは意見の違いがあっても仕方がないと思っていますので、できるだけ議論した上でまとめ

ていく必要はあると思うんですが、ちょっと今回、1回にしてしまったことで、こちらが委員として求めている情報が十分でないというところはあるかもしれませんし、そもそも2回を1回にするものの無理があるのかもしれない。

ですから、ちょっとそのあたりは試行錯誤の時期なんだと思いますが、もう少しそのあたりをやっていって、本当に1回でできるのかどうか、2回でやらなきゃいけないんだったら、もう1回、2回に戻すとか、そういったことを考えないといけないなと思っています。

小泉 その意味では、先ほど申し上げましたとおり、質問いただいたときに返す、こちらから一度意図を伺うとか、そういう機会があるかどうかというのも一つ大事かと思えますし、そのためには、我々のほうもなるべく早く説明資料をお出しすると、委員からもなるべく早くご回答をいただくというようなところできると、実際にご回答いただいてからこの場までの期間に、どれだけの時間をかけて、場合によったら対応させていただくかというところがあるかと思えますので、その点、今度は全体会議の場になるかもしれませんが、ご議論いただければと思います。

田中委員 よろしいですか。恐らく今、村山さんがおっしゃられたのと私は比較的近いんですが、確かにスコーピング案ということで諮問があったとしても、場合によっては必要性とか事業の妥当性について言及する可能性があるんですね。ただ、その場合、やっぱり質問をするわけですね。やっぱりその質問のやりとりの中でどうかなと、こういう大体の作り方はおかしいのではないとか、もっと言えば、この事業そのものを考えたときに、本当は鉄道計画よりも別の計画のほうがいいんじゃないとか、そういう話になり得るんですね。

ですから、どこまでさかのぼるかは別ですが、確かに主題は例えばスコーピング案だけでも、そのスコーピング案を導く前提となるところに吟味があり、あるいは課題があるとすれば、そこは指摘せざるを得ない。そのときには、最初は質問で始めるわけですね。その中で、確認をしていく中で考え方もわかり、それで納得できる分もあります。やっぱりどうしてもそれはアドバイスをしなきゃいけないとなれば助言とするというふうになると思います。それが1つ。

それから、これは河添さんのほうにお願いですが、恐らく次は8月30日ですか、次は23日ですか。次のワーキンググループがございましてね。そのときは、やっぱりちゃんと全部出してみたいかがですかね、こういうふうに2段階に分けないで。その上で、できれば決められた時間で、1時間とか30分でも限られた時間ですが、一応事業側から全部お答えしていただくと。場合によっては、これは簡単に答えるとか、あるいはこれは少し丁寧に説明する、そういうメリハリはあったとしても、やっぱり全部項目を見てみないと、何を助言、実は出すほうも回答

を聞いてから助言案にするということもあるわけですね。そういうことを想定しているわけです。ですから、ぜひそのプロセスは踏んでいただきたいと思います。

河添 運営の仕方について、ご相談だと思います。半日前はやっぱりきついというのが印象ですね、正直申し上げまして。そこら辺をいかにやっていくかというところは、皆様にもご相談させていただきたいと思いますので。

柳主査 委員のほうも3営業日前には必ず出すと、それをきっちりと厳守するということは皆さんも心に刻んでいると思いますけれども。あと、場合によっては、ワーキングは複数動いているわけですが、やっぱり独自にそれぞれやるほかにも、3つなり複数のワーキングの案件を1回だけは全体、それは全体会議以外に、全体でちょっと足りないときには、そういった会合を持つということもちょっと考えられたほうがいいかもしれないですね。何だかんだといってもこういう時間になってしまいますので、それとも、1回を3時間にするとか、最初からもう割り切ってやるということじゃないと、なかなか難しいと思います。

河添 1回の時間は考えたほうがいいのかもありません。

柳主査 はい、どうぞ。

長谷川委員 1つ参考でお聞きさせてもらってよろしいですかね。先ほどあったように、この事業の必要性、そもそも論の話は、アウト・オブ・スコープかそうじゃないかという、あったんですが、例えば我々のこの委員会以外に、どこかの段階でその必要性あたりを論議するような第三者的な委員会というものはあるんですか。あるかどうかで我々の対応もちょっと違ってくるんですけれども。

小泉 一般論としてはございませんが、例えばこのプロジェクトの場合ですと、この前の段階、フェーズ1というような、その段階で大学の先生に入っていて、この交通需要予測から計画論のところ、大体の設定、そういうところはJICAの中で助言委員会というものをつくりまして、議論させていただいているという形になっております。

岡山委員 ちょっといいですか、それについて。さんざんこれの前段階で読んでいただいたと思うんですけれども、そもそもこれは、今回は確かにたくさんあるうちの1つ、1ラインだけということで、それは非常に難しいんですけれども、私がすごく気になったのは、まさにその妥当論じゃないんですが、交通政策という、渋滞緩和をしたいという目的であれば、もうゾーン制をしくとか、課金制にするとか、完全にシャットアウトするとか、時間制にするとか、ソフトの政策というのはかなりあると思うんです。お金のかからない順であるとか、効果がある順と考えていったときに、実はハイブリッドカーの導入だとか、そんなのは一番最後であっ

て、こういう正直言ってお金のかかる事業も割合優先順位は本当は低いはずなんです。

なので、そちらのほうのもともとのソフトでできる部分がこのくらい効果があって、プラスこれがあったらこれだけ効果が出ますというふうな妥当性がやはり理解できないと、ちょっといきなりこういう大きな事業をやりますと言われたときに、ちょっと受け入れがたいのは正直あるんです。それで、そのそもそも論ばかり言ってしまって申しわけなかったんですけども。

柳主査 さて、どういたしましょうか。

河添 では、メールはお届けしますので、そこから先のご検討をちょっとぜひよろしく願いできればと。

柳主査 なかなか難しいですね。

村山委員 もうこれで、あと全体会合にするのであれば、1週間程度でまとめていただいて、それに対して担当部のほうから何かコメントをいただけるのであれば、メールか何かでコメントをいただいて、修正すべきところがあれば修正するという手続はとれますかね。

河添 できるかな。助言案に対してどういう対応ができるか、とるかということなんです。

村山委員 一つ一つについてお答えというかコメントをいただく必要はないと思うんですよ。本当は欲しいんですけども、ちょっとこの案件だけにそれをやるというのは難しいと思うので、特にお考えがあるのであれば、そこをご指摘いただければと思うんですけどね。

河添 では、対応が難しいと考えられるものについては我々のほうで整理、その理由なりというのをお答えするというやり方がよろしいですかね。

田中委員 1ついいですか、ごめんなさい。先ほど河添さん、半日前に送られるとどうもつらいというのはよくわかります。よくわかりますが、しかし、29項目なりこの40項目なり見たときに、そんなに難しい話じゃないと私は思っているんですね。事業がよくわかっていれば、内容がよくわかっていれば、これはこういうことだと、委員のほうがはるかに知らないんです、この事業そのものは。つまり、事業者側のほうがはるかによくわかっているわけです。

知らないものは質問しているわけで、答えるのは、むしろ事業者側からすれば、こんなことまだ聞いているんだと、ああ、わかっていないなということだなと思いつつ聞いているわけですね。だから、それを口頭で答えるというのであれば、そんなに僕は時間かけなくて、つまりさっき言ったように事業も出してもらって、片一方で答えて、片一方で次の答えを考えていくというくらいでも十分僕は対応可能だと思っています。もしそれをペーパーで出すということになると、確かにこれは残るので、表現も含めてちゃんと精査の時間が必要だと、1週間必要だと、これはわかりますが、今日のような口頭で答えるのであれば、そんなに時間かけなくて

もというふうに私はちょっと推測はするんですが、いかがでしょう、やっぱりそこまでは難しいですか。

河添 今回、11人の委員に集まっていたいて、こんな大きい形でやるのもめずらしいと思いますので、対応として内部でやっていけるところまでやっていくことに整理したいとは思いますが、それは内部で諮って、どういう進め方が一番いいのかというのを検討させていただきます。

田中委員 進め方はしょうがないですね、あと残りは。

平山委員 ちょっとよろしいですか。質問事項のところの扱いというのは、今回の助言案との関係ではどうなるのかなということがあるんですけども、先ほど田中委員がちょっと言われたんですけども、その質問に対する回答を聞いた上で助言案を出すか出さないか、それからその内容を決めるという、これは今までのやり方がそうだったと思うんですけど、2回ぐらいありましたんで。だから、そういう頭でこちらはいるんですけども、その扱いは、今回についてはもう助言案としてはこれだけということで、これを中心ということでやるということなんでしょうか。

柳主査 いえいえ、先ほどの議論では、その質問事項のやつからコメントとして出されたやつを助言に含めるというものも、かなりの部分はあると思うんですけど。だから、それについて事業側のほうで整理していただくか、それともお出しになった委員の方が、もう一度助言案として再構成したやつを送っていただいて、それを入れるかと、そちらのほうがいいですかね。

田中委員 それもありますね。今日の委員のほうぜひこれは入れたいというのであれば、ご連絡は、座長と事務局に連絡したらどうでしょうか。こういう案で助言案に取り上げてほしいと。今日の回答ぶりを見てしてほしいと、そういう連絡したらいかがでしょうか。

河添 そうですね、我々が間に入ると何か差し出がましい話でもあり、解釈の違いもあり。助言をまとめていただくのは、あとは助言委員会の方をお願いしたいと思っていますので、そういう意味ではやりとりはしていただいて、それで加除していくということがよろしいかと思えます。

柳主査 では、そういうことで助言案にしたいという提案は、私と事務局、また全員にCCをつけていただいて、送っていただければ組み込むということにしたいと思えます。

そういうことで、メールになりますけれども、助言委員で作成した最終案を3日の全体会議にかけるということにしたいと思えます。

河添 すみません。

柳主査 私のほうの議事進行は以上で、事務局にお返しします。

河添 では、今回、本当にお集まりいただきましてありがとうございました。最後のほうは運営の話になってしましまして、こちらのほうもいろいろと試行錯誤をやっけてしましまして、申しわけございません。ただ、この案件も今後の進捗としては協力準備調査をこれから始めていく重要な局面でございますので、今回まとめられる助言をもとに取り進めていきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。

午後4時50分 閉会