

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・チッタゴン間

国道1号線橋梁改修・建設事業準備調査

(有償資金協力)

スコーピング案

日時 平成24年4月16日(月) 14:00~16:43

場所 JICA本部 201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 海洋生命科学部門行動生態計測分野 助教  
鋤柄 直純 財団法人 自然環境研究センター 研究事業部 研究主幹  
長谷川 弘 広島修道大学 人間環境学部及び経済科学研究科 教授  
原嶋 洋平 拓殖大学 国際学部 教授

### JICA

#### <事業主管部>

田中 総東 経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第三課 課長  
山田 伝一郎 経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第三課

#### <事務局>

青木 英剛 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

### オブザーバー

奥田 基 株式会社オリエンタルコンサルタンツ GC 事業本部 道路計画部  
プロジェクト担当部長  
庄司 岳雄 株式会社片平エンジニアリング・インターナショナル  
上條 哲也 JICA 経済基盤開発部 参事役  
添川 瑞乃 JICA 南アジア部 南アジア第四課

午後2時00分 開会

○青木 それでは、2時になりましたので、ワーキンググループを開催したいと思います。

今日は、バングラデシュ国「ダッカ・チッタゴン間国道1号線橋梁改修・建設事業の準備調査」ということで、提示としては、スコーピング案の環境社会配慮助言委員会のワーキンググループとなっております。

そうしましたら、最初に通常どおり、主査をしていただける委員の方を皆さんの中で決めていただきたいと思います。ご参考までに、これまで主査をご担当された回数というので、やはり新たに加わられた鋤柄委員の回数が少ないんですが、そろそろ、実は他の11月に入られた方も担当されているんですが、今回いかがでしょうかということをご参考にお伝えして、最初に決めていただければと思います。よろしくお願いします。

○鋤柄委員 割りとはそれは覚悟して、そろそろだろうという。不慣れですけども、よろしくお願いします。

○青木 では、よろしくお願いします。

○鋤柄主査 手順等をなかなか承知しておらないんですけども、基本的には各委員の先生方からのご質問に対してご回答をお聞きいただいと。これについて、これで十分かですとか、あるいは追加のご質問という進め方でよろしいでしょうか。

○青木 そうですね。金曜日中には送らせていただいておりますので、土日ではありましたが、一応簡単には見ていただけているかという想定で、今回は63と、それほど少ないわけではないので、できましたら深い議論をとという意味でも、今ご提案いただいたとおり進めていただければと思います。

○鋤柄主査 それでは、順番に、全体事項のほうから。

あと、岡山先生は、今日は見えないんですね。

○青木 はい、いらっしゃらないです。

○鋤柄主査 それでは順番に、石田先生のほうから。

○石田委員 じゃ、私からやります。

○鋤柄主査 このご回答で十分かどうかという件で。

○青木 ごめんなさい、始まったところで。岡山先生にコメント等はいただいております、本日はお休みということなんですが、最近幾つかのワーキンググループでは、似たようなご質問をいただいている方との合体なりをさせたり、あるいはいらっしゃる4名の委員の方がお考えになって、ひとまず回答を聞いて、削除の方向でもいいのではないかとあ

る程度のご判断をされたうえで、もちろん消してしまうと、ご本人のお考えもあると思うので、そのうえで、メール審議の中で岡山先生のご意見を伺うというようなことをやっております。もしそうであれば、岡山先生のコメントの中に全く手をつけずに置いておくというよりは、少し議論ができるのではないかと考えております。もしそれでよろしければ進めていただければと思いますが、いかがでしょうか。

○石田委員 岡山さん自身は、何とおっしゃっておられますか。ご本人の。

○青木 事前に、特にご言及はなかったですね。

○石田委員 では、1番ですが、1番はよくわかりました。そのうえでお聞きします。

取付道路に可能性があるというのは、これはどの程度のことを見込んでおられるんですか。

洪水の影響がある場合には、防護しなきゃいけないわけですね。どの程度のことを見込んでおられるかということと、それから、バングラデシュでこういう道路をつくる場合に、洪水が上流からの原因であったり、それから潮からの原因であったり、上と下から攻めてくるわけですが、そういうふうに非常に洪水常襲地帯であるところで、こういう道路の防護というのは、もう確率的なものが、要するに、こういうものをつくれればまず大丈夫だというのが確定されているのでしょうか。それとも、やっぱり防護してもどうしても浸水するというか道路が水浸しになるという、そういう状況なんですか。

○山田 経済基盤開発部の山田と申します。よろしく申し上げます。

基本的に、防護は、近くの河川から水があふれ出ないようにと、河川の護岸のところで想定して抑えるというか、必要な対策を検討していくということになるかと思えます。バングラデシュの中では、基本的に確立した方法というのはないと思えます。

○奥田氏 あと、基本的に道路の高さを割りとは高く設定していくしか、結局は手がないということです。ですから、普通のやつもかなり上がってつくっておりますので、それに合わせてという形で、徐々に、最終的には上げていくことしか、最終的な対策はないです。

○石田委員 わかりました。ありがとうございます。

それと、もう一つ、橋梁部には影響しないというのは、これはどういう意味になるんですか。橋梁部に影響しないというのは、洪水は橋梁部に影響しませんか。洪水が来ても倒れないとか、そういう意味ですか。

○山田 浸水もしませんし、倒れないという意味です。

○奥田氏 それと、十分な高さを、橋梁の部分としてはかなり、船がとおることを考えて

おりますので、それなりの高さを持って設計していますので、橋梁だけの部分で、水位が上がったことによる影響というのではない。

○石田委員 想定できないですか。

○奥田氏 はい。

○石田委員 ありがとうございます。以上です。

○鋤柄主査 それでは、続きまして、原嶋委員。

○原嶋委員 ちょっと環境社会配慮という枠から若干超えてしまうこともあるかもしれませんが、率直な感想というか質問させていただきたいんですけども、対象となっている三つの橋のうち二つの橋については、お伺いしている限り日本の無償援助で90年代の半ば、ですから約というか、たった十数年ですね、20年弱前につくられたということで、それが損傷が激しい云々ということで、さらに、今回はどうなのかわかりませんが、何らかの形で資金協力するということですよ。

率直に申し上げて、私、橋の建築の専門ではないんですけど、10年で橋が、これについてさらに援助しなきゃいけないというのはちょっと理解できないんですね。例えば中央線の橋が100年ぐらい使ったとか、それはちょっと極端な話でしょうけど、ちょっと、お答えとしては両橋の損傷程度、原因については現在調査中ということですし、無償資金協力の事後調査は2005年より開始されたため、既設橋の事後評価は実施されていないということなんですけれども、そのことについては、また次から次からお金を投じていくということの妥当性というか、環境社会配慮からは超えてしまうのかもしれませんが、その点については、これは調査団の意見を伺えることはできないかと思うんですけども、事業部としてはどうお考えなんですか。率直な意見。

あえてもっときついことを言えば、下手なことを言えば手抜き工事がされていたんじゃないかとか、これは邪推ですから別に何ら確実な話じゃないんですけど、そういうことの検証とか、あるいは資金がちゃんとその当時、必要な資金がきちんと使われていたのかどうかとか、そういうことの検証なしに、さらに追加でお金を、税金なのか、公的資金を投じるのが、こういう状況の中でよろしいのかというのが率直な疑問なんですけども、それについてのお考えと、あと検証を全くせずに次に進むのかということで、検証をする手続ってJICAでも何かお持ちだと思んですけども、それについてはどういうふうなものか、率直なところを教えてくださいたいんですが。

○山田 損傷の状況ですが、回答の中にも記載させていただいたとおりなんですけども、

橋と橋の接続部というんですか、伸縮装置とか支承と呼ばれる部分が限定的に損傷しております。

今回の調査の中でも、既設橋の点検というのは行っているところなんですけども、主には、過積載等の重交通が原因ではないかというふうに考えています。

○原嶋委員 確かにそれは、何年か使えば損傷は出るんでしょうけど、それは通常のメンテナンスの範囲をある程度、かなり超えているように感じるんです。当然、橋ですから、多少はメンテナンスをしなければいけないんですけども、それと荷重が多かったというんでしょうけども、それはその当時の設計、それなりに、どういう方が設計されたかちょっと存じ上げませんけども、それなりのプロの方がちゃんとやっていらっしゃることで、その検証って全くしないんですか、率直なところ。

予測が甘かったということもあるかもしれませんが、工事が設計どおりに施工されなかったということもあるかもしれませんが、いろいろなことが可能性はあるんですけど、それを抜きにして、橋が10年余りでだめになりましたからまたお金を使いますと言われても、一般感覚としてはちょっと理解できないんですね。

それって、審査部のほうにお聞きしたいんですけど、そういう検証というのは、それは事業部もできないし、調査団もできないし、そういうことって全くしないで進んじゃうんですか。何億のお金かよく存じ上げませんけれども、今回は無償になるのか、有償になるのか。

○田中 今度は借款で。

○原嶋委員 借款になるんですか。借款になるとまた違うのかもしれませんが、ちょっとその辺、すみません、私ちょっとその辺は非常にこれ、一般感覚としては理解できないんです。

ごめんなさい、これは環境社会配慮からは越えているのかもしれませんが、ちょっと教えていただければ。全く検証はないんですか。そういうことなんですか。

○田中 通常であれば、通常であればというか、事業が完成した後、きちんと事後評価をやってということだと思いますけども、今回のように期間が非常に、91年ということで、この当時完成して、それから今に至るまでかなり間があいて、もう経過している。

完成して20年後に、今例えば事後評価をするかということであれば、そういった仕組みは、今はないんですけども、完成して、無償ですと3年後ですか、にチェックすることなので、そのときは何もなかったということになるかと思うんですが、その後、未来

永劫ずっとモニタリングをしっかり……

○原嶋委員 それはわかりますよ。

○田中 今回、検証というところにつきましては、私どもも今回のミッションで、調査団で、現在の橋について、どのような状況があるか、既存の橋についてですね。それを調べたときに、基礎である下部のところについては、構造部については特に大きな問題はない。要は、上部の舗装ですとか、こういったジョイントの部分、こちらが非常に損傷が激しい。それはなぜかという、やはりそれは過積載による重量、設計の想定を超えているような、また法律上もそんな大きなものは載せてはいけないというのがあるにもかかわらず、それを超えたものがある状況だと。

従って、今後こういったものをやる場合には、私どもとしては、そういうことがないようにそこは先方政府と話さなきゃいけない。現状、先方政府も、これについてはちょっと後で説明があるかもしれませんが、やはり過積載、これを防止しなきゃいけないということで、重量計はもう入っています。

従って、それに対して、それを超える車両がとおった場合には、そこに警告も出るようなところまで行っていますが、それでもこれは一般道でございますので、高速道路と違いますので、完全に過積載が防止できる状況かという、そこまでじゃない。しかしながら、この当時に比べたら、それだけ指導というか実際にやる体制になっていますし、重量の大きいトラックはどうするかという、この近くのフェリーのターミナルで、そのフェリーでもって、橋ではなくてそちらでやってもらうという代替手段も用意してある。

従って、この当時、10年間では損傷が激しかったかもしれませんが、今後については、さらにそういった低減策を用いることによって、毎回毎回日本の税金を投入しなくちゃいけないという仕組みにはしないようにというふうに私どもも考えています。

○原嶋委員 確率とか何かはわからないけれども、ちゃんと確認をとっていただかないと、多分普通の橋、一般的には橋の耐用年数というのはどのぐらいを見込んでいるのか。多分、相当長いですよ。これは一般論ですけども。

○山田 具体的に何年ということはないと思うんですが。

○原嶋委員 例えば日本でも税法上の耐用年数ありますよね、いろいろあるわけだけど、それなりに見込みがあるわけですね、全く考えないわけにいかないし。

おっしゃるとおり、途上国ですから、それは交通ルールをつくってもそれを守らないというふうな、率直なところは皆さん我々以上によくご存知のことなので、それを見込まな

かったこと自身も何となく十分じゃないような気がしますけども、何かその部分は、この事業を拝見したときにそこが一番釈然としないというのが本音です。

あまり長くなってもあれだけ、また後ほど、コメントの段階でやりますが、一応そういうことです。

○長谷川委員 ちょっと今のに関連してよろしいですか。橋が傷んで、その改修だけということもありますけども、今回は新たに一本つくるということで、損傷があるからたまたまそれも改修しますけども、どちらかという新しい橋をつくろうということが多分今回大事なところかなと思うんですが、ということは、その当時橋をちゃんと設計できたかということもありますけども、もう一つつくらなくちゃいけないようになるほど、当時の交通量予測がいい加減だったかという、角度を変えて言うとそういう質問にもなると思うんですよ。

その辺は、設計から離れまして、将来予測、交通量予測、その辺の甘さみたいのはどうだったんですかね。甘さと言ったらちょっと厳し過ぎますけども、一度で終わるところを今回またこうやって新たに資金を出してつくるということですからね。1回で終わるところが2回ですから。その辺、いかがなものですかね。

○田中 最初の概要説明のときにもちょっと申し上げたんですが、1975年から2005年までの30年間でバングラデシュの貨物の取り扱い、これは8倍増えている。道路交通量も、GDP成長率が上がって、要は6~7%ずつぐらい増加しているということだったかと思うんですけれども、それが当時、91年とかにできる最初の橋のときにそこまで予見して、30年先まで予見してつくるとなれば、多分これはもともとオーバースペックということになるかと思えますので、それだけ順調な右肩上がりが増えてきているものですから、当時もバングラデシュ政府としては2車線、通常の国道1号線そのものがもう、要は2車線であって、それで交通量が十分だと。

それを今、これを4車線化して、ですから橋も4車線以上にしましょうという話になっておりますので、このときもし橋だけ4車線にしても、結局これは何にも使われない。要は、普通の道路が2車線でございますから、そこの連動でやっているということだと思えますので、甘かったというよりもむしろ、50年も先を見越して最初から8車線つくればやっぱりオーバースペックということだと思えますが、そこはやっぱり需要に沿って道路を拡幅していくという現在のやり方自体は、それでよろしかったんじゃないかなというふうに考えております。

○鋤柄主査 よろしいでしょうか。

○長谷川委員 結構です。

○鋤柄主査 ここから三つ、岡山先生のご質問なんですが、この3番につきましては、事実関係を問い合わせられて、それに対しての答えというふうに見えるというか、そういう形になっていると思います。これはご本人に聞いてみる必要がありますけれども、基本的には、工事のやり方と、拡幅の可能性についてお問い合わせがあって、それについてご回答があったというふうに思いますが、特にこれに追加されることはございませんか。

次が4番、これはちょっと、橋そのものというよりはその周辺の状況ですけれども、これは、スコーピング案のほうを充実されたものが資料3でご提示いただきまして、時間もないところで大変だったと思うんですけども、基本的にはこういう状況だというご説明をいただいていると思います。これにつきましても、岡山先生のほうで追加のご質問があるかどうか、これをちょっとお伺いしたいと思っております。

5番についても、基本的には事実関係と、どういう状況かということをお問い合わせされて、それに対してのご回答ということなので、基本的にはこれでいいのではないかと思います。これも岡山先生にお問い合わせをするということで進めたいと思います。

関連して、先生方、これも聞いておきたいというような点がありましたらばお願いしたいと思うんですけども、よろしいでしょうか。また、関連するところで何かあればということ。

次、6番、7番は私のほうから、ちょっとわからなかったのでお伺いしました。事業のところは、「新設橋の建設計画」というのと「建設事業」と二とおり書き方があったものですから、ちょっと混乱したのでこういうことをお伺いしました。基本的には、補修と新規の建設へ向けての準備ということで、これで結構です。ありがとうございました。

8番につきましては、これはそのこの住民の方々がその地域の社会としてどういう生活をされているのかというのが別項目では出ていなかったもので、中身についてお伺いしたということ。詳しく中身を書いていただきまして、よくわかりました。

ただ1点、一番下の家計・生活調査のところ「受給権者世帯」という言葉があるんですが、これは合法的に土地を持っている方という意味ですか。そうではなく占有者という方と……

○庄司氏 環境配慮の担当のコンサルタントですが、「受給権者」というのは、基本的にはこれは権利を持っている、持っていないにかかわらず、バングラデシュのほうで、権利の

有無にかかわらず今回のプロジェクトで影響を受けるという人が、JICAのガイドラインに従って補償を受ける権利があることになっており、その対象者という意味です。合法住民でも、具体的には補償の受給対象者となっております。

○鋤柄主査 そうしますと、ほとんど、この前のほうでおっしゃっておられる占有者とかなり近い。

○庄司氏 一緒です。

○鋤柄主査 一緒ですか。呼び方が違う、そういうことですね。

○庄司氏 はい、そうです。失礼しました。

○鋤柄主査 わかりました。ありがとうございます。

次も私でしたね。漁業に関しましては、ほとんど行われていないというお答えで、ありがとうございます。

私のばかりで申しわけないんですが、物をわかっていないというのがよく見えてしまいますが、10番は、これは今の橋も、人も車も行き来できるということで、結構です。

ちょっとこれも、全然基本的なことがわかっていないので恐縮なんですけど、有料なんですか、この道路は。

○山田 はい。

○鋤柄主査 車については有料。

○山田 そうです、はい。

○鋤柄主査 人もお金を取るんですか。

○山田 そうです、はい。

○原嶋委員 これは、既存の橋も有料。

○山田 有料です。

○原嶋委員 すべて有料。今ある、それもすべてですね、じゃ、車については。

○奥田氏 2橋については有料です。メグナ橋とメグナ・ゴムティ橋は。

○原嶋委員 日本の援助でつくったものですね。

○鋤柄主査 ちょっと外れちゃうのかもしれませんが、フェリーは、上流・下流のほうが多いというようなことがありましたけれども、船を使って渡っている方もかなりいらっしゃると思うんですけども、そうでもない。対岸へ行くのに。

○庄司氏 今までの調査では、対岸から人自体が渡るということは……

○鋤柄主査 あまりない。

○庄司氏 ないです、はい。上流の村からダッカに行くためにメグナ橋のフェリー乗り場に行き、バスに乗ってダッカに向かう人がほとんどです。

○鋤柄主査 そうですか。わかりました。

11番につきましては、先ほどの原嶋先生のご懸念についてのお話の中で、基本的には洪水ではなくて交通量ということで、これは結構です。

12番目、これも確か……

○原嶋委員 ちょっと過積載が問題であって、それはそれなりにいろいろ、理解できるんですけど、これは有料ですと逆にある程度コントロールしやすいですね。

○奥田氏 コントロールとおっしゃいますと。

○原嶋委員 有料ですとどこかの段階でチェックポイントがあるはずで、全くないかもしれませんが、どういう構造になっているかちょっと今はわかりませんが、ざっくりばらんに言ってしまうと、無料の一般道路だとそれは過積載なんてなかなかコントロールできないですね、現実の問題としてはね。だけど、有料であれば過積載って相当コントロール、相対的にはしやすいはずですね。その辺がやっぱり、それでもコントロールされていないというのが現状なんですかね。実態としてはどんな感じなのか。

○奥田氏 今のところは、いわゆる日本の有料道路と同じようにゲートが設けられていて、そのゲートの一つのところに、現在重量を計る機械をセットしている。ですから、今大体三つぐらいのゲートがあいていて、車が入ってくる状態になっています。ですから、そのうちの1個しか重量を計る機械はつけていないので、他のところへ回ってしまったような車についてはちょっとチェックができない、そういう状態です。ある程度はとおってしまふ。

○原嶋委員 それでも難しいというのが現状だという認識ですか。わかりました。すみませんでした。

○鋤柄主査 12番目、これは水質に関して、もうこちらのほうにもありましたけれども、季節が偏っているという点は、3-4月で乾季、6-7月間で雨季の調査をされるということで、これは結構です。

長谷川先生の、この15番目と。

○長谷川委員 ええ、12番と同じです。

○鋤柄主査 ということで、じゃ、これはこのお答えでよろしいでしょうか。

13番、これは、すみません、私の質問の書き方がちょっと誤解を招くものになっており

ました。いただきました資料の6.2のところに、自然環境ですか、気象から生態系まで結果が報告されているんですが、その中に、現状の大気汚染に関するものがなかったという意味です。スコーピングのほうでは、供用後の影響も調査されるということなので、恐らくそのためのベースラインをとられていると思いますので、それは載せていただいたほうがよろしいのではないかなと、そういう趣旨でした。

それを、データ、バングラデシュのほうでおとりになったものを含めてあるとは思いますが、それは出されたほうがいいのではないのでしょうか。

すみません、私のばかりで。14番、ここにお書きになっておられますカワイルカ、イリエワニ、どちらも貴重な種類だと思いますので、なるべく広域で両方とっていただいたほうがいいのではないかなという趣旨で、このお答えで結構です。魚類専門家だけではないとは思いますが。

15番につきましてはそういうことで、では16番のほうに行ってくださいよろしいですか。

○長谷川委員 16番、丁寧な説明をありがとうございます。こういうふうなことですよね、対応としては。日本でも、アセスメントをやったときに、やはり不履行とかいろんなことをやっていますからね、なおさら途上国にこういったことを求めるのはなかなか難しいとは思いますが、ただ、それはそれとして、もしこういった不正な、不正というか、環境配慮をちゃんと、その仕組みあるいは法律も含めて行えないようなことが例えばこの案件で発覚したようなとき、ODAの仕組みの中で懲罰とか何かあるんですかね、そういうものは。外交問題になっちゃ困るんですけれども、しょうがないなというわけにはいきませんので、もし発覚したときは何かあるんですかね。

○田中 不正行為が。

○長谷川委員 不正行為というか、環境配慮上のちゃんとやるべきことを、これと同じような、バングラの……

○田中 他国政府を我々が罰することはできるわけではないんですが、それが発覚した場合に、一時的にやることとしてはやはり、そういうことであれば、ちゃんと合法的なものですぐやってくださいということかと思うんですけれども。

○石田委員 今、乾季・雨季の話をされたんですよね。違いましたっけ。

○田中 今、16番で……。

○石田委員 ちょっと戻っていいですか。ここで聞いていいかどうか分からないんですが、

この間ネパールの案件をちょっと審査したんですけど、そのときに、ネパールもやっぱり雨季はすごいものですからなかなか山に行けないんですね。そういう場合には、調査できる時期だけでいいというふうな判断が、JICAのおおよそのコンセンサスになっているんですか。つまり、調査団といろいろと協議されたうえで、コンセンサスをとったうえで調査の計画はどんどん進める。もちろんプロポーザルは、その辺は変わりますが。そこから辺をちょっと今思い出して、ちょっと関係ないんですけど、ごめんなさい、それだけ聞いておきたいなと思って。

もちろん、審査部に持って帰っていただいて考えていただけますか。雨季・乾季に非常に差がある場合に、どちらかの季節だけ調査をして片方は調査をしないというのは、果たして妥当性があるのかどうか、これは。

○田中 基本的には通年で、雨季・乾季で相当差があれば、今は通年でデータを集めましょうということだと思えるんですけども。書類は、今回もそのようにやるということです。

○石田委員 わかりました。はい。今回の件についてはわかりました。

じゃ、青木さん、すみません、それちょっと、後で結構ですのでお願いします。この委員会とは直接関係なく、お願いします。

○青木 はい。

○石田委員 すみません、ありがとうございました。

○鋤柄主査 では、次からが代替案の分です。原嶋先生のほうから、バイパスの件で。

○原嶋委員 18番に関連して、フェリーは、これは、従来は、上流に行くフェリーも当然あるんでしょうけれども、川を渡るフェリーもかなりの頻度運航されているんですか。

○山田 現時点では、ほとんど今は確認されていません。

○原嶋委員 フェリーはもう、上流に行くものだけで、横に渡るようなフェリーはもうないわけですね。従って、簡単に言うと、橋を新しくつくってフェリーが減って仕事なくなるようなことはないという理解でよろしいんですか。

○田中 そうです。

○原嶋委員 逆に言えば、それで仕事が減れば、そういう人たちの補償とかフォローの問題が出てくる、その問題はないということですね。

○山田 はい。

○原嶋委員 了解しました。では、結構です。19番も結構です。

○鋤柄主査 バイパスの設置のところも。

○原嶋委員 いいです。それは大丈夫です。

○鋤柄主査 20番。岡山先生。このメグナ橋というのは、予定されている路線がかなり場所が違って、という場所の、ですね。

○山田 もう一度お願いできますでしょうか。

○鋤柄主査 20番です。選択する路線によっては、フェリー発着場を移転する必要があるというお答えですね。

○山田 はい。

○鋤柄主査 これは検討されているということですね。恐らくこれ以上のことは現状なかなか難しいんだと思いますけども、今後の調査の中で、どういう状況かの把握と、比較検討していくというお答えですね。

○石田委員 これ現状では、どれぐらい離れたところに新しいフェリー乗り場がつけられることになるんですか。人専用ですね、人専用の移転先というのは。

○山田 とりあえず、現時点ではということでお答えさせていただきたいんですけども、資料1のメグナ橋のところを見ていただきたいと思いますんですけども、アライメントBとCですね、ちょうどここに人専用のフェリー乗り場があります。

○石田委員 何ページですか。

○山田 本日お配りした資料のこのところに人専用のフェリー乗り場があります。ここに今大型車用のフェリー乗り場があるというので、この人専用フェリー乗り場が支障になる可能性がある。

○庄司氏 これが人専用の浮き栈橋であって、このポンツーンを曳航してここに持って行くだけです、車専用は。そんなに離れているわけではありません。ほとんど近いです。

○石田委員 人専用はかなり近くに。

○庄司氏 人専用のポンツーンも、ここに仮にゲートがあって上がれるとしたら、ここに設置してある車専用のポンツーンに、浮いている箱を船で横にぼんと持って行くだけです。

○石田委員 数百メートルとか、そんな感じですか。

○庄司氏 数十メートルですね。

○石田委員 ありがとうございます。

○鋤柄主査 固定の栈橋があるというわけではないんですね。

○庄司氏 はい。

○奥田氏 水面が変動しますので、固定のやつだとやりにくいので、浮きのタイプを使うのだと思います。

○鋤柄主査 なるほど。せいぜい数十メートルということですね。わかりました。

21番、私がちょっと、カチプール橋が4車線に見えるというふうに申し上げたんですが、これはたまたま車が並んで走っているといいですか、そういうところの写真だったもので、そう勘違いしたということですか。すみませんでした。

影響範囲については、今後の調査の中でつくられてくるということによろしいんですか。そうですね。検討中ということなので、それで結構です。

22番は、長谷川先生。

○長谷川委員 ちょっと幾つか追加的に質問させてください。

代替案というものを、何をもって代替案とするかということなんですけども、例えば前の質問、助言案事項の6番目という鋤柄さんが質問されたものがありました。お答えの中に、道路線形、橋梁位置、橋梁形式、施工計画、いろんな側面から代替案というのが考えられているんですけども、今回の私の22番の質問に対しては、主にルートを重要な代替案としてとらえているというように、私は理解させていただきました。

ルートを選定する場合に、技術とか経済とか環境社会とかいろんな側面から評価して、一番最適なものを選ぶ。そこで選ばれたものに関して、時間をかけ、お金をかけ、本格的に環境配慮のためのEIAをやります、こういう流れというふうに理解してよろしいですかね。

そうすると、その幾つかあるルートの中でどれが最適かということを選ぶときにも、環境的なところは見るわけですね。そこでやる環境配慮的な評価というのは、本格的にやるEIAよりももっと大ざっぱな、いわゆるIEEレベルでやりましょうという、こういう理解でよろしいですかね。あまり深いところまで行かなくて。いろんな面から、環境を含んで最適だとなったところのものをしっかりと、環境社会面を配慮しましょうということですね。

そうすると、いろんな側面を含めてどれが一番いいというものを選ぶというのは非常に大切になりますよね。その場合、いろんな側面からやるので、総合的な評価軸が出てくるわけですよね。それをどういうふうに総合的にやりますかというのが私の質問なんですけども、ご回答は、やりますというだけで軽くいかれちゃったんですけども、例えば各側面を点数化して、合計点で最適案を選びますとか、あるいはあくまでも定性的に検討します

とか、この辺はどういうイメージをお持ちですかね。

○田中 代替案、点数化というわけにはなかなか、難しいかと思うんですけども、基本的にはやはりできるだけ社会環境に重大な影響を与えないものというのが大前提としてございますので、基本的にはそこが今回も、代替案検討の上では一番大きく私どもの中では、定性的にですけれども、一つの軸として考えたいというふうに思っております。

○長谷川委員 あまり意地悪な質問はしたくないんですが、こちらの代替案は、ちょっと環境に影響がありそうだ、しかしコストがこんなに安い。こちらはその逆ですと、そういう場合の比較ですね。あくまでも環境によかれというほうを選びますと、そういう判断をするということですか、今のお話は。

○田中 ですから、そこはちょっと程度の話ということになると思うんですね。確かに、おっしゃるとおり、理想的には点数化という話だと思うんですけども、その点数の基準も、ちょっと判然と、私どもで整理されているものではございませんので、まさにそこも含めて今回いろいろ、こういう場も通じてご相談させていただければと思うんです。

ですから、今回も一つの案として、A・B・Cということでそれぞれの橋について案を出させていただきまして、私どもの考え方としては、ちょっと後でまた説明があるかもしれませんが、既存の橋の隣に新橋をつくるというのがコスト的にも、コスト的にはむしろ、環境社会配慮上、最もこれも影響がなさそうだということで、かつコスト的にもそれほど大きな違いはなさそうだということで、一番よろしいんじゃないかと今回考えておるところでございます。

すみません、そこは、どうしてもちょっと定性的なご説明にならざるを得ないかなというところだと思います。

○鋤柄主査 よろしいでしょうか。

23番から、スコーピング案に関しての質問となっております。23番は原嶋先生。

○原嶋委員 騒音については、これはちょっと距離が長いのであれでしたけども、一応現状の評価で環境基準を上回っているということで、それに対して、供用開始後、環境影響の程度は未定という評価をされていて、率直なところはそれが低減するとはなかなか思えないんですね。今後対策を練っていくことで、それによって低減するということはあるかもしれないけども、道路は多分、全体としては増えるとかいろいろなことがありますのでちょっと、Cということは、拝見した限り、まだしも妥当ではないのではないかとというふうに私なりに考えたところですね。

一般的な影響評価の格付けにおいて、やはりCというのはちょっとなかなか理解できないですね。わからないといえばわからないんですけども、現状がもう既に高いわけですよ。現時点において環境基準を確実に上回っていて、確かに道路が、進行が全体としてスムーズになって、騒音、渋滞が減るとかそういうポジティブな影響もあるでしょうけども、現状において環境基準を上回っていることについて、橋を直してさらに追加することによってということは、ちょっと個人的には思わないんですけども、この評価等々も、どなたが言ったのかわからないんですけども。

遮音壁なんかをした後は当然減るんでしょうね。減るということになります。それは対策をとった後のことですから、この場合の評価は対策をとる前の評価をすべきことだと思うんですね。ちょっと、ここはご検討いただければと思うんですけども。

○鋤柄主査 これは、いかがでしょうか。

○庄司氏 これは、測定した地点が、車線専用道路から10メートルぐらいのところの騒音を基準としていまして、そこは一応ROW内のところもあるし、そうでないところもあるんですけども、人家が建っていたり、もちろん建っていないところもあるんですけども、そういうところが現状で、この騒音基準を明らかにオーバーしているという結果になりました。

それで、このCとつけたのは、今後あまりない、ほとんど生じないというご理解をいただくよりも、よくわからないという意味で書きました。よくわからないというか全くわからない。上がるか、よくなるか、あるいはもっと悪くなるかわからないという意図からCとつけたので、決して、ほとんどないとかという……

○原嶋委員 そういう意味ではないと思うんですけども。

○田中 私どもの環境カテゴリーのA・B・Cというのの考え方とは違う考え方でございます。こちらで書かれたC評価というのは、先ほどのマトリックスにあるそれぞれについて、よくわからないのはCと書いたということでございます。

○原嶋委員 确实というのはおかしい、全体として、Cというのはいろいろなケースを見ているので、その辺の取り扱い方がすごくばらばらなケースがあることはあるんです。これは今回のケースだけじゃなくて、全体をとおして見ると、AとBとあって、Cはわからないというより、ないものをCとしてみたり、わからないものをCとしてみたり、いろんなケースがあって、その都度で混乱している、全体の問題です。

○長谷川委員 ちょっと言葉じりをとらえた、ご相談というか見解をちょっとお聞きした

いんですけども、これはこの案件だけじゃなくて、私が常々思っていることなんです、スコーピングの中で、AとかBとかCとかつきますよね。

たまたま原嶋先生が、環境対策をする前と後と二つ出しているんですね。いつも気になっているというのは、対策をする前でAですよ、Bですよという評価、格付けをするのと、それから常識的な対策も含めて、もう当たり前のような対策も含めてやるということも含めて考えると、これはCですよ、Bですよという、この対策前と対策後がごっちゃになって格付けがこうあるんですね。だから、理由のところ、こういう対策をしましたから、これはほとんど影響はありませんと。あるところは、対策はどこかへ行っちゃっていて、こういう大きな影響がありそうですということでAですよとか、事前と事後をごっちゃにした格付けをやっておるんです。

その辺の評価の仕方、対策前の評価をやって、もしも問題が出そうならば、こういう対策をしましたという提言をして、その提言に基づいて、新たにまた事後的な対策ありの評価をしましょうという、2段階で評価をやるみたいなことは論理的には考えられるんですね。

ただ、その仕組みというものがこの中にはないんですよ。だから、それはどっちなのかなといつも思って、迷ってしまってもやもやして、いつも流れちゃうんですけど、実際に評価は今回これA・B・Cとつくられて、その辺はどんな意識をしながらつけられましたか。あるいは、何かそういうことなしに、通常にやられたのか。

○庄司氏 今回は、全く対策をゼロとして、もう放棄するとして考えました。ランクづけしました。全く、住民も、ただで強制的に排除されるだけと、全部そういう前提で、自然環境、汚染に対しても全く何もされないという前提で、スコーピングのランクに載せました。

○長谷川委員 全く対策がないという段階、まっさらの状況ですね。

○庄司氏 まっさらです。

○石田委員 すみません、単に確認ですけども、今おっしゃったことがこの別添資料3ですね。委員に配られている。

○庄司氏 はい。

○石田委員 わかりました。これについては、私も幾つか、今の長谷川先生の意見にとっても関連した質問があるので、後で質問しますが、両方まじっている気がするんですよ。まっさらとは思えないんですよ。対策も含めて、例えばBにしたり、対策がないからBだっ

たりだと、両方まじっているような気がして、そこら辺はやっぱり統一の可能性を、少なくともこの案件については統一されてもいいようなという気はしています。後で、該当の箇所です。

○青木 すみません、審査部から補足ですけども、今、原嶋委員と長谷川委員とにいただいた二つの点で、この案件は、どの案件も、対策をしないことによる影響を、まず裸で評価をして。

○石田委員 だから、アンアセスメントですよ。

○青木 ですね。ですから、そういった前提でお考えになって、いや、これはBではなくてAではないかというご指摘はぜひお願いしたい。逆に、対策をしているのでBになっていますというものであれば、それはやり方が間違っているの、それはやり方を直す。

○原嶋委員 それは、まあ、そうですよ。

○青木 ということですね。

それから、原嶋委員からご指摘のあったA・B・C・Dの凡例のつけ方のところで、通常私どもがデフォルトで設定しているのは、Aが大きい、Bは小さい、Cは今のところわからない、Dはほとんどないとしています。

スコーピング案の段階では、まだ調査前ですから、Cのものがある。それは、BかDかというばかりではなくて、AかもしれないしBかもしれないというもので、一概にはすぐBとつけられないというものでCにしているものもあります。ですから、逆にドラファイの段階でもCが並ぶということは、本当はよくないわけですね。その段階では、A・B・C・Dというのが確定されるべきだと。

ただ、物によっては先方がつくっているようなものもあったときに、そのレジェンドのつけ方は、今おっしゃった二とおりの場合があつて、それをわざわざ私たちのやり方に変えていないこともあるので、その場合は、一度凡例のほうを見ていただいて、この場合はこうやっているんだなというご理解をいただければと。つまり、Aが大きくて、Bが中くらいで、Cが少なくてというようなものを言っているものもあるんですよ、たまには。

○原嶋委員 そういうことで、騒音については、そういう意味では現状でもう既に環境基準を超えているわけで、一般的に言えば、裸の状態、それが何もしない段階で解決するとは思にくいので、Cというのはおかしいんじゃないかというのが私の率直な意見です。それだけで、申しわけありません、ちょっと時間をとって。

○長谷川委員 ちょっと時間をとるようで申しわけないんですが、ごめんなさい。

ちょっと、今の理解なんですけども、つまりスコーピング段階でやるA・B・Cづけは、対策なしのままさらな状態でつけたものですよと。今度は最終報告書段階で、もしもA・B・Cみたいなものが出てくるとすれば、それは対策ありきで、どうですよというふうなものがそこには出てくると。こういう……

○青木 同じです。考え方は一緒です。

○長谷川委員 同じですか。ということは、大前提として、対策はすべて、その影響がほとんどないというか、ゼロに近いようなものを行っているんだから、対策のほうのものを新たにA・B・Cでやる必要はないと、こういう考えですね。

○原嶋委員 それはむしろ、対策後でA・B・C・Dが残ったら問題なんですよ。

○長谷川委員 問題であるし、うん、問題なわけですね。

○原嶋委員 だから、だってそれは大問題で、青木さんのおっしゃったことは私も非常に理解できるんです。あとは、確かにおっしゃるようにバランスでね、他の資料にあるように。対策後にAが残ったら問題ですよ。やっぱりあるんですよ、そういうことがね。

○長谷川委員 ごめんなさい、ちょっと変な話だけど、日本の法律、アセスメントの法律も含めて、対策をとった後にどうかということを経済評価しなさいという話が出てくるんですよ。だけど、対策をとりましたということで大体終わってしまって、それをさらに評価するというのが日本は全然やっていないんです。それを同じようにJICAのここでもやっているんですけど、それでいいのかどうかというのが常々頭にあったものですから、それが今話を聞いて、うん、そうだなって。

○原嶋委員 今のは多分、ある程度事後フォローの話だと思います。

○長谷川委員 結構です、これ以上。すみません、勝手な話で。以上ですが、また考えて。

○鋤柄主査 それでは、24番、岡山先生のご指摘があつて、これはAに修正ということなんですが、今日いただいたのを拝見しますとBですけども、これは。

○山田 Aに修正したいと思います。

○鋤柄主査 これからですか。

○山田 はい。

○鋤柄主査 わかりました。そういう意味ですね。

25番、すみません、25番については私はちょっとわからない部分がありまして、これはご本人にご確認できればと思います。

26番についても、恐らく同様の、移転される過程でどういう支援があるかということな

んだと思いますが、これは先生方、追加といいますか、関連して指摘はございますでしょうか。

○石田委員 私も後のほうで、多分ステークホルダー協議か社会配慮のところと同じような指摘をさせていただいていると思うので。ただ、岡山さんのほうがかなり具体的なので、コメントを残すとすれば、そちらでいいんですが。

○鋤柄主査 じゃ、それをステークホルダーのところ、後のところで、はい。

○石田委員 報告書、今の段階では提案内容についてはまだこちらに書かれていなくて、これから調査を行っていく中で、提案項目というのか、雇用の確保なり、これ以上にならないということをご提言なさるという理解でよろしいですか。

○山田 はい。

○鋤柄主査 あと、27から29は私が、生き物についてどうかということをお伺いしています。基本的にはご考慮されているということで、ちょっと関連して、いただきました資料4に、調査手法、緩和策及びモニタリングというのをいただいて、その中でこういったことに関係するのが、環境管理計画に基づくモニタリングというものが書かれてございますが、これは、この環境管理計画に基づくモニタリングというのは、これからつくられるんですか。この事業に関してということですか。ある程度の流域を対象にしたものではなくて、この事業中の近傍に限ったものということですか。そうですか。いや、もう少し大きいものかなと思っていましたものですから。

バングラデシュのほうでそういうものはお持ちなんでしょうか。何々川流域に関しての環境の状況をモニターしていく。計画だけあって、まだ動いていないというものを含めてですけれども、広域の公害関係ですとか、生態環境ですとか、そういったもののモニタリングをやっていくというような計画は、ありますか。

○庄司氏 あります。非常に漠然としたものですが、一応計画は立ててあります。

それで、具体的に川ごとの計画というのは、他にもEIAレポートが出されていて、例えばメグナ川沿いの工業団地開発計画のEIAということで、そこで、その部分に限って、似たような範囲で環境保全計画は立てられていますけれども、川全体とかとなるとやっぱり国の定めるそういう、環境年次報告書というものもまとめられております。それは毎年出ているわけではありませんけれども。

○鋤柄主査 そうしますと、特に今おっしゃったような、かなり広域でのモニタリング計画というのは、例えばですけれども、法律上に努力目標として書かれているけれども、現

実にはあまりやられていないといえますか、今おっしゃったように、個別の環境評価、環境影響評価を集めてきて、今年はこうでしたというような、そういうレポートをつくられている、そういう意味でしょうか。

○庄司氏 アセスメントも含めたレポートは出ていないですけども、国も、自分たちの調査した結果に基づいて、大体どういうことをしないとイケないか、どういうことが環境の、生活上の問題かとか、そういうレポートは何年か置きに出しています。

○鋤柄主査 なるほど。

○庄司氏 定期的なセンサスはやっていないけども、非常に計測データというのはちゃんととれておりますし、貴重種だとか、一般の生物、環境汚染については調べております。

○鋤柄主査 そうですか。わかりました。

29番までは、大体今のことでわかりました。

30番、31番、長谷川先生は。

○長谷川委員 30番、31番、追加の表を、お忙しい中つくっていただいてありがとうございました。

私が意図したのは、スコーピングという絞り込みの段階なので、たくさんある項目や手法の中でどれを絞り込んで実際にやっていくのかというめり張りは、やはり報告してもらいたいなと思ったんですね。

前回時点でいただいたのは、もう何でもやりますということもあれば、ちょっと中身が見えないものもあったりして、そこを少し、スコーピングらしく、めり張りをつけて具体化してくださいということだったんですね、意図としては。

30番に対応した資料3のほうはその辺が、地域を少し分けながらやっていただいたということでもいいものになっているかなと思うんですが、次のほうの資料4のほうですよ。4のほうは、手法というものをもう少し絞り込むという話であると、もうちょっと手を入れてもらってもよかったかなと思うんですね。

例えば、3/4ページ、18番というのがあります。水質汚濁ですけども、水質汚濁がどうかということで、現況の調査、それから予測、評価というこの3ステップがあるわけですけども、現況調査については、この1) から3) まで、こういうふうにあるんですね。

じゃ、こういった元データをもとにして、どういうふうなシミュレーションを行っていくかというときの手法ですよ。例えばストリートヘルプモデルを使うのかとか、タンクモデルを使うのかとか何かそういった、予測はこういう手法に従いますとか、そこまで

具体的なところまで、いわゆるスコーピングというのがあってしかるべきかなと思ったものですから、まだまだ、現地へ行っていろんなデータを集めてみないとモデルの選定までは難しいよという話も大いにあるかと思うんですけども、その辺を意識しながら、スコーピングの手法においてもやっているかどうかというところもちょっと気になったものですから。多分、これ以上は突っ込めないということなんだと思うので、これ以上は言いませんけども、そういう気持ちだったということです。

以上です。

○鋤柄主査 それについては何か、コメントですとか追加は、特に。

○庄司氏 実はそういう、長谷川先生のおっしゃったシミュレーションとまではちょっと、正直申しましてやる予定は、今のところしていませんでした。

それで、現状がどうかと、建設工事あるいは橋梁改修工事によって、どれだけ汚染源が発生するかというのを主にして、もし悪化するようであればどういう対策が必要か。例えば橋梁、橋脚掘削時にどれぐらい泥が舞い上がって、汚濁とか、河川の汚濁でSSが増えた。もしそれが環境基準を超えるぐらい出るようだったら、必要な対策をとる。例えば、泥が巻き上がらないような橋脚設置工法を金がかかっても選択するとか、そういうようなやり方で緩和策を立てようと思っておりました。

○長谷川委員 環境基準、水質基準は数字ですよ。

○庄司氏 数字ですね、はい。

○長谷川委員 それをオーバーするかどうかというのは、数字で出してこないと判断できませんよね。

○庄司氏 そうです、数字で出します。

○長谷川委員 そうすると、シミュレーションをやらなくちゃいけませんよね。

○庄司氏 シミュレーションと言うとあれですけども、仮に橋脚を設置することによってどれだけ土が排除されるかという、掘削される土壌がどれだけだと。それが、仮に軽い粒子分だとSSになります。重たい砂とか礫はすぐに沈んじゃうので、簡単に言えば、手計算で済むぐらいのシミュレーションしか行いません。

○長谷川委員 私は、バングラデシュというのは分析機器も不足していたり、専門家やコンサルもいなかったりして、私が今言っているようなことはなかなか難しいと思うんですよ。であるならば、今まさにおっしゃったような方法でやりますということをやはり書くべきだと思うんですよ。そうしないと、シミュレーションをやって比較してみたいな話は、

どうしても、日本のレベルのイメージで持ってしまうので。そういうものがあると、どう  
いうふうな配慮になるんだなということをこちらは思いが至りますのでね。

だから、むちゃなことは申すつもりはないですけども、こういう方法をやるという、そ  
れがまさにスコーピングだと思うんですよ。

○庄司氏 わかりました。申しわけありません。

○長谷川委員 すみません。

○鋤柄主査 よろしいですか。

○石田委員 ちょうどスコーピングのところですので、でしたら、週末にいただいた新し  
い資料についてちょっとお聞きしたいんです。まさしく別添資料3のスコーピング表につ  
いてちょっとお聞きします。

例えば2番、雇用や生計手段等の地域経済。工事が終わったとき、供用開始後で影響が  
なくなるという理由がよくわからないんです。どうしてなくなるのか。つまり、今は何も  
対策をしないでつくられた、これは表なんですよ、先ほどおっしゃられたように。にも  
かかわらず、何でこれはDになるんでしょうか、供用開始後は。まず2番ですけども。  
これは、やっぱりAじゃないですか。Aだからこそ対策をされるわけでしょう。

○庄司氏 そうですね。おっしゃるとおりですね。

○石田委員 ぜひお願いします。そこは統一してください。

○庄司氏 2番のこれは、Aで。移転・砂揚げみたいなのは、申しわけなかったんですが。

○石田委員 それと、ダッカへの、これは要するに通過する地点ですよ。ダッカとチッ  
タゴンを結ぶ。僕はこの現地を見ていないので、現地の生計の状況だとか、車はどの程度  
通過するかというのはわからないんですが、普通考えると、そういう大きな都市を結ぶと  
きには、車はほとんど通過してしまいますよね。フェリー乗り場があって、フェリーが有  
効に活用されているときには、フェリーで通過するトラックの運転手さんが物を買って、  
ご飯を食べたりとかでお金を落としたりしますけども、道路になると、これは通過してし  
まうじゃないですか。

だから、地域経済が活性化すると思われるというところはもう少し煮詰めて、ぜひ計画  
をつくっていただきたく要望します。希望です。お願いします。

それから、次に、一つ戻りまして住民移転、供用開始後、これ、A、Aとなって、またB  
なんですよ。

○庄司氏 そうですね。Aですよ。

○石田委員 Aだと思えます。今のところ、他の助言でもお答えいただいている土地の取得可能性、実施機関の、国有地の中に住めるかどうかの可能性については検討する、これから聞いていくということなので、まだやっぱりかなり未知数なところがありますので、その点もよろしく願います。

それから、ごめんなさい、2番に戻りますけども、砂揚げ人夫への影響だけじゃないと思います。フェリーの人たちへの影響は出ないですか。フェリーを営んでいる、フェリーを対象としたお店だとか屋台だとか、そういう屋台等で雇われている売り子だとか、レストランとか、もう汚い食堂ですよ。汚いという言葉は語弊がありますが、小さな食堂ですよ。本当にもう雑貨兼営のような。そういうところで働いている人たちが、もしその店がなくなったりするとやっぱり影響が出ると思うので、そこら辺の人たちに対してもちょっと配慮をいただきたいなと。願います。

以上です。

○鋤柄主査 それでは、環境配慮のほうへ行きたいと思えます。

ちょっと時間があれですね。石田先生のほうから、希少種について、32番、特に。

○石田委員 特にありません。先ほどご回答いただいているので。つけ加えるとすれば、やはり100キロというのは遠いようですけども、これはどの程度回遊するかはわかっていないんでしょう。カワイルカとナイルワニがどの程度まで上がってくるかというのは。

それから、ポピュレーションの範囲がどうなっているかということもまだ多分わかってなくて、情報がないということがないということにはつながりませんので、その点はよろしく願います。

○鋤柄主査 33番は、岡山先生。

○原嶋委員 34と35に関しては、ちょっと手短かに二つだけ。

一つは、シタラキャ川とメグナ川の位置関係がちょっとわからないので、もし何かあれば教えていただきたいのが1点と、あともう1点は、ミグナ川の漁業に対するインパクトというのは、ここでは漁業が盛んでというふうに書いてございますけども、スコーピング案の段階のどこで考慮されているのか、全くその影響はないとお考えなのかどうか、ちょっとそれを明確にしていきたい。その2点だけです。

どっちかが支流なんですか。ちょっとわかりづらいので。

○庄司氏 シタラキャ川がここですね、この川で。

○原嶋委員 シタラキャ川は、非常に汚染されている……

○庄司氏 シタラキャ川がこうとおってまして、これは北から来る大きなジャムナ川と合流して、河口に直接注ぎます。それと、こっちの、一方のメグナ川とメグナ・グムティは基本的に一つの川でして、メグナ・グムティのほうが分流のほうです。これがまたすぐここでこういうふうに合流して、直接ベンガル湾に注いでおります。ですから、これらの川とこれらの川は全然別系統の川ということです。

○原嶋委員 シタラキャ川は、カチプール側の……

○庄司氏 そうです。主流で、上流のほうでという。

○原嶋委員 ということですね、わかりました。それが1点で、もう1点は、先ほど言った漁業の影響についてどのように考慮されて、どう。まだわからないこともあるんですが。

○庄司氏 調査に入って、影響が出るかという実態をまず把握してから……

○原嶋委員 スコーピング案ではどこの……、例えば具体的に言うと、今日いただいているスコーピング案の表がありますけども、項目としてはどこで評価すべきものなんですか。

○庄司氏 やっぱり地域の生計とか、3とかですね、土地利用や地域資源利用、3で、限られた範囲の漁業の影響ということで検討することにしております。

○石田委員 わかればですけども、アジですか、本当に。それは確認してください。

○庄司氏 確認します。アジの仲間のようなあれで。

○石田委員 それはそうなんだろうけども。確認してください。お願いします。

○鋤柄主査 それはご確認をお願いするということで、35番、36番に関しては砒素の件です。

○石田委員 35、36は私のコメントではないんですけど、僕も砒素は気になったので調べてみたんですね。やっぱり移転先でも、砒素に汚染されている層から、普通に井戸を掘るとやっぱりどうしてもそこにぶち当たってやめるんです。調べたところ、かつて国連も、国際機関もNGOもみんな浅井戸を勧めたんですよ。今はみんな深井戸だねと言っていますけども、やっぱりそういう間違いが犯されがちなので、やはりここは砒素についてはきちんと対策をとってほしいと思います。

○原嶋委員 35、36はコメントをすべきだと。

○石田委員 はい。それと、アジア砒素ネットワークがJICAのお金をもらってこういう調査をしているんですね。後でご覧になっていただきますけども、ぜひこういうものを参

考にして、包括的な対策をとっていただきたいと思います。

以上です。

○鋤柄主査 次ですね、37番、これは洪水がどうですとかということですが、よろしいですか。

基本的には、バングラデシュの洪水一般というのは、バックグラウンド情報としては含めるけれども、本件に起因しない洪水に対する堤防等は、当然ですけれどもこの事業には入っていないというお答えということによろしいのでしょうか。

これは特によろしいですか。

次は38番、こちらについては、基本的には、本事業の中では対応が可能だけれども、それ以外はちょっと対象外ということによろしいですか。岡山先生が、追加でご質問をお持ちかもしれませんが。

ここからは、私のほうで全部お伺いしています。39から41ですが、基本的にはこのお答えで結構です。ありがとうございました。

では、長谷川先生から、42番の騒音の部分と、保護区の関係ということですが、このご回答でいいでしょうか。

○長谷川委員 はい、結構です。

○鋤柄主査 44番からは。

○石田委員 社会配慮です。44、45は、先ほど24、25で、岡山委員のところに入りますので、そちらとあわせてコメントを考えたいと思います。回答としてはありがとうございます。

46番も、恐らくすごく関連すると思います。どこまで環境社会配慮の範囲を広げていいかということですが、バングラデシュにはいろんな意味で、何しろ中国から労働シフトが起こっているのはご存知ですので、そういう意味で、しっかり見ていただきたいなというふうに思いますし、それから、先ほど途上国のエンハンスメントのというかモニタリングの弱さというのが話題になっていますけども、やっぱりそうだと思うんですね。省庁は道路をつくるのが、多分手いっぱい、そんなに後のことまできちんと、見れていたら途上国じゃないと思います。だから、ここも何らかのコメントをしたいと思います。

47、48番、ありがとうございました。

49番もやはり、私がここで言いたかったのは、メインの収入源でないからネグレクトするということではなくて、漁業というのは個人なんですね。例えば私の家計が苦しくなった

から、もし家内から私の小遣いを減らされたら、家全体としてはいいアイデアですけど私としてはとても困るんです。それと同じで、やっぱり個人なので、漁業調査はぜひお願いいたします。

以上です。ありがとうございます。

○原嶋委員 50、51、52、53は、50についてはコメントを入れさせていただくと思いますが、ご説明を越えて結構だということで。

○鋤柄主査 54番は私のほうから、道路が、これはもう現状あるのであまり影響はないかと思うんですが、分断する場合は事故のないようにご配慮をということで、このお答えで結構です。ありがとうございました。

ステークホルダー協議・情報公開、55番からでございます。石田先生、何かお答えについて。

○石田委員 今回はステークホルダー協議の内容を、参加した方々の反応を書いていたのがとても助かりました。ありがとうございます。これからもぜひそのやり方をさせていただくと、私たちは本当に助かります。

それで、知りたいんですが、バングラデシュの場合やはり、もうご存知のように識字率、非常に低いところですから、やはりその点は今後も気をつけていっていただきたいというふうに思っています。これはコメントに残したいと思っています。

それから、56番も、お答えいただいているのでよろしいかと思いますが、環境社会配慮から少し離れはして、開発援助そのものになってしまいますけども、3番ですね、あまりドナーのガイドラインというか、「ドナー」という言葉を、私たちに使うのはいいと思うんですけども、相手に対して言うのはもうやめたほうがいいと思うんですね。

もともとバングラデシュにあるALBCは、自分たちの国が、依存度はもう200%、300%でとても高いわけですから、何でもかんでもドナーのせいにされちゃまずたまらないということと、ドナーじゃなくて借りるのは自分たちなんだから、自分たちのガイドラインというふうにやっぱり言うべきで、ドナーとの協議の上で、ドナーのガイドラインがいいと思ったから相手国は対応しているのもあって、何もドナーが押しつけたわけじゃないですしということだと思うんですね。

だから、そういう意味で、実は「ドナー」という言葉を使うと主体性を阻害すると思いますから、その点の用語のお使いだけを現場でも気をつけていただければなというのが個人的希望です。お答えは非常に結構だと思いますので、ありがとうございます。

私の希望は、どうなんでしょうか、ステークホルダー協議前にそういう会合を持てる可能性はあるんでしょうか。この数多くのグループ協議の中に含まれていくということですか。

○田中 そうでございます。57番でございますね。

○石田委員 はい、57番です。

○田中 ステークホルダー協議という、かちつとしたものはもちろんやるんですけども、その第2回の前に、そういったグループ協議ということで、非公式というんでしょうか、住民の理解を得られる、住民ときちんとコミュニケーションをとるということで、こういったグループ協議を開催していくということでございます。

○石田委員 それは、RAPの中に明記されて、もうシステムとして組み込まれているというふうなんでしょうか。それとも、何かアドホックで、必要に応じてやるというようなことのご予定なんでしょうか。

○庄司氏 RAPの中でもう計画的に。

○石田委員 もう計画的に、段階的にどんどん。

○庄司氏 はい。

○石田委員 ありがとうございます。以上です。

○鋤柄主査 58番は。

○原嶋委員 58に関して、資料を見せていただいてというかご説明いただきたいんですけども、簡単に言うと、ちょっと私が気になるのは、工事費に対する変更というのは大きくはないんですか。アラインメントをずらすことによって全体の工事費というかいうような関係で、ほとんど影響はない。

○山田 あると思います。

○原嶋委員 相当ある。

○山田 相当はないと思います。

○原嶋委員 相当はない。それをその……

○山田 本日お配りした別添資料1の赤と青というような比較になっていくと思うんですけど。

○原嶋委員 相当はない。あるけど、相当はない。

○田中 あるけど、相当はない。

○原嶋委員 それは、受け入れられる範囲だということですね、環境で。

○田中 そうではないかなというふうに。今のところ、橋の中のことまでしかちょっと判断できませんので、精密に、幾ら違うとかということは、申しわけないですけども。

○原嶋委員 簡単に言うと、非常にざっくりと、近くにつくっていったほうが工事費も安いような感じがするわけですよ、一般論で言えば、例外はあるかもしれませんが。だから、それをずらして、例えば橋梁部分が増えるとかそういうのをつくると、多分いろんなコストが高くなってくる可能性があって、それは全体のバランスですから、環境社会へのインパクトが少ないほうがいいことは事実ですけども、それで工事費が倍になっちゃったら、それはそれでということがあるので、その辺の判断はどうされているのか。

○田中 今回は、まさに既存の橋に建設されるものですから、環境社会配慮上も影響はなさそうだということと、それから工事費についても、代替案、他のルートと比べても長さもそれほど変わりませんし、逆に、取り回しとか道路とくっつける、アクセスするところも、既存のやつをかなり流用できますので、こちらのほうは金額的には安くなるんでしょうか。高くはならない、大きく高くなることはないだろうというふうには考えております。

○原嶋委員 蛇足ですけども、先ほどのにちょっと戻る形で、住民移転計画は、これは次のドラフトファイナルの段階である程度出るということによろしいわけですね。多分、この助言委員会では、その次の段階での議論になる。その段階で。

○鋤柄主査 59番は、岡山先生からNGOの出席ということですが、これは基本的には参加していただく予定ということで、恐らく。ありがとうございます。

長谷川先生、60番、61番、先ほどの石田先生の話とも関連すると思うんですけども。

○長谷川委員 60番は、石田先生の55番と同じなので了解しました。

それから、61番ですけども、57番等のお答えの中にグループ協議というものも用意されているということなので、ステークホルダーという正式なやり方のほうがいいのか、あるいはグループ協議のほうがいいのか、現地の様子を踏まえて検討していただくということで結構だと思います。必ずステークホルダーというわけではないと思いますので、よろしくをお願いします。

○鋤柄主査 その他ということで、私のほうから、政治問題かというようなことを書いてあるんですが、これは確か今年に入ってからですか、バングラデシュのどこかで立ち退きを迫られた住民たちが、野党に扇動されてどこかの高速道路を占拠したというようなことがあったと思うんです。あそこは、指導者同士がとても仲の悪い政党がやっているというようなことで、ちょっとそういうものに悪く利用されると、特にダッカ・チッタゴンのハ

イウェイというのは影響が大きいので、そういう点は、確認ですけども、十分考慮されていますよねという、そういう意味です。

なので、補償が足りないですとか、強制的に移転させるんじゃないかとか、そういうことを申し上げているのではなくて、政治問題化といいますか、国内政治に何か変なふうにご利用されないように、そういうことが起こってほしくないという、そういう希望です。なので、あまり、どうでもいいというか、コメントというよりは、大丈夫ですねという確認でした。

それでは、最後になりますが。

○長谷川委員 結構です、63番は。

○鋤柄主査 かなり数が多いので、この後整理しなければなりません、大体休憩をとるんですね。どうでしょうか、10分ほどにしますか。

○青木 はい、お願いします。10分ぐらいですね。

○鋤柄主査 じゃ、10分間休憩ということで、40分過ぎからまた再開ということ。

ありがとうございました。

15時29分 休憩

15時40分 再開

○鋤柄主査 それでは、よろしいでしょうか。後半では、助言案としてどれを残していいか、あるいは表現を変えるですとか、類似のものを一緒にするというようなご検討をお願いしたいと思います。

○山田 すみません、その前に1点だけよろしいでしょうか。

先ほど議論の中でありました別添資料3に添付させていただいていますスコーピング案のところ、先ほど1番の住民移転、それから2番の雇用や生計手段等の地域経済の供用開始後の評価についての議論があったと思うんですが、再度今休憩時間中に話をしていたところなんですけども、住民移転に関しましては、供用開始後に住民移転があるとは考えにくいというところで、Dの評価になるのかなというふうに思います。

それから、2番の雇用や生計手段等の地域経済ということで、これに関しましては、工事前あるいは工事中にある程度の対応がされるのかなというところで、供用開始後に関してはB評価という。

○石田委員 何評価ですか。

○山田 Bです。

○石田委員 ABCのBですか。

○山田 はい。

○石田委員 なるほど。対策をとらないときの評価をするんじゃないでなくて、これは事前評価表でしょう。要するに、予想して評価するわけですから、何もしないときに、こういうふうになるだろうという予測表なので。ただ、対策をとるからBという説明じゃなくて、BだったらBじゃないですか。対策……

○上條 ちょっとつけ加えていいですか。

○石田委員 どうぞ。

○上條 供用によって起きている影響をここに縦に書くわけですね。だから、橋がきれいになって、車がたくさんとおることによって起きる影響ですよ。それをこの欄に書くわけですよ、供用のところの欄に。

○石田委員 はい。

○上條 そういう前提で物を考えると、雇用や生計手段、ちょっと供用期間まだ、7年とか8年先のことになるから、よくわからないところもありますけども、工事によって起きる影響をAとすれば、多くの車がとおることによって、何かの負の影響はあるかもしれませんが、Bかなという想定をしている。工事による影響とは違うだろうと。

車がたくさん走るようになって、地域経済、いろんな想定はあると思いますけど、逆にお客さんがいなくなったとかいう影響もあるかもしれませんが、そういうものはあるかもしれないけど、B相当だろうという想定をした。

だから、例えば車が止まる、今までの道で何か商売、道路脇で何かしていたような人ができなくなるということもあるかもしれないけどということです。そんなイメージです。

○石田委員 すみません、くどいですが、1番の住民移転、供用開始後、この住民移転の人たちの生計、つまりこの人たちはほぼ貧困層であるということが資料に明記されていますけども、住民移転後の彼らの生計というのは2で見るんですか、1で見るんですか。

今のお話だと恐らく1で見るんだと思うんですけども、そうすると、住民移転後の供用開始、つまり住民移転という供用をしたわけで、その供用開始で、そこに住んでいる人たちの生計は、1で見るのであれば、1はやっぱりDじゃないんでしょうか。Bじゃなくて、DかCじゃないんでしょうか。

○上條 この1番とか2番とかあたりはもう非常に全部RAPの中に入ってくることなんですよ。ですから、非常に整理が難しいところもありますけども、今私の理解としては、例

えば今移転することによって、もし生計が低くなる人がいたとしたら、それはこの2番で見るといえるだろう。同じRAPの中ですけれども。

○石田委員 2番のBに吸収されるということで。

○上條 そうですね。RAPの中にこの項目、いろんなものが入ると思うので、それはなかなかわかりづらいとは思いますが、もし工事によって貧しい人が出てきて、その人たちの生計をちょっとウォッチしなきゃいけないとか、ちょっとサポートしなきゃいけないという緩和策は提案すると思うんですが、それはこの2番で見ていいんじゃないか。

○石田委員 わかりました。ありがとうございます。

○鋤柄主査 すみません、今のお話でちょっとわからなかったのは、負の環境影響が考えられるというふうにはここでは記述されていますけれども、その影響を受ける相手というのは、それは何になるんですか。今住んでおられる方ではなくて、供用後に、その周りに住んでおられる方、そういう文脈になるということでしょうか。

○上條 もしかしたらちょっと誤解があるかもしれませんが。

○鋤柄主査 ええ、とお伺いしているんですが。

○上條 被影響住民を誰として想定するかということだと思いますけれども、それは、工事によって影響が起きる人は被影響住民でしょうし、橋がきれいになって車がたくさんおることによって影響を受ける人がいれば、その人も被影響住民だと思いますけれども。その両方とも、同じ人もあれば、別の場合もあると思います。

○鋤柄主査 そういう考え方でよろしいんですね。

○原嶋委員 今の上條さんの説明は非常にクリアですが、1点だけあえて言わせていただければ、一つの項目の中でネガティブな部分とポジティブな部分があったときに、今のお話だと、それをオフセットしているんですね。わかりますか。そういう印象があるので、そこをどう理解するかはちょっと、私も実はすぐに明確な答えはないんですが、今のご説明は非常にクリアだけど、その点だけはちょっと、どう考えるかは……

○上條 僕の意見になりますけど、そこはもう、被影響住民によるんだと思います。

○原嶋委員 例えばこの地域で、車がとおることによってお金が儲かる人もいます。はっきり言って、お金が儲からない人もいます。全体としては、それは地域としてはプラスかもしれないけど、そこではポジティブとネガティブと両方ありますが、それをどっぷりで評価するのか。でもネガティブな人がいるだけであれば、それはネガティブな

評価もできるわけで、それをどう見るかは、そこはちょっと、私も明確な答えはないんですけども、ちょっとそれは配慮する必要があるとは思いますがね。

○長谷川委員 プラス面は、一緒に見ちゃうと、負が隠れちゃうんでね、ここに明記してあるように、負だけを見ますという方向性は、これは当たっているかなと思うんですけどね。費用便益分析をやっているわけじゃないので、とにかく負の影響というのをまず最初に……

○原嶋委員 そこはあまり難しい話はあれですけども、今の点では、そこは少し、今の上條さんの説明は、ちょっとそこについては考える必要がありますね。長谷川先生のみたいたったら、もう負が出れば、一つでも負が出れば負という意見もあるわけですよ。こっちでは100万円儲かるけど、こっちでは1円損する人がいる。でも、それはトータルでは99万9,999円儲かっているけど、1円損する人がいるという面もないわけではないので、そこはどうするか、私も答えはないですけども、そういうことはあり得ますね。

○上條 さっきも言いましたけども、被影響住民を多分グループ分けにして考えるんだと思いますけども、そのうちのもし負のグループが出るのであれば、それはどうしたらいいかということは緩和策として、多分生計支援の何かの対策を講じますということになると思いますけども、あと、もし売り子の方が困るのであれば、場所を融通して。

○原嶋委員 それは、対策は多々あるんですけども、それはそれでね。

○上條 そういう対策を提案するとか。だから、被影響住民をどうグループ分けするか、おのおのどんなマイナスが出るかということ想定して、工事中の影響と、供用期間中の影響で分けて提案するのだと思うのですけれど。

○青木 1点だけですが、費用便益の金額という意味ではなくて人数的に、片方が無視できる場合というのは、大きい側の影響を書いていることがほとんどなんです。ただ、30対70とかいった場合で両方の可能性がある場合には、併記をしているものが結構あります。「B+」と「A-」と書いてあったりですね。ただ、それを足し合わせて「B-」と書くこと自体にはあまり意味がないので、それはやっぱり両方の意味合いを示すために、併記をしているものもあります。

○原嶋委員 特に漁民みたいなカテゴリー、こういう項目は難しいですよ。地域経済みたいな項目はね。今おっしゃったように必ずどっちかがあるわけですからね。

それはちょっと、あまりここで議論しても答えは出ないので、また手法としては開発していただくことが必要だと思いますけども。

○青木 ありがとうございます。

○鋤柄主査 難しいですね。

それでは、順番に、助言案としてまとめていくという作業に進みたいと思います。これは、頭からやっていってよろしいですか。

それでは、石田先生。

○石田委員 1番は、わかりましたので、要りません。不要です。

○原嶋委員 2番については、今簡単に申し上げますけど、冒頭は同じですけども、「日本の無償資金協力によって建設されたメグナ橋、メグナ・ゴムティ橋は、いずれも損傷が進行しており、その程度及び原因については、今後調査の上、明らかにすること」というような形でいかがでしょうか。

「おり、その程度及び原因を今後調査の上、明らかにすること。」ということできりあえずそれで。答えと同じですけどね。

○鋤柄主査 次からは岡山先生のご質問なので、基本的には、いただいているご回答で岡山先生へのお答えになっているとは思いますが、一応、ご本人に確認したいと思います。基本的には、事実関係を聞かれて、それに対してお答えになっているので大丈夫だと思いますが、一応ご本人の確認をいただくということで。

○長谷川委員 ここは、何か括弧づけしますか。我々委員として、削除……

○鋤柄主査 削除、クエスチョンぐらいですか。

○長谷川委員 「これは削除？」みたいなクエスチョン。

○鋤柄主査 削除してもよろしいでしょうかぐらいですか。

○石田委員 そのほうが岡山委員も判断しやすいと思いますので、その意見は。そうですね。

○鋤柄主査 そうですね。

このクエスチョンマークで来ている部分については、じゃ、そういうことで。

5番については、そうですね、フェリーについては今後調査されるということなので、これも同様に、削除してもよろしいですか。

6番、7番、私がお伺いしたのは、このお答えで十分です。削除ということで結構です。

8番についても、このお答えの中身というのはどちらかに書いてありましたか。

○山田 今回の資料の中には、実は記載が漏れていますが、本業務の調査の契約書の中には記載されております。

○鋤柄主査　　そうですか。それでしたら、落としていただいて結構です。

9番についても同様です。

10番も、そうですね、人もとおれるというお答えをいただきました。

11番につきましては、先ほどの原嶋先生のご疑問に含まれると思いますので結構です。

そして12番、これにつきましては調査されるということなので、これも結構です。

13番につきましては、データをお持ちということですので、これで結構です。

カワイルカとか、この辺はどこか、これは環境配慮のほうになるんでしょうか、一応モニタリングを進めるということを残しておきたいと思うんですが、恐らく全体事項ではないと思いますので、これは削除で結構です。

15番、16番、長谷川先生。

○長谷川委員　15番は、これは結構です。

16番は、このご説明に尽きるとは思うんですけども、一応。言葉というか、助言としては残させてもらえたらと思います。

文章なんですけど、3行目「本案件について」の次「ついては」ですか、「は」までいきますかね。「どのようにして」というのを取ってもらって、最後のところ「担保すること」と、「のか」じゃなくて、「すること」というふうに書きかえてください。

○原嶋委員　17、18は、特に必要ないです。必要ありません。

19番は残してください。以上です。

○鋤柄主査　20番、岡山先生、これも先ほどのフェリーはポンツーンで少しということなので、この点を、こういうご回答をいただきましたというご説明をして、恐らくそれで大丈夫だと思いますが、それは最終的にはご本人をご確認というか。

○石田委員　ただ、私たちが聞いた情報としては、数十メートルの移動なので、削除でというようなコメントを残してあげないと、岡山委員はわからないと思います。今おっしゃっていただいたことです。こちらで今助言をつくっていただいている方へ、そういうふうにしていただければと思います。

○鋤柄主査　数十メートル、ポンツーンと入れたほうがいいのかもかもしれません。

○石田委員　数十メートルの移動で、影響はほとんどないと思われたので、ぐらいいいでしょうか。岡山委員がそれをまたどう判断なさるかは、ご本人のあれですけれども。

○鋤柄主査　21番、これもこのお答えで結構です。削除をお願いします。

22番。

○長谷川委員 前半部は要りません。「また」のところですけども、「また」を取ってもらって、「技術」何とかかんとかが来まして、「比較」のところですね、「なされる比較」のところを「なされるルート案の比較では、一つの案に絞り込む過程で」、「どのような」というのを外してもらって、「絞り込む過程での総合評価方法・基準を」、「が使われるのか」じゃなくて「基準を明確にすること」、こんなふうにやりたいというのは先ほどお聞きしたんですけども、一応助言として残させていただけたらと思います。

○原嶋委員 23番は、原則この文章を残していただいて、「そのうえで考えられず、再検討すること」で結構です。そんな感じで、そういう形でとりあえず。絶対変えなきゃいけないかどうかはちょっとまた議論が必要でしょうけども、先ほどの全体の評価項目のやり方も含めてもう一度見直していただきたいので、とりあえずそういう表現にしておきます。以上です。

○鋤柄主査 24番、これにつきましては、別添資料3の各表についてAに修正の予定ということで、これは先ほどの議論、この部分はいいんですね。総合評価ということですので、ということで、削ってもよろしいでしょうかというふうにお伺いします。

25番、26番、これは。

○石田委員 ちょっと私、ここは意見があるんですが、25番は、私の40、45をより具体的に言っていたので、私としては岡山委員の文言をこのまま残していただきたいなと思うんです。

ただ、私が残したい箇所というのは、25番の「さらなる貧困」から後半の部分だけなんです。前半は、前半も残していいか。その辺は岡山委員が判断されると思いますが。そうですね、そうすると、ここは岡山委員に判断していただければ。じゃ、25番に対する私のコメントとして、ここは40、45をより具体的に記述されているので、残したいという意見がありましたというのでいかがでしょうか。残したいという委員がいましたと。それで私は40、45を後で落とします。

○鋤柄主査 27番、これは私です。これは恐らく。すみません、26番飛ばしてしまいました、子どもの権利。

○石田委員 私も46番で同様のことを言っているんですが、46番は、賃金差別、児童雇用禁止について、その二つのモニタリングを中心にのみを言っているんです。でも、26番は、岡山委員はここではむしろ積極的に、教育・就学支援も含まれているので、ちょっとここはご本人に聞いてみたいなという気がします。モニタリングにとどまらず、さらに積

極的な支援を子どもに対して希望されているというのは、ご本人に聞かれたほうが良いと思うんですよ。

○鋤柄主査 では、これはご本人の、岡山先生のご判断と。

27からが、これは、この具体的記述がスコーピング案に入るのであれば落としていただいて結構ですが、ちょっと今ぱっと、じゃ、こういう文章でというのが出てきません、すみません。

○山田 先ほどの26番の件なのですが。

○鋤柄主査 子どもの件で、はい。

○山田 児童及びその親に対する教育・就学支援といった部分に関しては、実施機関の能力だとかそういうものを考えても、少し厳しいのかなというふうに考えています。

当然、その後のモニタリング……

○上條 すみません、また僕が発言して。

実施機関、これはアセスメントのことなので、当然実施機関がやれることになるわけですよ。いろんなことができればそれはすごくハッピーでいいと思うのですけれども、実際やることは、実施機関は、自分ができないことは彼らだってイエスとは言えないと思うので、当然そういう範囲になってしまいますよと。もちろんRAPの中でいろんな支援をしますということはいいと思うんですけども、ちょっと思うのは、教育・就学の支援までこの道路を扱っている機関ができるのかなというのは、素朴な心配なのですけれども。ですから、当然そこまでになってしまいますよというご理解の上で、まとめていただけたらと思います。

○石田委員 ただ、岡山委員も言われるかもしれませんが、私たちの側から見れば、環境影響がどこまで直接的に合理的に及ぶかというところを見た場合に、セクターを超えて、やっぱり言うときがあるんです。ただ、今のようなご意見を聞くと、今まで助言の中で対応してきたのは、関係省庁に働きかけることとか、できるだけ可能な助言に落ちつくんじゃないかという気はしています。あくまで個人的な感想ですけども。

この辺は、一度岡山委員の出方を見てみればいかがですか。出方というのはあれですけど、委員がどこまでやってほしいとJICA側に望まれているかというところは、一度聞かないとやはりわからないような気がするんですけども。

○鋤柄主査 現状では、「同等の生計・生活レベルが維持できる支援策」という表現になっているということですね。それ以上になってしまうかもしれないと、教育・就学支援と

というのは。

○石田委員 アイデアとしてはとても、個人的には僕はいいアイデアだと思いますが、現実的にこの機関ができるかどうかというのは、それはすり合わせをしなきゃいけない。そのあたりの事情も、今JICA側から出された意見表明も含めて青い字で書かれておればいかがですか。

というのは、私も二・三回欠席したときに、そこがわからなくて大いに悩んだんですね。議事録が出てくるのには10日ぐらい、場合によっては2週間ぐらいかかりますので、そういう意味では、今ここで青で双方が、私と、それからJICAのほうから出される意見を書いておけば、岡山委員はとても参考になると思います。議事録は待てないです、時間がかかるので。

○鋤柄主査 どういたしましょうか。実施機関としては基本的には限界があるが……

○石田委員 関係機関に働きかけることもできるのではないかという意見も出された。可能ではないかですね、という意見もあったと。

それと、この助言案をつくられて、助言委員会の中でまだメール審議しているときにも、JICAにも当然オープンになっているわけですから、そこでまた見ていただいて、新たに、これは無理ですとか、これはできそうですというご意見をもらうことも全く可能なので、フィードバックはできるんじゃないでしょうか。

○鋤柄主査 じゃ、それはそれでお願いします。

27から29は、これは私で、結構です。

30番、31番。

○長谷川委員 30番は要りません。もう資料もつくられていますので。

31番は、先ほどの話も伺って、あえてまた助言で出して、その対応をいつの時点でやっってもらうのかというのを考えたんですが、スコーピング部分がこうして、刷り直すかで、スコーピング案をもう一回出せというよりは、報告書にちょっと反映させるという助言にしてみました。ちょっと書き取ってください。

表9.3云々のところは、最初は要らなくて、「現況調査手法」の前に、「本格EIAで採用した現況調査手法、予測手法、評価手法、基準の合理性と正当性を最終報告書案に明記すること。」で、あとの文章は消してください。

○鋤柄主査 次からは、環境配慮ですね。石田先生、32番。

○石田委員 32番、残したいんですが、先ほど鋤柄先生のほうで、14番はまずどうされ

るか。すみません、聞き漏らしましたが、14番は残されたんでしょうか。残されたのであれば、私はいいんですが。

○鋤柄主査 いえ、落としています。

○石田委員 29番も落とされたんでしょうか。

○鋤柄主査 はい。後ろのほうの長期モニタリングだけ残すかなというふうに思ったんですが。

○石田委員 わかりました。

○鋤柄主査 どういう種をどうやって情報を取るという部分が消えてしまっていますが。

○石田委員 何についての長期モニタリング……

○鋤柄主査 39番のほうで、検討・協議してくださるということですが、これを……

○石田委員 河川の生物のモニタリング、魚なのか、マンマイのモニタリングは29番に含まれてはいないんですか。

○鋤柄主査 淡水魚という言い方ではありますが、これは入っているんですが……

○石田委員 ナイルワニやカワイルカというのは、ここでは意識されている。意識されているのであれば、もう私の助言は要りません。32番は。

○鋤柄主査 そうですか。29は落とすことにしていたんで。

○石田委員 そうですか。だったら、例えば14番のほうが恐らく日本語としてはわかりやすくいいと思うので、14番を復活させるというのはだめでしょうか。つまり32番の私の文章よりも14番のほうがよりわかりやすいので、希少種プラス、あと魚類を広域で見えていただくこと。

例えば後半ですけども、「いいと思います」というのは、「魚類を含めて、広域の調査を行うこと。」というふうに提案したいんですが、いかがでしょうか。14番のほうが、よりいい文章だと思いますので。

○鋤柄主査 わかりました。じゃ、14が復活で、魚類を含めて、カワイルカ、イリエワニは、それは……

○石田委員 「大きな行動域を必要とします」というのは、僕は残したいんですね。私も同じ考えですから。

○鋤柄主査 明示したうえで。

○石田委員 はい、明示したうえで。

○鋤柄主査 「必要とすることを踏まえ」のほうがいいですかね。

○石田委員 はい。じゃ「必要とすることを踏まえ」。

○鋤柄主査 じゃ、それで。

○石田委員 じゃ、32番は一応よろしいです。

○鋤柄主査 次が、シタラキャ川について、岡山先生と、原嶋先生の。

○原嶋委員 33は、これはさっきのいいと思うので、一応とりあえず残して確認していただいて。34についてはむしろ……、ちょっとよろしいですか、34。33は、一応削除でどうかということですね。34は、今ちょっと申し上げますけど、「メグナ川河口における漁業に対する影響について、スコーピングでの位置づけを明らかにすること。」、そういうふうに言って、とりあえず、そういう形で結構です。

35は、もとの文のまま入れていただいて、「恐れがあるので対策を検討すること」。

そして、36は、また岡山先生から、その部分にコメントをいただければいいと思います。

石田先生がおっしゃったとおり、確かに問題があると思います。もし、石田先生、何かご意見があれば。

○石田委員 34番ですか。

○原嶋委員 35番。砒素。

○石田委員 いえ、よろしいんじゃないでしょうか。

○原嶋委員 以上でございます。

○鋤柄主査 岡山先生は……

○原嶋委員 35、36合体です。主に合体です。

○石田委員 非常に、言葉のあやかかもしれませんが、現実には、小さな事例で本格的対策が報告されていますので、効果的な対策だとか包括的な対策を検討することというふうにしてもいいと、あまり意味がないかもしれませんが。いいですね、そこら辺は全く考えなくて、多分大丈夫だと。

○鋤柄主査 37番、これは、このお答えを期待されていたのかどうかちょっとよくわからないですね。橋の防災効果ということで、第1パラグラフの最後の文章の部分だけが該当するのか、ちょっと。これは岡山先生にちょっとお伺いしましょう。

38番。

○長谷川委員 16を残すことにしたので、16に含めてはというふうなコメントをされたらいかがですかね。

○鋤柄主査 次が39番、これは長期のモニタリングはできれば進めていただきたいので、

「モニタリング頻度を落としても、長期の計画を検討すること。」ぐらいで。

○上條 最初はどこから……

○鋤柄主査 頭からで、「猛禽類など」からで結構です。よろしいですか。

「設定」ではなくて、「検討」では。何か。

○上條 モニタリングを今お話されているところちょっと、また双方の誤解があるとよくないと思って言っているだけなのですけど、猛禽類ですとか、あとイルカですとかワニとかいうもの、それは多分この橋の近辺ではなくてもっと離れたところにいると思うんですけども、現状として、こういう地域にはこういうものがありますというのを調べるのはいいと思うんですけども、それを聞いてここに書くのはですね。ただ、実際モニタリングということになると、特に明示されていないのもあるんですけど、影響範囲をどこまで見るかということですよ。

多分、この橋がある場所の上流・下流、どれぐらいとるかということだと思えるんですけども、そこには多分、カワイルカとかナイルワニとかはいなくて、もうどぶ川だということなので、ですから、そういうところであまりモニタリングしても、カワイルカとかナイルワニは別にいないと思うんですね。猛禽類も多分その範囲にはいないと思うんです。プロジェクトサイドの近辺には、ですから、モニタリングということになると、こういう工事をやっている、プロジェクトの影響範囲になってしまうので、そんなすごく大きな空間を調べるわけではないので。

○鋤柄主査 ええ。その点は、やはり誤解がありますね。

○上條 ですから、せいぜいこのプロジェクトの周辺何百メートルだとか、その範囲で。

○鋤柄主査 それは、この事業の範囲ではそうだと思います。なので、先ほど申し上げたような、国としてやっているような、そういうモニタリング計画との情報の交換ですとかといったようなことをやっていただけるといいかと、そういう意図なんです。

○上條 実施機関の範囲は多分かなり超えた仕事だと思いますけども。

○鋤柄主査 ええ。ですから、それとは別に環境白書のようなものをつくっていらっしゃる機関があるわけですよ。そちらがやられているモニタリング、それは何年かに一辺報告書が出ているというお話でしたけれども、かなり長期でおやりになっていると思いますので、そこと連携して、全体で図っていくとか。

○上條 もちろんこれは僕の想像もありますけども、多分そのような有益な情報は提供できないのではないかという気がします。このプロジェクトの周辺、影響範囲の中でのモニ

タリングになりますから。

○鋤柄主査 ただ、川ですから、その通過範囲にはなるのかなと。確か、ちょっと上流まではカワウソはいますよね。

○上條 ただ、非常に汚い川だということなので。このプロジェクトのやっている影響範囲というようなことは。

○鋤柄主査 何川でしたっけ、ドブ川というものもあるとおっしゃっていましたが。

○上條 このプロジェクトの影響範囲の中で、カワウソだとか何かがいれば、それは当然モニタリングしなきゃいけないと思いますけども、多分いないんですよ。プロジェクトの範囲の中ではないかと。カワウソだとか、ワニとか、イルカとか、猛禽類も。多分、モニタリングを長くやってもいないと思います。

○長谷川委員 ただ、まだスコーピングで一応Bとかになっていますから、これからの仕事ですよ。ですから、「必要な場合は」という一言を入れたら、必要な場合はモニタリングということにしたら。もし本当に想像以上に何かあって、これはという場合もあるでしょうから、ここで全部なくすんじゃなくて、必要ならば、ということにしておかないと。

○鋤柄主査 必要ないことは当然ないので。

○上條 もちろん、僕の言っている趣旨は、誤解が生じないようにというだけなのですが、双方の誤解がですね。

○鋤柄主査 そうですね、それは確かにおっしゃるとおり、いないものを、まだいないねといってモニタリングしているのもおかしいので、確かに。それも必要なこともありますけどね。「必要な場合は」というのは確かに大事なことだと思います。

○上條 河口部にいたとしても、150キロも先に行ってモニタリングしてこいというのは、ちょっと無理だと思うので。

○鋤柄主査 はい。そうですね。この事業の中で、事業の……

○上條 これは実施機関にやらせるわけなので、その実施機関が150キロまで先に行って、河口まで行ってイルカとか何かを調べてこいというのは、ちょっと無理だと。

○鋤柄主査 ええ。それは、ですから、先ほど申しあげましたように、実際にやっておられるところから情報をいただいたり、そういうような形で進められるんじゃないかなと思うんですけども。

○原嶋委員 前提としたら、その周辺に生息が確認されたということが前提ですよ。モニタリングをするときは。何が周辺かというのは、確かにおっしゃるとおりそこは3キロ

なのか10キロなのか100キロなのか、それは若干あいまいなんですけどもね。

○石田委員 それは、先ほど形成した助言に含まれているので、そのうえに必要があれば、この助言が生きてくるんじゃないですか。要するに、ワニだとかイルカだとか、調査することという助言に含めましたから、広域で。見つければ、これが生きてくるということではないんじゃないでしょうか。見つからなかったら、必要な場合に、将来に条件が変わった場合に生きてくるかもしれないけども、当面は要らないと。

あと、モニタリングするにしても、実際に調査に行くということもありますけども、水産局もあるし、それから環境省もある以上、そこら辺が出しているレポートもあるし、それから、バングラデシュって結構、イギリスにも人を送って、河川のビーオーを書かせているんですよ、イギリスの大学で。だから、そういうのも、今だったらインターネットで多分すぐ調べられますね。そういうことも含めると、かなり文献調査でもできそうな気はしますね、このモニタリングは。もし必要があるのであれば。

○鋤柄主査 そういう形で、「必要な場合」というのをここに入れて。

○上條 確認ですけども、影響のその範囲の中でという想定は当然あるよということではないわけですよね。プロジェクトの影響範囲の中でということですよ。

○原嶋委員 全体として、また主査のところでも修正していただくのがいいと思いますけども。あまりここでやる必要はないと思う。

○鋤柄主査 そうですね。考えます。

次、40番、これは書いていただいていますので、結構です。

41番も、スコーピングのほうのといえますか、手法のほうに書いていただいたので、これも結構です。

長谷川先生、ここは。

○長谷川委員 42番はどうでしょうかね。こういうふうに言っているから。ただ、残してもいいですか。何か大変おかしんだけど、助言も非常にタイミングが難しいんですよ。この場でいろんな反応をもらって、どういう感覚で残したものがどうかというのがなかなか難しいんですが。やめましょう。残しません。もう信頼します。残しません。

それから、43番ですけど、A・B・Cでいうと、文化、遺跡的なものには影響がないというふうになっているんですが、このシュナルガオというのは4キロ北方にあって、水のつながりの中での影響とか、あるいは橋ができることによって交通量の変化みたいなことで

の影響みたいのは到底考えられない。

○庄司氏 川、下流ですので水の影響はないと思いますけど、交通、下流に、メグナ橋から交通量が多くなって、振動ですか。振動で……

○長谷川委員 そういう、いわゆる振動という。

○庄司氏 かえって訪れる人が多くなるかなとか、交通量が多くなるとかで。

○長谷川委員 もし少しでも不安なことがあれば、やりやすいように、ここにちょっと書いておいたほうがやりやすいかなと思うんですけども。

例えば、「世界遺産の古都（シュナルガオ）への影響も調査すること」みたいな。調査というのも大げさですけども、何ですかね。それで、全く、今の時点で、スコーピング段階で、いや、そんなことはないということですかね。ちょっと私、土地鑑がないものから、よくわからないので。じゃ、取りましようかね。取ってください。

○鋤柄主査 ここから社会配慮で、石田さん。

○石田委員 では、いきます。44番、45番は、先ほど詰めていただいたので、落とします。

46番は残します。そして、文章はこの質問の文章をそのまま生かして、最初の括弧のところまでずっと、2行目の「それが」の後、まず「条件として」という言葉を取ってください。「それが可能になるような」ですね、「に働きかけ」を取って、「それが可能になるようなモニタリング体制を築くこと。」です。「それが可能になるようなモニタリング体制を築くこと」、ピリオド。以上です。

47番は落とします。48番も要りません。

49番は、特に漁業の流通について聞いているので残したいんですね。49番は、「仮に」という言葉をまず取ってください。その後、長いんですが、これずっと残します。「河川漁業が」から「想像できる。」まで残して、ピリオドですね。

次が、「漁業及び漁獲物」、魚は外しましょう、「漁業及び漁獲物の流通調査を行うこと。」以上です。

○原嶋委員 50番は残しますので、一旦ペーストしていただいて、一番頭に「バングラデシュにおける環境法だけでなく、住民移転・土地収用に関する法制度についても記述し、」で、「JICAガイドラインとの差異を明らかにすること」、とりあえずそれで結構です。

○山田 これは、RAPに記述するという意味ですか。

○原嶋委員 ええ。これも全域ですから。それはバングラデシュの例がどこかにあるとい  
いんですけど。

○鋤柄主査 いいですか。51番、いかがでしょう。

○原嶋委員 結構です。それ以降は要らないです。51、52、53は、特に不要です。

○鋤柄主査 54番も、これも削除で結構です。

じゃ、ステークホルダー協議・情報公開ですね。

○石田委員 まず、55番ですが、これもまた他の委員の方の文章がいいなと思ってしまう  
んですけども、60番の長谷川先生の文章が非常に具体的で明確なので、長谷川先生がもし  
60番を残されるのであれば。

○長谷川委員 結構ですよ、はい。

○石田委員 じゃ、55番は落としてください。ありがとうございます。

56、57は、理解しましたので落としてください。

○鋤柄主査 58番は、原嶋先生の。いかがでしょう。

○原嶋委員 58番は要りません。

○鋤柄主査 59番は岡山先生のことですが、基本的にはこのお答えでよろしいと思  
うんですが、最終的な確認はご本人のご判断ということで大丈夫だと思いますが。

60番は残す。

次、61番ですが。

○長谷川委員 61番は要りません。

○鋤柄主査 62番、これは単なる確認でしたので、結構です。

○長谷川委員 63番も要りません。

○鋤柄主査 以上です。

じゃ、再度頭から、確認をお願いしましょうか。では、最初からもう一度。

○奥村 それでは、再確認で、上から、残しているもの、また岡山先生に確認の方向でと  
いうことになるものを確認して参りたいと思います。

まず、2番、残す。

3番は岡山先生ですが、削除という方向で。

4番、5番、ここからしばらく削除。

それから、14番、鋤柄先生で、残す。

16番も残す。こちらはちょっと補足したほうがいいかと思うんですが、「本案件につい

て、EIA許可手続上の」なんですかね、文章を補足しますか。「不正行為を」というというあたりの。

○長谷川委員 青い文章が助言案ですか。

○奥村 そうです。

○長谷川委員 そうでしたらば、「EIA許可証の偽造や許可条件の不履行などの不正行為」ですかね。おかしくないですかね。

○奥村 17番、8、9と外しまして、20番は……

○鋤柄主査 19番、ごめんなさい、そのまま残す。

○奥村 そのままで。

○鋤柄主査 そうですね、20番もそのまま残す。またメールで多少変えるかもしれませんが、基本的に残す。ご検討いただくということです。

○奥村 20番も、岡山先生で、事実をお伝えしたうえで削除。

22番は残されました。

23番は残されました。

24番は資料の修正で対応。

25番については、残したいというご意見を岡山先生にお伝えして、判断していただく。

26番に関しては、貧しい人のキャパシティの限界を考慮し、それには、実現不能かもしれませんが関係機関に働きかけるといった観点で、何かできるのではないかという意見をお伝えしておいたうえで判断。

31番に関しては残されました。

33番は岡山先生で、削除の方向ではないかというご意見です。

34番、35番は残されました。

36番と35番は同じ。

37番、岡山先生にお伺いする。

38番は、16番にこれも対応ということで、お伺いする。

39番に関しては、いろいろありましたが、今の段階ではモニタリングの頻度を落としても、必要な場合は検討することを申し入れておくということで残しています。

46番に関しては、これも残されました。

49番に関しても残されました。

50番も残されました。

○山田 すみません、49番、若干確認させていただきたいんですが、流通調査というものの、その……

○石田委員 範囲ですか。

○山田 範囲というかイメージなんですけども、基本的に今時点の調査の範囲では、サイト付近でやられている漁業は、基本的には近くの店みたいな場所で売っているだけだと。

○石田委員 恐らくそうでしょうね。大規模なマーケットではなく。それでいいんです。それを明記していただきたいんです。

○山田 それを明記していただくと。

○石田委員 はい。どんな種類がとれて、どれぐらいの値段で売っていて、誰が買っているという、そういうのを書いていただければいいです。

○山田 わかりました。

○石田委員 大規模な流通調査ではありませんので、ご心配なく。

○奥村 59番については、岡山先生にお伺い。

60番についてはそのままということで、残すということですね。60番は残すということではよろしいですか。

○長谷川委員 60番、はい、残します。

○奥村 以上です。

○鋤柄主査 50番は残るんですよ。

○奥村 残す、ですね。

○石田委員 すみません、49番、もう一回見せてください。自家消費もありますので、最後、「漁獲物の消費及び流通調査」ですね。一番最後から二つ目の欄、「漁獲物の消費及び流通調査」ですね。これで、自家消費と外に向けるのと両方含まれると思います。

○青木 ありがとうございます。

では、最後に、スケジュールの確認の前に、委員の皆様、それから主管部から質疑等あればと思いますが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。

本日が4月16日で、次の全体会議は5月11日の金曜日です。こちら事務局から助言案第1稿を、今回は少な目ですので、主管部の確認も含めて、17、明日お出ししたいと思います。

その後、約2週間で、こちらからご提案としましては、4月27の金曜日ではいかがですか。その後にゴールデンウィークに入ってしまうし、だらだらと引き延ばすよりはと

はと思いますが。

○鋤柄主査 そうですね。

○青木 もちろん、7、8といったところでも間に合いますけれども。

○鋤柄主査 27日というのは金曜日になりますよね。

○青木 金曜日です。

○鋤柄主査 10日もあれば、他のところがちょっとわからないですけどもね。それでいってみましょう。

○青木 そうしましたら、17、夕方になってしまうと思いますが、にこちらからお送りしまして、27、これもその日中にいただければ十分かと思しますので、その金曜日をめどに最終版を作成するというので、主査の皆様始め、よろしくお願いいたします。

他に、特にご質問等ございませんでしたら。

○原嶋委員 1個だけ、先ほど一番最初に申し上げたことの繰り返しなんですけど、やっぱり同じところに二つね、本当に短い期間で投資するというのは非常に、個人的には違和感を覚えるんですが、そういう議論というのはあまりないんですか、率直なところ。

10年ぐらいでハードウェアがそんな、耐用限界が15年ということはないと思うんですけども、そういうところにこういう、二重投資するという言い方は失礼かもしれないけども、限りある資源をそういうふうを使うということについての議論というのはあまり重要視することはないんですかね。それはないのか、率直な質問でね。

○田中 私どもも当然それは、原因究明という話は、何でそういうことが起きて、それを繰り返さないようにしなきゃいけないのかは、そのとおりだと思っています。

ただ、やはり今、ダッカ、この都市の渋滞がもう元凶でございますので、そのために新しい橋だけつくるのかと。その橋はそのまま放置するのか。それもちょっと片手落ちになってしまいますので、どうしても他の道路が4車線化されて、ボトルネックになっているところではございますので、ここをやらないと、いかんせん、やっぱり事業効果が上がらないという事情はちょっとあるかなと思っています。

○原嶋委員 いずれにしろ、現状をよく調べて、よろしくお願いいたします。

○添川 すみません、追加で申し訳ありません。南アジア部より参加している者ですけども、先生ご指摘のような議論は実はもう5~6年前から行われており、私たち地域課においても何度も、先方国から要請が上がってきたのを却下してきた中で、最終的にやはり、もうどうしても緊急的に危なくなってきているので、何らかの形で支援策を検討したいと考

えました。ただし、今、田中課長が申しあげましたように、自律的に先方国が管理するような体制を前提にするということで、今回は有償を前提として対応することになりました。

○原嶋委員　そうですね。前回は無償なんですよ。

○田中　前回は無償です。

○添川　なので、この点、無償でつくった橋をもう一回無償で直すというようなことは、私どもでも一切受け付けないという形で対応しています。

○原嶋委員　ありがとうございました。

○田中　では、よろしいでしょうか。

○青木　どうもありがとうございました。また、よろしく願いいたします。

午後4時43分　閉会