

環境社会配慮助言委員会ワーキンググループ

エジプト「カイロ地下鉄4号線整備事業」

(有償)環境レビュー

日時 平成22年10月13日(水) 14:35~16:17

場所 JICA本部 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)

岡山 朋子	名城大学 学長室助教
高橋 進	共栄大学 国際経営学部教授
田中 充	法政大学 社会学部及び政策科学研究科教授
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
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>

小豆澤 英豪	中東・欧州部 中東第一課長
吉川 正紀	中東・欧州部 中東第一課

<コンサルタント>

井沢 滉	日本工営 株式会社
三嶋 照宜	日本工営 株式会社
大田 朋子	日本工営 株式会社
藤井 和人	日本工営 株式会社

<事務局>

河添 靖宏	審査部 環境社会配慮監理課長
鈴木 友美	審査部 環境社会配慮審査課

午後2時35分開会

河添課長 では、とりあえず最初に自己紹介だけでも始めておきましょうか。よろしいですか。

では、すみません、エジプト事務所のほう、聞こえますか。きょうはよろしく願いいたします。

高橋 はい、聞こえております。こちらこそどうぞよろしく願いいたします。

河添課長 では、関係者がきょうは多数にわたっておりますので、すみません、エジプト事務所のほうから簡単に自己紹介をお願いできますか。

高橋 では私から。私、エジプト事務所で本件を担当しております高橋と申します。よろしく願いいたします。

井沢 コンサルタントの団長をやっております井沢でございます。よろしく願いします。

三嶋 副団長をやっております三嶋と申します。よろしく願いします。

大田 社会環境を担当しております大田と申します。よろしく願いいたします。

藤井 施工計画を担当しております藤井と申します。よろしく願いします。

河添課長 どうもありがとうございます。

では、とりあえず、エジプト事務所の皆さんに当方の出席者を紹介させていただきます。

小豆澤 JICA中東・欧州部中東第一課の小豆澤と申します。よろしく願いいたします。

吉川 同じく中東支部中東一課の吉川と申します。よろしく願いいたします。

鈴木 審査部の鈴木と申します。よろしく願いいたします。

河添課長 審査部の河添と申します。よろしく願いします。

それでは村山先生からお願いできますか。

村山委員 助言委員会の委員の村山です。よろしく願いいたします。

松行委員 同じく松行でございます。よろしく願いします。

山本委員 委員をやっています山本です。よろしく願いします。

高橋委員 同じく高橋です。よろしく願いします。

岡山委員 岡山と申します。よろしく願いします。

田中委員 田中でございます。よろしく願いいたします。

河添課長 きょうはテレビ会議システムを使っています。発言されるときはお手元のマイクを入れてください。明かりがつけましたらマイクが入っていますので。

では、エジプトのカイロ地下鉄4号線環境レビューについての助言委員会ということでお願

いたします。

では、まず主査の選任ですけれども、全体会合を22日に予定していますが、ご都合が合わない方が多く、村山委員かあるいは田中委員のほうにきょうは主査をお願いしたいのですが、決めていただいてもよろしいでしょうか。

では、今回のこの案件の助言の取りまとめ、あるいは今回のワーキンググループの議事の進行については村山委員長のほうにお願いいたします。

では、念のため、お手元の資料ですけれども、今回のご質問いただいたものと、その対応についてJICAのほうで資料を用意しております。事前に送付したものと非常に分厚いEIAのレポートがあると思います。そういったものを今回参考にしながら進めていただければと思います。あともう1つ、直前ですけれども、武貞先生のほうからコメントをいただいております。このお手元にある武貞先生のペーパーですけれども、2つ四角で囲んであることがございます。この2つについて助言の文書に反映させていただければ幸いですということでお話をいただいておりますので、あわせてこちらのほうもご検討いただければと思います。武貞委員にもご出席いただく予定だったのですけれども、都合で来られなくなったということですので、その点、すみませんがお含みおきいただき、この2点についてあわせてご検討いただきたいと思いますというものでございます。

では、ここから主査に進行をお任せしたいと思っております。この議事の進め方についてですけれども、きょうは質問も多岐にわたり、あと回答案も用意しておりますので、皆様いかがでしょうか、文書は大体読まれたということで、こちらを改めて説明する必要についてはいかがでしょうか。特によろしければこのままご質問に対する回答・対応案についてやり取りをするような形で進めてもよろしいのではないかと考えるのですけれども。

村山主査 いかがでしょうか。もしよろしければもう質問・コメントに対する回答から入りたいと思いますが、これだけでも2時間で終わるかどうわからないので、よろしいですか。

それでは、いただいている質問・コメントを順次ご紹介いただいて、回答についてもご説明いただくという形で進めさせていただきたいと思っております。かなり量がありますので、早く終わるためには、1回全部説明していただくということなんです、それだと多分こちらの対応が間に合わないような気がする、随時ご質問、ご意見があれば出していただいて、イメージとしては10個ずつぐらい少し区切りを入れさせていただいて、一たんそこでまとめてまたご質問、ご意見をいただくというような形にしたいと思っております、よろしいですか。

それでは、最初、1から10ぐらいまで、簡単にこちらからの質問・コメントの趣旨を説明い

ただいて、それに対するご回答をいただければと思います。

吉川 それでは、簡単に説明させていただきたいと思います。

まず1つ目ですけれども、アデンダムEIAレポートについてですが、アデンダムEIAレポートは、EIAの作成後に軌道の一部変更が行われたため、その部分に関する環境影響についての報告書が作成されるものです。現在この部分については事業実施機関から承認機関に提出されてレビューを受けているところでございます。

変更箇所は、画面に写していますが、4号線の軌道の西側の端の駅5つ分になります。

2番目と3番目ですが、これは環境レビュー方針の評価内容と協力準備調査時のスコーピングマトリクスの評価内容との整合性についてですが、協力準備調査のほうのスコーピングマトリクスについてはフェーズ2を含んでおります。これに対して今回の環境レビュー方針はフェーズ1の部分のみを対象としているので、違いが出てしまっています。違いというのは、フェーズ2については地上部分があるのに対して、フェーズ1は地下部分のみですので、そこが主な違いになっています。

4番については、1号線から3号線までの経験がどのように使われているのかということですが、1号線から3号線まで、これまでの地下鉄整備事業においては工事中のモニタリング、環境モニタリングであるとか、その結果を把握するというようなシステムが構築されていませんでした。ただ、3号線工事において施工管理の一環として実施されている地下水位の調査などのデータについては、4号線の環境影響評価のほうで参考にして使われているということになっております。

今回の4号線については、3号線まででは構築されていなかった環境モニタリングのシステムであるとか、事業実施機関内に環境社会配慮を担当する部署の設立を検討するなどといった対応をするようにしております。

工事資材の調達であるとか建設廃棄物の処理に関する環境配慮については、施工業者の責任の下で実施されるというかたちに契約上なっております。

5番目、ウォータークォリティーの項で、デポからの排水に二酸化銅が含まれるとの記述が、事前配布させていただいた資料に含まれていたという話ですが、今回、補足調査の実施中に、電化の方式が架空電車線方式から第三軌条方式に変更されました。車両の上に電線を通すタイプから、車両のレールの横にもう1つ電気用のレールを通すというような形に変更しております。デポからの排水というのは架空電車線方式、車両の上の電線がパンタグラフ等で摩耗して銅粉が出る、それが車両に付着することで、車両を洗浄するときその銅粉が流出する可能性

を踏まえて書かれていたものであります。今回第三軌条方式、地上のレールを1本ふやす方式に変えましたので、そういった金属が流出するという可能性がなくなっております。

この点については、配らせていただいた環境レビュー方針の3ページの部分の確認部分を変更させていただいております。

6番の駅舎の排水についてですが、カイロの首都圏の排水は下水処理場で処理されて、処理水は専用灌漑水路を経て砂漠の緑化に使用されております。駅舎からの排水はこのシステムに接続されるものと考えられます。

7番目は、ナイル川の横断に関する影響ですけれども、ナイル川を渡る部分ですが、トンネルの上部が平均的に河床から7メートル深い位置となる予定になっております。トンネルの位置については、河床レベルの調査、地質調査のボーリングを行うとともに、過去の河床レベルのデータを把握した上で検討された結果河床への影響は予見されていません。

8番、9番が井戸に関するご質問ですけれども、カイロの水利用のほとんど、90%以上になります。ナイル川の河川水を水源としておりまして、今後も地下水利用が急増するという可能性は極めて低いものと考えられます。したがって現状の井戸利用が少ないということをもって、今後を含めた水利用の影響はないということと判断しております。

10番は生態系に関するものでございます。生態系について、環境レビュー方針には都市化しているもので影響はないというような書き方をしておりましたが、EIAレポートの中では、プロジェクトサイトに存在する動植物に希少種は存在しないということが書かれています。質問の中でエル・ローダ島の生態系が影響を受けやすいというふうにご質問いただいておりますが、エル・ローダ島の生態系への影響を受けやすいということも書いてあるのですけれども、同じようにEIAの中で、既に都市化が進んでいて、生態系は変化しているということも書かれています。現在このエル・ローダ島は都市の中心部になっている、ということもありまして、地上部に駅が建設されるということで生物種の生息域の変化であったり、ナイル川の水鳥などの生息地に直接影響を与えるようなことはないだろうということで、このような説明を環境レビュー方針の5ページのコンファメーション部分に追記させていただいております。

村山主査 ありがとうございます。

それでは、今の部分に関して追加のご質問あるいはコメントがありましたらお願いしたいと思います。特によろしいでしょうか。岡山委員。

岡山委員 余り的を射てなかったかもしれないのですけれども、私の質問のところでは4番のところなんです。

今EIAのところを開けているのですが、今までですと、プランニングの部分、それから工事のとき、それから供用時のときの環境影響評価が書かれていて、それに関して往々にして工事期のときのことだけで終わってしまっていることが多いという指摘をよくされていたのですが、私の質問は、これは何度も言うように、4号線の1つの変更部分だけのインパクト評価であるということで、その前後がすべてあるわけです。それで、ここでも書かれているように、前回の3号線の工事のときのデータはあるのですけれども、考えられますということで、実際はどういう影響があって、それがどういうふうに4号線で想定されて、なおかつそれに対してどういう対策を工事期にしようとしているのか、及び供用時どうなるかということがどこに書かれているのかがよくわからなかったのです。

吉川 書いてある場所ということですか。

岡山委員 はい。実際、逆にそういうことは評価しているのでしょうか。

吉川 環境影響評価の中では、3号線の実データのというのが使われているということはありません。が、実際の施工方法であるとかの計画においては、当然3号線で水位のモニタリングを参照した結果、シールドマシンによる工法というのを適用することができるということであるとか、そういった判断には活用されているという形です。

岡山委員 例えばですけれども、何かシールド工法ですと穴を掘って行って、コンクリートで固めるのですが、その骨材はどこから持ってきて、かつそこで掘ったときの土砂はどこに持っていくのか。それも3号線のときにはこうしましたというのが多分あって、なおかつ4号線もこうしますというのが計画としてあるのじゃないかなと思うのですが、その辺の説明をいただきたいなと。

吉川 資材を取る場所とか廃棄場所については、基本的には施工業者のほうで見つけてくるということになるのですけれども、ただ3号線でどうやっているかというのはある程度調べることができると思いますので、そこは確認するようにします。

岡山委員 お願いします。

村山主査 よろしいですか。山本委員どうぞ。

山本委員 今の回答に関連するのですが、質問には出さなかったのですけれども、工事期間の、シールド工法をやりますので、大量の土砂あるいは廃棄物、特にベントナイトも出るわけですね。その辺の記述がありましたのであえて質問しなかったのですが、所定の決められた場所に持って行って、ベントナイトはまた特別な場所に入れるようにしているというふうに書かれていましたので、納得したのですけれども、エジプトという国柄、どこへ持って行っても余

り問題にならないかなというようなイメージはありますけれども、持っていく場所は、そういう土砂とか廃棄物をちゃんと置けるような場所として設定されたところなのではないでしょうか。

現場を見られていませんか。

吉川 私は現場を見ていないのですが。調査団の方でわかりますか。

藤井 細かな情報は知らないのですが、一応カイロ市街から30キロ離れた地点という情報だけは聞いています。具体的な場所は今度確認しておきます。

河添課長 これは要確認というか、そういう場所柄であるかどうかということですね。

山本委員 確認しておいてもらえればいいと思います。

村山主査 ほかにはいかがでしょうか。よろしいですか。後でまた確認をさせていただきたいと思いますが、1から10の中では、コメントとして残しそうなのは、私が拝見する限り、今の4番で、岡山委員のお考えがまだ十分つかめてないのですが、3号線の影響評価と4号線の影響評価との関係の明確化ということですかね。

岡山委員 3号線に実際にデータがもう出ているはずですので、その……。

村山主査 わかりました。

それから、今の建設廃棄物の処理の問題ですね。

岡山委員 はい。

村山主査 私が拝見する限りは、あと10番の高橋委員のご質問・コメントの中には、コメントに類するものが入っているようですので、こちらコメントの一部になるかと思いますが、ほかにはいかがでしょうか。今すぐにお考えいただくのは無理かもしれませんが、とりあえずそれぐらいかなという気がするのですが、じゃ、またあとで確認をさせていただきたいと思います。

では、11番から20番まで、お願いいたします。

吉川 11番は、振動を工事中のみに限定していることの妥当性についてですが、軌道は平均的に地表から30メートル程度の深さに設置されます。したがって、これをもって供用時の地表への振動はネグリジブルという判断をしています。また、必要に応じて、振動軽減のための技術的な対応、例えば重量レール、レールの重さを大きくするとか、レールと枕木の間に緩衝材を入れる、弾性締結装置、そういうものを設置するというような対応を検討することとしています。

12番が高電圧施設の件ですが、高圧電力の引き込みというのは既存の送電線から直接行われる、変電所も既存送電線に隣接して建設される予定ですので、現状とほとんど同じ状況

ということで、現状より大きな影響が拡大するということはないと考えています。ここについても環境レビュー方針の18ページのほうの確認事項の書き方を修正しております。

13番ですけれども、工事中に有害廃棄物が発生した場合の処理方法について確認することということで、本事業において現時点では有害廃棄物の発生というのは想定されていません。ただ、仮に有害廃棄物が確認された場合には、地方自治体と環境担当機関のほうに連絡をして、確認状況に応じて処理方法に関する指示を仰ぐということになります。一般的には、土壌への流出処理を施した指定用地への廃棄などということになるのではないかと思います。

14番、工事排水処理ですけれども、工事排水は場内で1次処理を行った後に下水道へ放流されます。下水道施設がない場合には、河川放流基準に準じて1次処理を行った後に、河川や運河など、または地盤面への放水が行われるということと考えられます。

15番の文化遺産ですけれども、文化遺産についてはフィージビリティスタディの中で、地中の文化財についての簡易な調査を実施しております。この結果、重要かつ大規模な文化財というのが発見される可能性というのは極めて低いということが確認されております。今後事業対象地域の中では、土器片のような生活遺産が存在する可能性が高いと考えられている地域についての追加的な調査を行うこととしています。仮に文化財が発見された場合には、考古学最高評議会という機関がありますので、そちらのほうに連絡して指示を仰ぐという形になります。

16番の情報公開についてNATの本部へのステークホルダーのアクセスはどのようなかというところですが、NATの本部はカイロの中心部にありますので、地元の住民によるアクセスというのは、一般の公共交通機関等を使えば簡単にアクセスできることになります。

ステークホルダー協議について17番でいろいろ質問をいただいております。ステークホルダー協議の開催日は適切かというところですが、ステークホルダー協議の開催日は事業実施機関が選定した通常の平日ということになります。特に宗教的なイベントなどはない日で、ステークホルダーから実施日に関する不満などというのは確認されていない状況です。

それから参加者リストの中で地域住民とシビルソサエティというのを分けるべきではないかということですが、ステークホルダー協議の中の出席者名簿に記載された所属先を確認した結果では、シビルソサエティが22名ということになっていますが、NGOの関係者がこのうち5名いるということが推測できるということです。

次に、移転対象者の出席状況ですけれども、移転対象者のすべてが参加したかということについては、出席者全員の住所がきちりと書かれているわけではないので、確認することができません。

同じように、タクシーやミニバス等の関係者の出席についても、所属先等をしっかりと書いていただいているわけではないので確認することができません。

それから、説明会が住民にとって発言がしやすいようなものであったかという点ですが、説明会は地域住民の理解を深め、質問などが行いやすいようにアラビア語で行っております。

ステークホルダー協議での説明事項についてですが、ステークホルダー協議においては、用地取得、住民移転は可能な限り回避され、必要な場合はエジプト法とJICAの環境社会配慮ガイドラインに基づいて補償されるということなどが説明されております。今後10月の中旬にステークホルダー協議を行い、補償対象と補償方針を再度説明するということを行います。その内容について我々のほうでもしっかり議事録を入手して確認することとしています。

20番ですけれども、ステークホルダー会合におけるコメントはどのように反映されたのかということの確認を例示するなどして説明したほうがいいのではないかとということですが、ステークホルダー会合における主なコメントと対応というものを以下に例示しております。

地下鉄2号線の建設時に移転対象となった露天商は直前まで移転の話を聞かされていなかったというコメントがありまして、これに対して2010年、来週、住民移転に関するステークホルダー協議を行うこととして、移転対象住民に移転に関する情報が適切に行われるように留意するという対応がとられます。

それから、駐車スペースを駅のそばに設置するべきであるというようなコメントがありました。これに対して、バス、タクシーなどを含む駅周辺の交通手段との調整は、供用後の運営・維持管理を担当する機関によって関係機関、地方自治体等と協議されるということになっております。

それから、お年寄りなどのために駅にエスカレーターを設置するほうがいいのではないかとというコメントについて、駅にはそういった施設を設置するようにしております。

地下水のモニタリング用の井戸を深さごとに設定するべきというコメントもありましたので、これも、工事中の水位については深さごとに観測井戸をつくってモニタリングを行うということにしている。

こういった形でコメントに対する対応を行っているということを示させていただいております。

村山主査 ありがとうございます。

それでは、この部分でご質問、コメントありましたらお願いいたします。松行委員。

松行委員 すみません、15時半に退席させていただきますので、先にさせていただきます。

ですが、まず16番の情報公開についてなんですが、N A T本部はカイロ中心部にあるとありますが、具体的にこのステークホルダー、特に地元住民がこのN A T本部に行くのに大体どれくらいの時間がかかるものなんでしょうか。

といたしますのは、例えば日本とかで道路とかの建設をやる場合、こういった情報公開は、例えば地元の市役所ですとか、あともう少しローカルな場所でやると思うのです。例えばそれが霞が関に行かなければいけないということは絶対ないと思うのですが、この点まず教えていただきたいのですが。

吉川 カイロの中心部を主に走る地下鉄になりますので、端から端までバスで行くと1時間はかからないぐらいだと思います。

松行委員 結構遠いですね。本来であれば生活圏でやったほうがいいのではなかったのかなと思っています。

あともう1点、17番で非常にしつこくこういうふうに質問させていただいたのですが、どうしてこういったしつこく質問したかといいますと、そのステークホルダー協議で反対意見がなかったとありますが、反対しそうな人が余り来てないのじゃないかなというふうに、この参加者リストを見て思ったのです。それで、22名のシビルソサエティのうちN G O関係者は5名とありますが、このオーガニゼーションのポジションを見ますと、それ以外にも、この22名のシビルソサエティ、ほとんど専門家みたいな、何とか協会とか、そういった組織に属している人なんじゃないかなと思うのです。それで、もし何も組織とかが書いてない人だけが地元住民であれば、もう5人ぐらいしかなくて、それで地下鉄とかですと、反対をするのはやはり非自発的移転になる人とか、あとそれによって生活の糧が奪われてしまうミニバスの人とかだと思うので、そういった人たちが余り来ていないステークホルダー協議で反対意見がなかったから、じゃいいのかというと、どうなのかなと思って伺ったのです。

それで、平日にやって、それでステークホルダーからの不満などが確認されてないとあるのですが、これは参加されたステークホルダーからの不満がなかったということなんでしょうか。もしそうであれば、参加できた人は不満はないのは当たり前であって、参加できなかった方は不満を持っているのじゃないのかなというふうに思っています。

なので、私はここでステークホルダーから反対意見がなかったと書くのであれば、その10月に行われる住民協議の内容をしっかりと改めて見て、初めてそういうふうに言えるのじゃないかと思っています。

吉川 ありがとうございます。10月のステークホルダー協議については、後のほうにも書い

てありますが、より多くの住民の参加が確保できるような方法というのを検討して、新聞広告と、特に移転対象となるような露天商とつながりの強いようなN G Oに郵送連絡をすることによって、より多くの方々の参加をいただけるように工夫するということを考えています。これは24と25の回答に書いております。その結果についてはきっちりと確認すると考えています。

村山主査 ほかはいかがでしょうか。

私のほうからもコメントを出しているのですが、まず振動については、確かにネグリジブルかもしれませんが、少し最初のほうだけでも測ったほうがいいのじゃないかという気もするのですけれども。つまり、この点についてコメントを外す予定は余りないです。検討していただくということなので、検討の結果やらないという選択肢はあり得ると思いますが、そこをもう一度改めて確認をいただきたい。

12番は、こういうことでしたらコメントからは外す。これは考えます。

13番の有害廃棄物なんですけど、環境レビューの方針の中では、発生は想定されてないという表現になってないですね。有害廃棄物はエジプトの方式で処理されるだろうみたいな表現になっているので、この回答とは違うような気がします。ですので、もしこういうふうにお書きなのでしたら、レビュー方針を変更いただきたいですね。それがあればコメントの扱いをまた変えたいと思いますが。

吉川 有害廃棄物のところについては、環境レビュー方針のほうを修正するというところで考えたいと思います。

村山主査 ほかはいかがでしょうか。

岡山委員の15番についてですが、これはこのプロジェクトについては非常に重要な文化遺産の点なんですけれども、コメントとして生かすかどうかですが。

岡山委員 後半の部分だと思うのですが、何らかのものが全く出ないという可能性も少ないとは思いますが、文化的に非常に貴重なものはまあ少ないだろうということで、それは理解しましたけれども、そうですね、後半部分だけ抜いて、何らかのものが万が一見つかった際にはということで残してもいいのではないかとはいいます。

村山主査 万が一という条件つきで生かすと。

岡山委員 よくわからないのですけれども、京都などでは出て当たり前じゃないですか。ああいうところの地下鉄は、変な話なんですけれども、出たものを全部取っていると工事が進まないの、暗黙の、どこかという多分基準を決めて、ここまではまあいいとしましょうというのが多分あると思うのです。そういうことが多分エジプトでも、これだけの文化財の宝庫のよ

うな国ですから、何らかのクライテリアはあると思うのですけれども、その辺がわからなかった。何らかの整理をされているのであれば。

村山主査 今の点、何か追加のコメントありますか。

吉川 まさにおっしゃるとおりで、動かせない神殿みたいなものが見つかってしまったケースと、動かせるものが見つかったケースで対応が変わってくるというようなことはありまして、この事業の範囲の中では、小さなものというか、動かせるもの、かつ重要性の高くないものが見つかる可能性というのがあります。

大きなものとか重要なものが見つかった場合には、計画変更というのは考えることになるということになります。

村山主査 それでは、これまでの調査である程度確認はされているということを前提に、万が一重要なものが出てきた場合の対応についてコメントを加えるということですかね。表現はまた検討したいと思いますが。

それから、16番の情報公開については、松行委員からコメントがありましたように、アクセスしやすい条件だったかどうかを再度確認をいただきたい。

あと、17番のステークホルダー協議については、後のコメントにも出てきますが、丁寧な住民意向の確認をお願いをしたいということでもよろしいでしょうか。

松行委員 あと、武貞先生も書かれているのですけれども、10月の住民協議会の内容をもって判断をしていただきたい。

村山主査 それは後からまた出てきますので、そこで再度確認をしたいと思います。

ほかの点はよろしいでしょうか。高橋委員どうぞ。

高橋委員 先ほどの村山委員の11番の振動の件ですけれども、私の先ほどの10番と関連をしますが、このE I Aには振動によって地表部の小動物、爬虫類とかネズミとか、そういうのに影響があるかもしれないようなことが書いてある。ただあるからそれが問題かということ、多分問題にはならないと思いますけれども、そういったことも含めて本当に問題があるのかないのかということで、ぜひこの振動についての影響評価をお願いをしたい、そういうふうに思います。

以上です。

村山主査 わかりました。10番との関連でも考えていただきたいというふうに思いますね。

それではほかにいかがでしょうか。また後で全体を通じて確認をしたいと思いますが、もしよろしければ次の21番から、切りが悪いですが、30番までにしたいと思います。ここまでとり

あえずお願いいたします。

吉川 21番はリセトルメント・ポリシー・フレームワークの位置づけということですが、現在このリセトルメント・ポリシー・フレームワークというのは策定中で、JICAによるアプレイザルの前までには最終ドラフトが提示されることになっています。我々のアプレイザルとしてはこれの確認を行うということになります。

このリセトルメント・ポリシー・フレームワークの骨子というのは配布させていただいた資料に含まれているので、これに基づいて助言をお願いするということでもあります。

22番は非自発的住民移転の影響を最小化するための工夫、具体的なものというのはどういうふうになっているのかということですが、具体的な方法としては、既存の道路の地下を利用することで、代替ルート案の検討も含めて、可能な限り地上に影響を与えることが少ないルートを選んでいくということ。

工法は、駅間はTBM工法を使い、う。地上部の改変工事は駅の部分のみとしていることで地上の影響は少なくなります。

それから、必要に応じて上下2層式のプラットホームを使うことで、特に建物の基礎の部分への影響というのが少なくなるということがあります。

また、駅の出入り口を道路の歩道につけるなどの工夫をして地上の住民移転という可能性が少なくなるような工夫をしております。

23番について、補足調査の社会経済影響が書かれている部分ですけれども、ステーション12以降の記述がないということですが、ステーション12から16についてはすべての出入り口が歩道または公共施設に設置されますということですので、影響がないということが確認されています。

24番、25番は、補償対象者すべてに説明が行われているか。それから非正規住民などを含めてしっかりとした議論が行われているのかということですが、現地のエジプトの法制度上、用地取得に関するデクリーというものが発行される前には事業実施機関が移転対象住民と直接コンタクトをとることができないという決まりになっております。こういう制限の中で新聞広告等によってステークホルダー協議であるとか、そういった情報がしっかりと広く周知されるような工夫をしているということです。

今月に行われるステークホルダー協議においては、先ほども申し上げましたが、影響を受ける住民の参加がしっかり確保できるように最善策を検討した結果、新聞広告と露天商と関係を持つNGO等への郵送という形での連絡を行うことで、広くステークホルダーに周知がされて、

参加が確保できるような形で工夫をしているということになります。

26番ですけれども、反対意見だけではなく、懸念や不安の声についても聞き届けているかということを確認しなくてはいけないのじゃないかということですが、今月行われます協議の議事録は入手して、被影響住民の意向、反対意見に限定しないで、懸念や不安という声がどのように確認されているかというものを確認したいと思います。ここについてはレビュー方針の10ページのほうで追記しております。

27番ですけれども、10月の協議の内容をしっかりと事業に反映することですが、これは先ほども申し上げますとおり、協議議事録を入手の上、被影響住民の意向や協議事項のリセトルメント・ポリシー・フレームワークへの反映状況等を確認するというにいたします。

エンタイトルメントマトリクスにおける実施担当者が不明な部分ということですが、事前配布させていただいた補足調査のうちの一部について記載漏れがありまして、そこについてはこちらに書きかえておりであることを確認しています。

ベリーブアへの対応ですけれども、正規居住者のみに対応になっているようにも見えますが、非正規住民にも同様の措置がとれるように確認することですが、ベリーブアについては合法、非合法にかかわらず、生計安定化支援または職業転換支援を受ける対象となります。

それから、補償、支援の判定を行うアセスメントコミッティーのメンバ構成や運営方法について公正を期すことということですが、アセスメントコミッティーというのはエジプトの国内法上で設置が求められているものであって、構成は地方自治体、環境担当の省庁、公共測量機関、事業実施機関というふうになっております。一方でJICA環境社会配慮ガイドラインに基づく補償内容をきっちりと確保するために、このアセスメントコミッティーとは別に、事業実施機関による査定というものを行うようにしています。

以上が30番までになります。

村山主査 ありがとうございます。

それでは、この部分に関していかがでしょうか。

武貞委員からいただいている資料では、番号が違うようですが、21番に関しては具体的な助言案をこの四角の中でいただいているということによろしいですね。

河添課長 はい、この四角の中のコメントを生かしてくださいということです。

村山主査 わかりました。

河添課長 この内容についてご確認いただきたいということです。

村山主査 24番についても四角の中の助言案があるということでもいいですね。

河添課長 そうですね。24番ですね、はい。

村山主査 はい、岡山委員、すみません。

岡山委員 これはもう4号線の話ですし、全体の計画も大分カイロの市民には行き渡っているのじゃないかなと考えられるのです。そういう中で、今回この4号線がこういうふうになりますよということが新聞広告等で周知されているというのは新しい情報だったのですけれども、それはそれでいいと思うのです。こういうことが先に公開されて、知らしめられていくことで、それに関係する人が多分ステークホルダー協議に入ってくるのだと思うのですけれども、だけ気になるのが、例えば非正規な住民や途上国の首都にありがちなスラム街といった、もしそういうところを通過するような場合に、そういう方々に、対応も各国にあるのでしょうかけれども、そういう情報が行き渡っているかどうかというのが少し不安なんですけれども。

吉川 今回の路線が通過する場所というのが街中の街中というところなので、スラム街というようなところはないです。ご指摘のようところが懸念されるのが、動かせる形の露天商などかと思しますので、そういったところと関係のあるようなNGOに直接連絡を差し上げて、そちらからのラインでも話が伝わるような形というふうに考えているところです。

村山主査 よろしいですか。

30番のアセスメントコミッティーの関係ですが、先ほどのご説明ですと、このアセスメントコミッティー以外に別途JICAのほうで査定機関をつくられるという理解でよろしいですか。

吉川 JICAではなくて、事業実施機関の中に査定を行う部門をつくるということです。エジプト法令とJICAのガイドラインのギャップがある場合には、そこで査定に差が生まれて、JICAのガイドラインに基づく補償を行うということになると思います。

村山主査 差というのは、具体的に言うと支援の部分ですかね。

吉川 支援であったり補償費であったり。

村山主査 補償費も含める。

吉川 はい。

村山主査 わかりました。

ほかはいかがでしょうか。よろしければ次のところに行きたいと思いますが。

では、31番から、切りが悪いですが、40番まで、お願いします。

吉川 31番は移転対象住民に対する代替地の必要性、またその確保ができているのかというところですが、今回は移転対象者数、移転世帯数が11世帯で、非常に少ないというところがありまして、大規模な移転地の確保というのは必要ないだろうと考えております。したが

いまして、代替地について、現時点で確保するというよりは、必要に応じて確保するという  
ことで対応可能と考えています。

32番が移転に関する合意書のようなものを締結するのかということですが、現地法の  
手続きにおいては補償費用の算出結果について開示して、不服がある場合には被影響住民から  
地方自治体への不服が申し立てられます。不服がない場合には所有権譲渡に関する書類にサイ  
ンしてもらい、これがアグリーメントになりますということです。

住民移転に関するモニタリング項目については確認しなくてはいけないというふうにレビ  
ュー方針の中で書いております。住民移転のモニタリング項目は環境レビュー方針のアタッチメ  
ントとしているモニタリング内容に追記いたします。また、E I Aレポートの中にモニタリン  
グ項目が書いてあるのですが、それはエジプト政府の想定なのかというご質問ですが、  
E I Aレポートに掲載されているモニタリング項目というのは、エジプト政府の環境関連の承  
認機関が承認したモニタリング項目になります。

それから、34番について、モニタリング過程において、可能な限り直接、頻繁に移転補償対  
象者からの意見聴取が行われることが望ましいということですが、モニタリングにおい  
ては被影響住民からの意見聴取というのは行われることとしています。

35番、補償対象者と非対象者の線引きによっては、コミュニティ内の対立や紛争が生じる可  
能性はないとは言えないのではないかということと、当初補償対象となっていなかった人た  
ちに影響が及んだ場合にはどのような対応がとられるのかということについてのご質問です  
けれども、コミュニティ内での対立や紛争の可能性が全くないとは言えないと思っております。  
当初想定されていなかった被影響住民が出てしまった場合の補償についてはこれから事業実施機  
関と協議していきたいと思っております。

36番は、R P Fの実施のための予算規模に関する情報ですが、一応この予算規模に関  
する案というものは用意がされつつあります。ここについては環境レビュー方針の中で確認事項  
として加えさせていただいて確認することといたします。

37番から40番までというのが地下水のモニタリングに関する事項になるのですが、地  
下水のモニタリングについての頻度は月に1度、期間はトンネル工事等の地下水に影響を与  
える可能性のある工事の実施中と、その工事が終了した後の3カ月程度と考えています。施工の  
区分によってタイミングが異なってくるという意味で、工事の実施中と工事の終了後3カ月  
という表現をしています。

ということですので、工事終了時期によっては供用後にモニタリングが行われる可能性もあ

りますし、ほかの工区の工事を実施中においてもモニタリングが終わっているという場合もあり得るということになります。

こういう形で環境レビュー方針のアタッチメントを修正させていただいております。

40番までは以上です。

村山主査 ありがとうございます。

それでは、ここの部分について追加のご質問、コメントがありましたらお願いいたします。

武貞委員からの質問・コメントについては一応了解をいただいたということでいいですね。

河添課長 はい。

田中委員 37、38、39、40と、地下水の関係のモニタリングのことが出ております。関心の深いところだと思うのですが、このG 1とかG 2とか、たしか観測井を設けるということになっています。これは位置的にどのあたりかというのはどこかに載っていましたかね。資料が豊富で見切れない。

村山主査 何かうる覚えですが、距離的なものはあったような気もしますが。

吉川 一応257ページの図面に載せて。

田中委員 小さいですね。しかもこれ、カラーじゃないのでわからないですね。

多分この後の41番にも関係しますが、基本的には工事中と供用段階で2段階でやるという、そういう理解でいいですね。

吉川 そこは工事の終了後3カ月ということになるので、一番最後の工事の3カ月後となると供用後になる可能性というのもあります。

田中委員 地下水については供用後も監視するというふうにはなってなかったでしたか。

吉川 供用後も監視するという表現になっていましたが、より明確に表現すると、セクション毎の工事終了後3カ月ということを表示したかったということです。

田中委員 それはあれですね。

吉川 すみません、表現が。

田中委員 これは高橋委員からも同じ趣旨のことが出ているのですね。

村山主査 高橋委員はこの点よろしいですか。

高橋委員 その3カ月というのが私も判断しかねますけれども。

吉川 雨が降ったりとか、そういう季節のない地域だったりするので、3カ月ぐらいで考えたというところがあります。季節がないということと、供用後にそれほど地下水に影響を与えるようなものではないですので、月次で3回モニタリングして影響がなければ大丈夫だろうと

いう考えでいるということです。

田中委員 考えさせてください。もう少し期間を長くするか、あるいは異常が出た段階での対応を明記するとか、何かそういうことがあるかなと思います。つまり、確かにご説明資料の中に、ここは軌道が通る場所が地下水への影響を余り及ぼさないところだ、何かそんな趣旨の記述でしたね。問題ないということで書いてあるのですが。

村山主査 山本委員。

山本委員 地下水のところを読んでいて、たしか、ここは山から流れてくる地下水とか、そういうものじゃなくて、ナイル川からしみ込んで出ていく地下水だというふうに書いてありましたね。だから普通の地下水と全然我々の判断は違ってくると思うのですが、ナイル川はちゃんと水があるわけですけれども、川の水がしみ込んでいく、それで地下水になる速度みたいなのは測られているのでしょうか。

吉川 はい、速度はすごく遅いということ。数字は今確認します。平均導水勾配が1万分の1以下であるということです。

山本委員 どういうふうに判断したらよいかよくわからない。速ければ地下水に多少工事中影響があっても、また満たされるというのはあると思うのですが、遅いということは、仮に地下水が工事によって少しくみ上げられちゃったりすると、そこがまた満たされるのにかなり時間がかかるという意味になりますか。

吉川 そうです。乱されてしまったらそういうことなんでしょう。ただ、乱されにくいという、ほとんど乱されないということなのではないでしょうか。地下水が動かないので。

山本委員 問題ないと判断しましたというのがどういう意味なのか。

吉川 局所的に水が流れる部分があったとしても、全体としてはほとんど水が動かないというふうに判断できるということです。

山本委員 広い範囲に影響はしないという、そういう意味ですね。

吉川 そうです。

村山主査 よろしいでしょうか。

それでは最後、41番から49番まで、ご説明をお願いいたします。

吉川 41番は、モニタリングの供用段階の各項目の監視期間の考え方ですけれども、ここについては確認いたします。

それから、モニタリング項目の中で、テレストリアルライフもモニタリング項目にE I Aの中ではなくてはなっていますが、環境レビュー方針の中のモニタリング項目には含まれていない、この

相違はなぜかというご質問ですけれども、別の質問・で回答させていただいたとおり、生態系への影響というのはネグリジブルであると判断しているので、今回のレビュー方針には含めていないということになります。

43番ですけれども、気温、廃棄物、労働安全・衛生における定期的なモニタリング結果の反映方法を明確にすべきということですが、工事中のモニタリングに関しては事業実施機関、供用後のモニタリングに関しては運営・維持管理機関というところで行って、必要な対応が実施されますということになりまして、操業段階の気温や労働安全・衛生管理につきましては、運用中の地下鉄路線においても現在も運営・維持管理機関により対応されておりますので、同じような対応が行われるものと考えられます。

モニタリング計画の一部で実施機関が不明確な場合があるということで、実施機関の特定は行うようにします。

モニタリング結果の公開方法についてどのような形式が可能か確認するということですがけれども、現在のエジプトの法令上ではモニタリング結果の公開に関する規定というのはありません。ですので、公開の可否を含めて協議を行わなくてはならないということになります。

苦情処理システムについては、正規居住の人や事業者だけでなく、非正規の居住者、事業者についても支援することにするということと、システムの実施体制や運用方法の具体化をはかるようにということですがけれども、苦情処理機関は地方自治体と事業実施機関の2つに設置されることになっておりまして、事業実施機関に設置される苦情処理機関は、すべての被影響住民、これは合法、非合法を問わず、すべての被影響住民からの事業実施期間中の苦情を受け付けるということになります。

苦情に対する有効的な解決策が見つからない場合には、エジプト法に基づいて裁判が行われるということになります。

苦情処理機関の仕組みについては、事業実施機関から被影響住民に通知されます。具体的な仕組みについては確認する必要があります。

47番ですけれども、マスタープランで地下鉄の優位性が高くなっていることについてですが、対象地域は都市化が進んでおりますので、地上の交通システムの開発というのは極めて困難であるということもあり、初期段階からエジプト政府側も否定的というふうに聞いています。

交通渋滞や道路依存率の低減というところに対して予測される影響を明示するようにということですがけれども、ここについては環境レビューの中では含めていませんが、カイロ市内の輸送手段における地下鉄の割合が、このプロジェクトをやることによって、2008年の12.2%から

2027年の17.8%まで増加する見込みというふうになっています。

49番ですけれども、地下鉄の料金設定についてですが、これについても環境レビュー方針には含めていないのですが、今回の4号線の乗車料金については、1号線から3号線と同じレベルで設定される予定となっております。この地下鉄の乗車料金は区間を問わず一律1ポンド、0.18ドルになっています。今現在運行している1号線、2号線では、1日約200万人の乗客数を記録しています。ですので、かなり使われているというふうに考えていただけたと思います。

以上です。

村山主査 ありがとうございます。

それでは、最後の部分、いかがでしょうか。高橋委員。

高橋委員 48番とか49番とか、場合によっては47番も関係するかもしれませんが、記述してあることの具体的な中身は環境レビュー方針には含まれていないかもしれませんが、そもそもこの事業を行う目的と申しますが、こういったことも含めて、その影響がと申しますように、目的が達成されるかどうかということについては、レビュー方針ではないかもしれませんが、今回はご説明いただきましたが、何らかの形でやはりきちんとご説明いただく必要があるのではないかなというふうに感じておりますけれども。

河添課長 この点は、助言の範囲というところもあり、あと、今度の全体会で一度お話しさせていただこうとは思っておりますけれども、事業のそもそも、あるいは技術的な面について助言をいただくのは環境社会配慮助言委員会の範囲を超えているのではないかと申すのです。やはり我々の立場としては、助言いただきたい事柄は環境社会配慮上のものかなというふうには感じております。その一方で、多くの委員からこのような事業面あるいは事業の成否、そちらのほうについても要検討ということはお話もいただいておりますので、ある意味その区切りのところは共通認識を持って進めていったほうが、いつもこのやり取りで喧々諤々というのも非常に恐縮ではありますので。

村山主査 どうぞ、岡山委員。

岡山委員 毎年、毎回毎回私も同じことを申し上げているのですけれども、そもそも論を言っているつもりは余りないのですが、例えば環境レビューをこう行いましたという、その方針についての助言をと申すことであれば、例えば48なんですけれども、やはり気になったのは、公共交通機関を今つくろうとしているときに、本来であれば、それは道路の依存率を下げたって、トリップ率を変えるということは、例えば大気汚染に関しても、CO<sub>2</sub>の発生に関しても、削減効果が必ずあるはずで、それは供用時の環境影響にほかならないわけですし、事業

としての正当性というか、環境的な意義というのは非常にあると私は考えているものですから、あえて、難しいのはわかるのですけれども、例えば現在の全体の計画と今回の計画とその後ということになる、難しいのですけれども、例えば人口がこのくらいふえるでしょうと。その中においてここでもあるように2027年には逆に言うと20%いかないのですかと思うのですけれども、少ないですね。それは結局道路のほうにもまだばんぱんにあるのだろうなと推測できるのです。

それも含めて、こういう考え方で、でも全体としてこのくらい環境影響を減らそうと思っているのですということが明確にわかると、我々としても非常にこの事業を評価するに当たって、あるいは環境レベルそのものを考えるに当たって参考になるのだけだなというふうに思うのです。

河添課長 趣旨としては、そういう意味ではこの事業のインパクトとして、気候変動とか、そちらのインパクトの話をご質問としていただいて……。

岡山委員 少なくとも交通のこういう案件であれば、大気汚染と、多分トウソウ法もあるのですけれども、でも一方でCO<sub>2</sub>削減というのも間違いなくあると思います。

河添課長 確かに今ドナーの間でもパリ宣言の中にMRVの考え方、計測、報告、あと評価、それについては積極的に途上国の支援を行う中でも明らかにしていきたいと思いますという動向があります。それは最終的には我々の、日本のODAがどれだけ削減に貢献したのかというところにもあらわれてくるということになっています。ですので、その方法に基づき、現在JICAの中でも取り組みを始めようということで、MRVのやり方については今まさしく取り組み始めているところです。ですので、その手法をもって、我々もどれだけ貢献するのだ、その手法がちゃんと適用されているという観点が必要だとは思いますが。

田中委員 今の関係で、このトリップ数のシフトとか、あるいはどのぐらい交通量あるいは交通渋滞緩和に貢献するかという評価はされなかったのでしょうか、このプロジェクトの評価として。

吉川 通常の形で評価は行っております。先ほど20%にはいかないのかというようなお話もありましたけれども、全体の輸送量というのが非常にふえてしまうので、数としては非常にふえているのですけれども、率は18%程度となります。ほかの指標等も、今準備はしてないですが、それは当然やっております。

田中委員 今岡山委員のお話なのは、そういう評価がなされていないことが問題だということじゃなかったですか。そうではないですか。

岡山委員 　　というか、環境レビュー方針に含めていませんとあるのですけれども、これはまさしく環境に関する影響なので、逆にここに表記されていてもいいのじゃなかったのかなと思うのですけれども。という意味です。やってないということは多分ないだろうなとは思っているのですけれども。

村山主査 　　恐らくレビューで扱うべきと考えておられるのはネガティブな影響で、ポジティブな影響についてはまだ含まれてないという感じですかね。

河添課長 　　あと、環境なのか、それとも事業そのものか、そこら辺の切り分けが何かグレーなんですね、ここは。

田中委員 　　そこは微妙で、私は委員として見ると、今言ったように環境レビュー方針にこうした事業目的、事業効果のようなものをどこまで、例えば今回で言えばこの文章ですね、環境レビュー方針と書いた、これをどこまで出すかというのは微妙なふうに思いますね。やはりこれはこれでこういう、本体レポートといいますが、E I Aなり本体レポートがあって、その中のあるところにフォーカスして、ここについて意見をもらいたい、こういうことになっているわけですね。したがって環境レビュー方針のバックグラウンドにはこれがあると、こういう、本体レポートで事業評価が行われていると。

そうすると、事業者側の言い分としては、その部分についてはこのページのここに書いてありますというように言われれば、そこもあわせてご検討くださいということかなという趣旨なんだと思ったのです。つまり、事業効果の判定に、例えば数値に照らしたときに、例えば環境上の評価はこれではおかしいのじゃないかとか、環境レビューの方針がこれではおかしいのじゃないかということであれば、それは十分環境レベルに対する意見かなと思うのです。

つまり、パーソントリップのこういうシフト変更率、改善率から見たときに、こういう環境評価の考え方はおかしいとか、もう少しこういう点の改善が見込めるのじゃないか、あるいはこういう点の負荷がふえるのではないかということはあると思います。

岡山委員 　　事業のアセスメントを行うときの考え方なのか、E I Aだって言っているものですから、これは多分事業そのものだけ、もっと言うと、先ほども供用後のことが、期間の問題が少し問題がありましたけれども、供用後のことは実は余りやってないのです。ですけれども、本来であれば何かこの、目的かというような話がありましたけれども、に対してどういうふうな方針を持ってこういう事業を行うのですということと、ただその事業そのものの環境インパクトと、及びやはりその事業を行ったときの環境インパクト、両方表記されるといいのかなと思うのですけれども。それはオーバーなんですか、行き過ぎなんですかね。

田中委員 供用後の話は、さっき、環境評価なんですね、環境モニタリングで環境上の影響が出てくるのが予測されるので、そこはしっかり供用後も監視しましょう、そういう点でのモニタリングということだと思ふのです。

岡山委員 そうですね。事業によるものですね。供用後に関しての全体の事業がどう社会の中で役立っているのか、役立たないのかということは余り関係ないと。

河添課長 事後評価の話も入っているのですね。参考までに、事後評価というのは、円借款の場合ですけれども、事業が終わった2年後と、あと7年後に実施されています。そういう中で実際の効果がどうだったのかというのを評価している仕組みはあります。

岡山委員 社会に対するインパクトはそうだと思うのです。でも環境的なインパクトって余りないのじゃないですか。

河添課長 その意味ではこれからモニタリング管理ということでやっていくことになります。実際に各ドナーでも言われていると思うのですけれども、モニタリングのほうに余り重点的に取り組んでいなかったねという、世銀の中でも反省があるくらいなので、これからは環境レビューでやった、あるいはそのときの環境マネジメントプランというのがどういうふうに管理されているのか、あと供用後とか、どういうふうに推移しているのかというのはしっかりモニタリングをしていく必要があり、この点は、ガイドラインにも記されているとおりということだと思います。

村山主査 このあたりは、まだこちらのスタンスというか、方針もはっきりしないところもあるので、この案件に限らないのですけれども、回答として環境レビュー方針に含めてないからという言い方で適切なかどうかは気になりますね。ガイドラインの記述を見ると、今確認したのですが、あくまで環境レベル段階と書いてあるのですね。この段階で一度助言するというものですから、必ずしも方針だけを対象にしているわけではないというふうに解釈できますから、今の段階で助言できることは何かというふうに考えれば、その方針だけじゃないような気がしますね。

田中委員 こだわるようですが、例えば48番ですと、目的、予測される影響の明示をすべきであると、これは環境レビュー方針の中に明示すべきであると。それから具体的なトリップ率や量のシフト、変化の度合いを明示すべきであると、そういう意図ですかね。この明示をというのは、要するにわからないので教えてほしいという質問形なのか、そうではなくて環境レビュー方針にそういうことを明記するという、明示すべきだというコメントなのかですね。

岡山委員 環境レビューなので、例えばなんですけれども、我々が例えばLCAを積んだと

きには最終的なCO<sub>2</sub>削減量及び率としか出さないのですけれども、それを計算するときの根拠の数字が多分このトリップ率であったり人口増加であったりすると思うのです。ですので、それはどこでもいいのですけれども、多分明示された方が、我々としてもその数値を評価しやすいというものはある、安心だとは思っています。そういう意味だったのですけれども。

田中委員 つまり、ですから例えばCO<sub>2</sub>の評価をしたときに、CO<sub>2</sub>の評価はこういうふうになっています、どこか記述があったと思うのですが、実はその根拠を、トリップ数とか、例えばこちらのレポート、ここに載っていますという説明がつけばいいということですか。そうではなくて、トリップ数や、ここで言うと具体的には量もこの環境レビュー方針の記述の中に含めてほしいという意図ですか。

岡山委員 フィージビリティスタディではやっているのであれば、そういうデータとしてあったほうがいいと思います。

田中委員 そういうことであればそういうふうに……。

村山主査 事実確認として、この評価はされているのですか、されてないのですか。

吉川 しています。

河添課長 EIAの中には載ってこないけれども、協力準備調査としての中身には載っているというか、そういう仕組みですね。

村山主査 もしそれであれば、そのあたりを回答の中に十分お書きいただければいいと思いますけれども。

あと30分弱ですので、このあたりで一度切らせていただいて、全体として、山本委員どうぞ。

山本委員 今の46番の苦情処理システムと、それから最初のほうの4番の過去の経験を生かすという点に絡むのですけれども、46番の苦情処理システムというのは、今回このようにつくるとのことだと思いますので、自治体と事業実施機関に苦情を受け付けるのをつくる。これと、最初のほうの4番の、過去の経験の本事業への反映というところと絡むのですが、1号線から3号線までが既に動いているとして、それは事前に通知されて工事がされて供用されている。この過程の中で、現在までいろいろな苦情とかそういったもの、あるいは訴訟が起きたとか、そういったものが関係機関のほうに上がっているのがあるのじゃないかと思うのですが、そういうものは調べられておりますでしょうか。もし調べていなければ、ぜひそういう過去の実態を調べた上で反映させるというのが必要じゃないかというふうに思いますけれども。

吉川 1号線から3号線についてはどの程度その制度というのができているかというと、システム自体が余り構築されていなかったということがありまして、どれぐらいその経験という

か、過去の事例を調べられるかわからないというのがあるのですが、そういう前提で確認をするということは必要かと思います。

山本委員 特にここの46番のところで、地方自治体と、それから事業体と書いてありますけれども、環境問題はEEAAのほう、あるいはその支局にくるのじゃないかと思うのです。そういうことを含めて、もう少し広い範囲で関係機関のところから、過去の事例等の調査をやったほうがいいのじゃないかと思いますけれども。

吉川 制度がないという可能性があるのですが、確認します。

村山主査 そのほか全体を通じて何かありますでしょうか。

田中委員 5番の関係で、この回答のほうにいわゆる方式が変わったという話があります。第三軌条方式ですか、これはどのタイミングでこの見直しをされたのですか。

吉川 これは補足調査、E I Aができた後に軌道の変更がされましたということでアデンダムの用意をしていますということを申し上げましたが、そのときの調査の中で変更することになったわけです。E I Aとしては軌道の変更部分ですけれども、協力準備調査の中ではそのほかのプロジェクトのいろいろな部分についてのレビューを行っていますので、その一環として行われたということです。

田中委員 この環境レビューの9月の段階でいただいた段階では、銅粉が入るという評価だったのですね。そのような記述ですね。じゃその後に見直しをされたのですね。

吉川 おおむね方向性は変わるという方向性が決まっていたのだと思いますけれども、そこが我々のほうで確定という情報を得ていなかったということかと思います。

田中委員 わかりました。方式を変えたのでレビューも変えます、それはそれでいいです。

村山主査 よろしいですか。

もしよろしければ、最初のほうから助言として残す方向のものと、そうでないものを少し区分けをしたいと思うのですが、最初の田中委員の1番から3番についてはよろしいですか。

田中委員 特に2と3は、評価が違っているのは、フェーズ1とフェーズ1、2を含むものというのと、こういうことだね。これでいいです。了解。

村山主査 わかりました。

それから4番ですが、岡山委員の部分で、先ほどの話で言うと、資材調達、それから建設廃棄物についてはコメントとして残す程度でよろしいですか。

岡山委員 はい。

村山主査 それから5番はどうでしょう。今のお話。

田中委員 これはしょうがないですね。計画を変えたということで評価も変えますということですので。

村山主査 じゃこれは……。

田中委員 結構です。

村山主査 よろしいですか。

それから6番はいかがでしょう。

山本委員 要らないです。

村山主査 よろしいですか。

あと、7、8、9ですが、ここも一応ご質問の形でいただいているのですが、高橋委員ここはよろしいですか。

高橋委員 はい。

村山主査 岡山委員もよろしいですか。

岡山委員 はい。

村山主査 あと10番は、先ほどの話もありますので、助言として残したほうがいいと思うのですが、これはその形で。

高橋委員 そうですね。その結果も追記をして。

村山主査 はい。

それから、11番は先ほどの高橋委員のお話もありましたのでこれは残しておきたいと思いません。

12番は削除の方向で考えます。13番は、まだ変更になってないので、ここも一応残しておきたいと思えます。

14番はいかがでしょうか。

岡山委員 聞きたいことはいろいろあったのですが、多分この工事排水のことしか今回言えないので、先ほどの話ですと生活排水は結局地下に落としているけれども、地下の汚染はないということですね。

吉川 生活排水は……。

田中委員 下水道に出す。

岡山委員 下水道があるので、それはだからここにある1次処理によって多分ナイル川に戻している。

吉川 1次処理をして砂漠緑化に使っているという。

岡山委員 そうですね。

村山主査 もし助言すべきと思われるようであれば文言をお考えいただいて、きょうじゃなくて構いませんので。

田中委員 言ったほうがいいのじゃないですか。つまり、さっきの話じゃないけれども、重金属が含まれる可能性があるとするれば、しっかりとした処理が必要だということですね。

岡山委員 そうなんですね。この放流基準に準じて処理が現在でもされているのでしょうかけれども、それ自体も状況が全然わからないので、ちゃんとそこら辺が言いにくかったです。

田中委員 薬剤を混ぜて地盤を固めるというか、そういうことをやるわけですね。何か先ほどそういった、ベントナイトというのか……。

岡山委員 土砂であればそうだと思うのです。地下を掘ったときに土砂に相当水が含まれる場合も多分あると思うので、そうすると包括的な処理になりますね。

村山主査 それでは、排水処理については岡山委員に文言をお考えいただくということにしたいと思います。

それから、15番については、先ほどのお話でいくと一応確認はされているけれども、万が一の対応について再度助言をするということによろしいですね。

それから、16番はアクセスの条件を確認をしたいということだったので、ここも一応残す方向で考えたいと思います。

17番については、後のほうとも関係するのですが、いずれにしてもステークホルダー協議については何らかの助言という形ですね。ここは24、25と27と関係するので、このあたり、まとめて助言の方向で考えたいと思います。

田中委員 1つ前のアクセスの問題ですが、これは住民がアクセスする場所に設置するべきとか、あるいはすることが必要で望ましいとか、質問形ではなくて、そういうふうにしたほうがいいと思います。

村山主査 そうですね。助言の場合はその形になる。

田中委員 質問形ではなくて。

村山主査 はい。

それから18は、これもステークホルダー協議で、先ほどの形で含めたいと思います。19、20もそうですね。

それから、21は武貞委員から助言のコメントをいただいていますので、これを基本的に生か

す。

それから22については特にお話がなかったので、これは特に残すということではなくていいかなと思いますが、よろしいですか。

23も削除で結構です。24番は、これはコメントありましたね。

河添課長 武貞さんのほうからありました。

村山主査 これを生かす。

25番は武貞委員のコメントの形でよろしいですかね。

田中委員 はい。

村山主査 26番は了解という話が武貞委員からありますので、これも削除ですね。

あと27から30は私のコメントですが、一応ここは残しておきたいと思っています。31は、これは外してもいいかなと思います。32番も武貞委員からは了解という話ですね。あと33から35も了解したというふうになっていたと思います。

36番は、確認をしていただくということで、ここは残しておきたいと思っています。

それから37番から40番、ここは地下水の話ですが、先ほどの話でいくと、工事終了後3カ月がいいかどうかということを確認していただく。それから異常時の対応についても確認していただくというようなことを中心にするということでもよろしいですか。

それから、41番は、これはコメントとして残すということでもよろしいですね。

田中委員 はい。これは供用段階で、多分40番あたりとも含められると思います。

村山主査 42番は、これはコメント10への回答のとおりということになっていますが、どうしましょうか。10での助言の中でこの点も触れるという形でよろしいですか。

43から46が私ですが、一応今の時点では残したいと思っていますが、いかがでしょうか。

田中委員 いいと思います。

村山主査 47から49、先ほどの議論のところですが、47はいかがでしょう。

岡山委員 47は、結構ここは全体的にかかわることではあると思うのですけれども。

村山主査 助言として。

岡山委員 はい。残してよろしければ一文考えさせて。

村山主査 そうですか。

48もそうすると残すと。

岡山委員 まとめて。

村山主査 47、48は岡山委員にお考えいただくと。

岡山委員 はい。

村山主査 49はどうでしょうか。これは外してよろしいですか。わかりました。

田中委員 46も入れるでよろしいのですね。

村山主査 46も入れていただきたいと思います。

一応助言の方針はそのような形で進めたいと思いますが、何かコメントがあれば。

河添課長 すみません、廃棄物のディスポーザルサイトが具体的に書いてある部分が先ほど E I A の中であつたのですけれども、76ページだったかな。

村山主査 番号で言うとどれに関する話ですか。

河添課長 関連するのが、廃棄物の廃棄場所の件でご指摘があつたと思うのです。

村山主査 4番の。

河添課長 4番でしたか。

村山主査 4番は建設廃棄物の処理の話が出てくる。

河添課長 すみません、場所が具体的に書いてあるところがあつたのですけれども。153ページですね。4-4-4というところで、ここの第2パラグラフのところの下から3行目あたりに場所が書いてあつて、そのディスポーザルサイトは処分場であるということを書いてあるのですけれども、この部分が山本委員のご質問にお答えしていることになっているのでしょうか。あるいは、もう少し踏み込んで確認するということですかね。

山本委員 いや、実際にはエジプトで問題にならないだろうとは思つたのですけれども、途上国のディスポーザルサイトというのは、往々にしてオープンダンプングがほとんどなんですよ。要するに窪地にただ捨てているという、そういう場所が多いので、影響がない場所であれば問題ないと思いますが、特に建設廃棄物であれば、一応現場を確認しておくのは必要だろうと、そういう気持ちです。

河添課長 わかりました。どういう形態で投棄がされているかということ、あと、その影響はないのかということ念のため確認するということですね。では、そのまま助言を残してということですね。

村山主査 それではこの後の作業ですが、そちらのほうにお願いできるのはどの程度なんですか。

河添課長 かなり具体的に挙げていただいておりますので、ドラフトをお届けできるのが、2日ぐらいあれば大丈夫かな。金曜日とか。文言を若干直してだから……。

村山主査 少なくとも今一応1番から整理をした中で、助言として残したものがよさそうな

ものについて挙げていただいて、それに加えて、きょうプラスでご意見をいただいたものを少し加えていただいてぐらいで、最低いいと思います。

河添課長 わかりました。

村山主査 あと私のほうで少し要約する部分は要約して、岡山委員からは追加の案文をいただいで。

河添課長 村山先生のほうにお届けいただいて、こちらのほうにCCをいただく形で確認できればと。

このドラフト自体は今できているところまでありますので、念のため文言だけ確認して、村山先生のお届けします。若干修正しますので、1日いただけますか。私この後に見てみます。あと岡山委員のほうから追加があるということで。

助言の確定の希望なんですけれども、10月22日です。もしこれでスケジュール的に問題なければですけれども、お願いしたいと思います。比較的固まってはいると思いますので。

村山主査 たまたまですが、私、海外出張中なので、時間がうまく取れるかどうかかわからないのですけれども、間に合わせますので。

河添課長 すみません、ありがとうございます。

田中委員 助言案として22日用に確定するのはその前々日ぐらいまででいいのですか。2日間くらい前で。

河添課長 そうでしょうね。あるいはその直前でも、ある意味報告していただければ差し支えありません。

田中委員 それで助言委員に出してまた少し微調整がある可能性がありますね。

村山主査 そうですね。

それでは、きょうはこのあたりでよろしいでしょうか。何か追加でお話があれば、よろしいですか。

それでは、きょうのワーキンググループをこれで終わりにしたいと思います。どうもありがとうございました。

午後4時17分 閉会