

環境社会配慮助言委員会ワーキンググループ

インド国ムンバイ・メトロ3号線建設事業 (有償資金協力)環境レビュー

日時 平成24年7月30日(月) 14:00~16:53

場所 JICA本部 212会議室

(独)国際協力機構

助言委員（敬称省略）

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
松下 和夫 京都大学 大学院地球環境学堂 教授

JICA

< 事業主管部 >

松本 勝男 南アジア部 南アジア第一課 課長
内田 久美子 南アジア部 南アジア第一課
林 昇平 南アジア部 南アジア第一課

< 事務局 >

河野 高明 審査部 環境社会配慮審査課 課長
吉田 啓史 審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

黒木 浩則 株式会社オリエンタルコンサルタンツ

午後2時00分 開会

河野 それでは、お時間になりましたので、これからワーキンググループを始めたいと思います。

今日は、インドのムンバイメトロ3号線建設事業の環境レビューということでございます。

それで、いつものように、まず主査を決めていただきたいんですが、改選された後は皆さんドローということで、参考までに昨年までの回数を言いますと、原嶋先生は1回、長谷川先生と松下先生よりも多いという感じですね。

原嶋委員 やっていいですよ。

河野 よろしいでしょうか。では、松下先生。

原嶋委員 9月ですね。

河野 そうですね。

吉田 いえ、来月でお願いします。ですので、ちょっと時間としては短いんですが、可能であれば1週間という形で。

原嶋委員 結構しんどいな。なぜかというとなら2人欠席している人、出席はいいんですけども、数字的に調整がきくかどうかというのが問題。

河野 そうですね。もし調整がつかなければ仕方ありませんが、可能であれば8月でお願いします。

原嶋委員 6日は出られますか。私は出られますからやってもいいんですけども、6日は絶対と言われると、多分実務的に欠席者が2人いて、欠席者のコメントが結構多いので、調整がきくかどうか定かじゃないというのはあります。

長谷川委員 6日は私、確実に出ますけれども、前回は主査をやったばかりで……

原嶋委員 主査はいいんですけども、主査は私、引き受けても構わないんですけども、6日は絶対というのはちょっとこれ難しい。

長谷川委員 松下先生が主査をやられて、私が6日出ますから。

原嶋主査 それはいいですよ。そんなことは余り問題じゃない。問題はそっちのほうの問題です。一応トライしてみてもいいと思うんです。また経過報告ということで、コメントの数も結構多いので、なかなかちょっとというのはあるので。主査を私お引き受けするのは、それは変わりませんので。いいですか、それで。

ということで、ではよろしくお願いします。

では、次第どおりお手元の回答表に従ってということによろしいわけですね。では、よろしく願います。地図が何かが一番わかりやすい、全体図が一番わかりやすい。

それでは、まず全体事項が1から12までありますけれども、前半が私、その後、長谷川先生がいますので、順番に追加の質問等があればいただきたいと思います。

まず、1番目ですけれども、ちょっと確認を含めて、計画図のこれは3号線が問題なんですけれども、旧3号線と旧6号線を一本化した路線が今回の3号線ということなんですけれども、どこまでが旧来の線で、旧来の線というのは何を指しているのかちょっとこの間の全体会合の説明ではちょっとわからなかったと記憶しているんですけれども、それはどういう関係で、どういう位置。

松本 ちょっとこれ、見づらくて恐縮です。後でコピーをお渡ししたほうがいいかもしれませんが、これ最初のマスタープランで計画された路線図でございまして、全部で9本ございました。そのうちいわゆる旧6号線と呼ばれるものですね。ちょっとこれは見づらいのものであれなんですけれども、これはいわゆる南の部分でございまして、いわゆるイギリスのきれいな色の建物とかいわゆる商業エリアというのはこの南に集中しているとお考えください。それで、ムンバイに入るときに空港がこの中央部ぐらいにございます。これは国際空港とドメスティック空港の実はこれ場所は2つに分かれておりまして、4キロぐらい離れているんですけれども、それで当初は旧6号線と旧3号線につきましては、別の路線でこの旧3号線が南から上に上がっていくこの黄色い部分なんですけど、ずっと上に上がって行って、南北の交通を促進するために計画されておりましたと。他方、旧6号線のほうは先ほど申し上げた空港はここにあるんですけれども、空港を通る形で計画されておりましたということなんです。

それで、これはマハラシュトラ州の中でのいろんな議論があったんですが、これは南北交通というのがまず一つの大きな軸なんですけど、いわゆる交通事情として空港にアクセスする方々が非常に増えているということなので、ここ的一部分とこの旧6号線の一部を足した形で、もう一本にしてしまいたいというようなことで、今回の3号線が計画されたということなんです。そういった意味で、従来は、将来的にはこれ全部やっていくという前提でございましたのを一応優先度の高いという部分について、2つガッチャンコしたと。かつ住民移転等の問題を最小化するために、当初一部高架をやっていたんですが、全部地下にするということでもとめたのが今回の3号線という形になります。

原嶋主査 今の旧3号線と旧6号線は当然計画があって、それは高架でつくろうという計

画があって、それに新しいものが加わって統合されたという流れでよろしいんですね。

松本 そうですね。あと、ここに書いてありますように、デポといいましょうか、車両基地も2つの路線をばらばらに使うと、それだけコストと時間がかかってしまいますので、6号線のほうのデポを活用するというようなことも理由でございまして、そのために一本化したほうが効率がいいということになっております。

原嶋主査 旧3号線は結局できていなかったんですね。何もなかった、計画だけということですね。

松本 計画だけです。

原嶋主査 それを一本化して。あと、これは全体会合でも質問がありましたけれども、今、PPP、民間資金を使ってもいいような事業ですし、現に1号線、2号線は民間資金を使っているんですけども、環境社会配慮助言委員会の枠を超えるかもしれませんけれども、あえて今回円借款でやるというような、その必要があるのでしょうか。

松本 ご指摘は重々理解しているところなんですけど、今、インドの中で主要な都市ですね。大体200万人以上の都市はメトロをつくっていきましようという方針になっておりますが、PPPでやっている都市もございまして。ごく簡単に言いますと、PPPなのか、それとも政府の事業なのかというのは、もう採算性にかかっておりまして、要はほかの国でもいわゆる一括民間で、例えば土木工事から民間のお金を使って車両とか信号とか全部やって、それで料金収入で最初の建設資金などもペイさせるというモデルがあるんですが、これは基本的にほとんど失敗しています。ということなので、地下鉄にしている段階で既にコストがある程度かかるという前提になっておりますので、地下鉄でフルに資金をカバーするというのは、現実的にはなかなか困難であると。よくあるのがやっぱり土木工事だけは政府がやって、要は車両のオペレーションだけを民間に任すと。これは例えばバンコクの地下鉄なんかもそういう形でやっているんですけども、今回の3号線の場合は全線地下で、そのフルコストをカバーするというのは非常に困難であるということなので政府事業でと。政府事業なので、政府資金として円借款のお金を使いたいと、そういうロジックになっております。

原嶋主査 そうなってくると、結局1号線、2号線は高架で行ったのか、3号線はあえて地下で行ったということの正当性というか理由づけがかなり問われてくると思うんですけども、いただいた報告書の中では余りその点はさらっとして、もう既に決まっているかのような、ごめんなさいね、ちょっと誤解もあるかもしれません。ちょっと私も十分

読み込んでいないかもしれませんが、それが決まっているかのような書き方できているので、そこがちょっと説明責任というところですけども、その説明はどのようにされるのかちょっと……

松本　そうですね。これは質問の4番のところからいただいているところなんですけど、先ほど申し上げたこの地図でちょっといい写真がないとあれなんですけど、南のほうがいわゆる文化的な建造物が結構集まっている地域がございます。例えばシンガポールにラッフルズホテルというのがあって、アジアを代表するホテルと、もう一つのアジアを代表するホテルがこの一番海岸沿いにあるタージのホテルということで、そういった歴史的建造物がたまっているところがこの南部にあるんですね。高架でそこを通るようにしてしまいますと、景観の問題があって、要は観光客からすると、その高架のために建造物が見られないということもあるでしょうし、実際すごく道幅、幅員が狭いものですから、当時の都市計画に基づいているので、そこに高架を通すと、そのいわゆる文化的な遺跡を結構はじかないといけないというようなことが一つございます。それがいわゆる地上に建っている構造物への影響ということもあるんですけど、あと一般には地下鉄のほうが高架よりも住民移転ですとかそういった影響というのは少ないということで、例えば高架でもちょっとカーブなんかがありますとぐるっと回りますので、そこに建っているビルなんかは全部収用しなきゃいけないんですけども、地下であればそこは全く関係ないということなので、駅の出口のところを中心に住民移転が発生するということなので、これはケース・バイ・ケースですけども、場合によっては数倍ぐらい住民移転の数が違うというようなこともございます。

あと、一応これはマングローブとか環境の影響も考えているということで、地下にすることでその影響が最小化されるということで、そういう総合的な判断で地下鉄になったというふうに理解しております。

原嶋主査　ちょっと今申しましたけれども、4番でマングローブへの配慮ということで、ちょっと理解しにくかったですけれども、実は1回だけ行ったことがあるんですけども、かなりあのホテルのあたりは町ですよ。高架にするとマングローブに影響するけれども、地下にするとマングローブに影響しないというのは説明の仕方だと思うんですけども、あのエリアの海岸は結構開発というか、ある程度道路なんかもできているような印象があるんですけども、このマングローブ林への配慮というのはどこでどういうふうに違ってくるんですか。要は高架にしたときにはマングローブに影響があって、地下にした

ときには影響が少ないというおっしゃり方なんですけれども、それは、具体的にはどういう場所を指しているのか具体的にわからないんですけれども。

林 もともと余りこのアライメント軌道上はそんなにマングローブ林がたくさんあるというようなエリアではないんですが、なので高架にしたとしても非常に大きな影響がマングローブ林にあるということはないと想定できると思います。もともとそんなに高架にしたとしてもないんですが、地下にするとよりほとんどなくなると、全くなくなると、それぐらいのイメージを持っていただければと。

松下委員 どう違うんでしょうか。高架だと影響があって、地下だとほとんどないという、ちょっと構造的によくわからないんですが。

林 高架にしたほうが開発面積はおのずと広がってしまうので、地下にすると地上に出る部分というのが駅の出入り口だけですので、かなり地上の開発のエリアというのは限定されるということです。

原嶋主査 3号線あたりはかなり都会ですよ。ムンバイでも一番都会、都会という言い方はおかしいかもしれませんが、昔からの建物があるということで、もともとマングローブなんかはそんなにないんじゃないですか。

林 ほとんどないです。

原嶋主査 ですよ。だから、率直に言ってこれ、ごめんなさい、あえて言えば理由にはならないというか、おっしゃるとおり3号線については、ほかのエリアについて、これ一般的には地下にしたときにはマングローブの影響は少なく、高架にするときには影響が大きいというのは、これはわかりますけれども、当該事業地についてはマングローブそのものがほとんどないと言ってもいいんじゃないか、ちょっと全部は知りませんが、ゲートウェイ・オブ・インドとかあのホテルあたりもそんな状況じゃないですから、ほとんど影響はないですよ。

林 詳細はそのときにどういう意思決定があったかというのを確認する必要がありますけれども、そういう意味ではマングローブ林への配慮というのが非常に地下にしたことに対する大きな意思決定の要素だったかどうかというのはわからないです。

黒木 1点ちょっと具体的な場所として、この図面では読み取りにくいんですけれども、バンドラクラ地区というのがあって、そこはアライメントがちょうど川の下を通過しています。

原嶋主査 どのあたりですか。

内田 真ん中ですね。

黒木 そうですね、真ん中ですね。バンドラクラという人工のチャンネルが通過していて、ここは元ごみ捨て場だったところがマングローブ林に今変わっていて、そこをもし高架で通すとすると、橋脚を中州に建てる必要があり、マングローブ林を伐採しないとけなくなります。

原嶋主査 少なくとも2号線の場所ではないわけ、ごめんなさい、ちょっと。

黒木 このライン上にちょっと見えにくいですが、川があって、そこにずっとマングローブ林生育しています。

吉田 すみません、もし今、EIA報告書を持っていらっしゃれば、3 - 39というページに。ネイチャーパークの図がありますけれども、このネイチャーパークへの影響を避けるというところが同じマングローブ林です。

原嶋主査 では、そういうことでいいと。あと続きまして、6番、7番……。

松下委員 原嶋委員の質問の2番に対する回答ですが、両路線ともEIAを作成されていますが、公開はされていませんとありますが、これはどうして公開されていないのでしょうか。

林 EIAの作成自体、もともとインドの中では義務化されていないものがありますので、作成したことですらボランティアに行っているということです。

松下委員 求められていないと。

松本 ここに書いてある世銀のポリシーに基づいたResettlement and Rehabilitation Policyというのをこのムンバイはつくってありまして、この首都圏で行う交通事情に関して、特に世銀から融資されるようなものは当たり前なんですけれども、このポリシーを使いますということで、私も読んでみたんですけれども、基本的に世銀のオペレーションのガイドラインとほぼ同じ内容の取り組みなどが書かれてありまして、そういう意味では、インド国内では実は地下鉄事業に関しては、EIAはつくらなくてよろしいという法令なんですけど、このマハラストラッシュのムンバイの首都圏で言えば、このポリシーにのっとってEIAはつくっていますというようなことでございます。

原嶋主査 場所的にはかなり地下も脆弱ですよ。

黒木 そうですね。五、六メートルは堆積したやわらかい土で、そこから下は岩盤だという話を私はエンジニアのほうから聞いています。

原嶋主査 脆弱の中につくっていますよね。地下鉄のシールドでも、それでも十分……

黒木 地下鉄エンジニアは岩盤を想定しているようです。

原嶋主査 本当に海ですよ。周りが海というか、囲まれたところですよ。あとは何かございますか。

長谷川委員 私のほうはありません。

原嶋主査 ちょっと今、長谷川先生のところで公共交通機関と結節しているというのはありますけれども、これ具体的には地下鉄の2号線とは今ちょうど絵がありますけれども、そのあたりで結節というか交差しているんでしょうけれども、これはほかにはどういうものを指していますか、公共交通。6番の回答の中に。

松本 6番ですね。これは新設の1号線、2号線とのもちろんコネクションもございますけれども、ちょっとこれに路線図が書いていないんですけれども、既存の鉄道の路線が...
...

原嶋主査 地上の鉄道。

松本 地上の鉄道で、一部地下になっているところはあるんですけれども、2本平行して入ってきていまして、それで南でつながるような形になっています。いわゆる近郊線と呼ばれるものなんですけれどもね。そこがこの地下鉄の今回つくる駅の有名な世界遺産となっている駅がありますよね。

林 チャーチゲートと。

松本 チャーチゲートでつながっていることもあって、そういったものにもつながっていくということで結節点が多いということですね。

原嶋主査 地上で結構あるんですか、ローカルとかかなり大きな町なので幹線も入っているんですけども。

松本 一応2本平行して、こんな感じで入っていますね。

原嶋主査 この場合の公共交通機関というのは、バスとかそういうのは入るんですか。

林 沿線にはバスも走っています。

原嶋主査 それも一応結びついているわけですね。あと、松本委員のご質問と.....

後ほど問題になると思いますけれども、一部住民とコンタクトがとれないとか、ちょっと松本先生のコメントを見ていると、ちょっと私も十分読み取れなかったところがありますけれども、かなり明確に反対ないし抗議の意思表示をしているかのようなところがあるんですけれども、それについては後ほど出てくるんですかね。ステークホルダーのところに出てくると思いますけれども。

松本　そうですね。松本先生のご指摘はこれに限らず、ほかのプロジェクトもそうなんですけれども、要はまさにその影響を受けるような方々の意見をきっちり聞いて、最大限それを尊重しなさいというご趣旨だと思います。それで、少なくともこの住民移転参加の説明会をもちろん何度かやって、これに書いてあるんですけども、その中で幾つかそういう意見などは出ているんですが、往々にして自分たちが移転する場所のお話ですとか、それから実際工事をやるときには自分たちを雇用してほしいというような、影響を受ける人たちからすると、自分たちのやっぱり立場がどうなるんだというようなところの意見が多くてということで、大きくこの事業自体に異議はないというような意味での反対というのはないというふうに聞いております。もちろんそれは動かされる方からすると、動きたくないというのもあるとは思んですけども、いわゆる抗議運動云々というのは、今のところないというふうに私は理解しています。

原嶋主査　わかりました。この点、詳細はまた後ほどあると思いますので、あとは10、11、12ですね。これ11番で、2号線で車両基地をとというのは許認可を得られないというのは、これは何かちょっと本件とはずれているんでしょうけれども、本件でデポがどこかの敷地を使ってやるかそういうこととは似たような状況ではないわけですか。

松本　後で答えは出てくるんですけども、14番でしたかね。デポにつきましては、その土地収用の話ですとかそういったもので問題がないような、3つのオプションがあって、要は政府のいわゆる所有地といったらいいんですか、これは。住民移転等発生しないという前提で今回3号線は選んでいるということなんです。これは2号線の教訓からこういったオプションの中で選ぶということをしております。

原嶋主査　では、一応12までいきましたね。では、続きまして、代替案の検討ということで13、14、15とあって、ちょっとEIAの2 - 4から2 - 5ページのところで幾つかの代替案が書いてあるんですが、あれは全体の中のどこをさしているのか。要は全体のアライメントというか、線形の代替案というのはほんの一部の海岸線でしたよね。あれは全体の中でどういう位置づけで、なぜそこだけ代替案の検討が特出されているのかちょっと全体の位置づけが理解できなかったんですけども、かつその理由が非常にさっぱりとしていて、ここに書いてあるとおり、全体図の中で何を比較してどうして代替案2を選んだのかというのがちょっとしっくりしなかったんですけども、それはEIAの2の。これはこのフィギュアでいうと2 - 2ですけども、これは全体の中のどこですか。例えばあれが3号線の全体が出ていますよね。だから、ここで代替案の検討というのはほんの一部ですよね。

内田 ポイントという意味では。

原嶋主査 ですね。簡単に言うと、なぜそこだけ抜き出されていて、ほかのことはほとんど言及されていない、主要なものとされていて、そこだけ代替案が3つあえて書かれていて、かつそれを選んだ理由というのがどうも個人的には理解できなかったんですけれども、ほんの一部ですね。これはどこですか。

林 このチャーチゲートメトロと書いてあります。

原嶋主査 あそこですね。あそこの下の都心部ですね。

林 はい。

原嶋主査 それはどうしてそこだけ、ごめんなさい、どうしてそこだけあえて代替案が3つ書いてあって、全体図の選定についてはそういうことで議論がほとんどされていないんですけれども、する必要がないということか、それはどうしてあえてそこだけ抜き出されているのかもよくわからないんですけれども、何か理由があるんですか。それで整理していく場所だとかそういうこと。

林 ここで取り上げられているところは、単純に工事の難しさとかという意味で代替案が提示されていると。

原嶋主査 そこだけ、全体の何十キロの中のほんの一部ですね。確かに難しいのかもしれませんけれども、海岸線を切るというのは確かに難しい。しかし、それがちょっとすぐ理解できないんですけれども。それだけの理由ですか。

林 ここで代替案が取り上げられている理由は……

原嶋主査 そこだけ、それだけ。ほかのところは全く同じような議論の余地がないと言われればそれまでなんですけれども、それが余りこの文章の中には全然出てこないんですけれども。ほかはもう線形、ほとんど議論の余地がないということですね。

長谷川委員 私も17番で代替案比較のときの方法とか、それから客観性について触れたんですけれども、今までの案件で代替案を比較するときに主観的であるとかちょっと恣意的な部分があるとか、すっきりしない比較があったので、今回はどうかということでもう質問をさせてもらったんですが、今話を聞くと、ある程度説得力のあるような客観的な選び方をしているというふうなことなわけですね。よく定数づけをして、それでこうというのがあって、定数づけの恣意性も結構あったりするんですけれども、今回そのあたりはどうかと思ってこの質問をしたんですが。

林 定量的なデータで代替案をすべてのどのエリアでどの線を引くべきかというのは存

在しているわけではないですが、そもそも全線地下ということがありますので、高架よりは大前提として影響環境社会配慮の面では影響が少ないということを前提に考えています。

松本 おっしゃる点はよく理解できるんですけども、地下の場合ですと、先ほど岩盤の話もありましたけれども、要は地上への影響というのはもう最小限ということなので、あとはどういうふうに通すかというのと、交通事情としてどこに駅をつくらうかという観点からやるので、その駅をつくる場所の交通事情のほうで物理的な制約がなければ、ある程度アライメントというのは結構理想的なところでいける場合もあると思うんですね。多分今回の場合はそれを使っているというふうなことだと思います。ただ、駅の場所とか、それから形式、それからデポの位置とかというのはここに書いてあるような代替案を一応検討して選んでいると。少なくとも土地収用とか住民移転を抑えるという前提での選定といいたいまいしょうか、検討がなされているのは事実ですので、そういった観点で通常の高架の部分ですと、ここを通してここを通すとこれだけ土地収用が違いますとか、あるいは先ほどのマングローブへの影響が違いますというような形でやりやすいんですけども、地下の場合ですと、その影響の部分というのがどちらかというところと矮小というか少なくなってくるので、そういった意味ではちょっと書き方がそれほどもしかしたら詳細じゃないということなのかもしれません。

原嶋主査 全体としてちょっと言い方がよくないかもしれませんが、余り代替案の検討という意味では検討がされていないというか、そういう印象ですよね。ほかにはないと言われればそれまでですけども。

では、とりあえずまたいろいろあると思いますけれども、後ほどにして、16番、17番。

長谷川委員 16、17は今質問したので結構です。18番は結構でございます。いいです、18番まで。

原嶋主査 19、20、21と、これは先ほどの今のお話とよく似ている点で、結局線形と駅とデポですよね、主には。その判断で環境社会配慮面の考慮という文言はあるんですけども、余り明示的な記載が少なかったというのは全体の印象なんですね。あと、温室効果ガスについてもいろいろ議論がされてはいるんですけども、ベースラインがないという点でお答えは一応いただいている、記載されていないということがお答えをいただいていますので、これはこれとして。次が石田委員からのご質問ですけども、22番ですね。これ、Sanjay Gandhi National Park、これはどこになりますか。1.6キロ。これは国立公園。位置的にはどこですか。

黒木 デポの北側です。起点のところですよ。SEEPZと書いてあるところの右上に見えますけれども、それがナショナルパークで、地図では地図の緑色がデポに近接しているように見えるのですが、実際は公園のバウンダリーから1.65キロ離れています。また、計画されたデポのエリアとナショナルパークの間は既に開発されている住宅団地等がある状況です。

林 EIAの報告書のページ3 - 38に一応デポの地図が出ています。

原嶋主査 この上が。

林 上にデポが来て、シープス（SEEPZ）という終点の駅はこの下にあるということです。

原嶋主査 それに対する影響は、現状のところは想定していないと。あと、23、24、井戸水と地下鉄の振動と文化財の問題ですね。盛んに文章の中では文化財の許可を得ることがたくさん幾つかの場所に出てきたんですけども、この許可というのは、直接保護されたところを通るわけではないけれども、許可が必要だと、そういうことですか。最近非常に問題になっているので、保護区とか保護された地域での開発についてはガイドラインがかなり厳しく記載されているので、最近ほかの件でいろいろ議論されているので、ちょっとクリアにしておいたほうがいいと思うんですけども、ガイドラインでは保護区の中では開発をしないというのが大きな前提条件としてあるんですが、それには抵触しないということによろしいですか。

黒木 はい。今回はアライメントは地下を通っていて直接文化財に影響を与える状態ではないのですが、近傍での開発では必ずこのNOCを取得する必要があるとのことがMRRDAから報告されています。

長谷川委員 ガイドラインでは国立公園内の開発はだめですけども、近くにあって影響を受けるという場合もある程度近似的な書き方ですよ。このお答えとしては、一定の5キロ離れていて、近くにはあるけれども影響はないと、こういうことですね。ガイドライン上はオーケーということなんですか、これからすると。

吉田 おっしゃるとおり、ガイドライン上は国立公園等の自然保護の公園ですとか文化財ですとか、それはもう社会面、環境面、どちらにしても対象地域及びその周辺で影響があればということは当然だと思うんですけども、今回の場合はともに影響はないというふうにそのEIAのほうでは評価されているというふうに理解しております。

松本 これは一般論ですけども、例えば国立公園でバードサンクチュアリみたいなの

ころがあって、地下鉄が50メートルぐらいあるいは100メートルぐらいのところを通ると騒音があるから鳥が驚いちゃうみたいなのはあると思うんですけども、1.65というのはちょっとここから言うとあれですけども、ここから皇居に行かれたことはあるかもわかりませんが、多分皇居ぐらいあるいはもうちょっと遠いぐらいだと思うので、ここでもう有楽町線とか半蔵門線とかが走っているぐらいではありまして、恐らくこの距離というのは大きな影響はないんじゃないかということと、それから、先生のおっしゃる25番の話は、たとえそうであったとしても、この文化保護委員会から建設許可というのはとるということになっておりますので、そういった事前の検討といいましょうか、問題ないんだということについては手続を踏んでやっていくということにはなっているかと思います。

長谷川委員 それでこれ、助言の中に含むとしてですけども、25番は、これは環境配慮の中でも社会環境ジャンルですかね、25番は。自然環境も。これは後で整理するときは、25番は社会配慮、そういうちょっと……。

原嶋主査 はい、わかりました。では、26、27。

松下委員 27は環境レビュー方針の確認事項の中で、廃棄物のところで、関連工事で使われた後、残った建設残土については近郊の港湾埋め立て事業、それから道路、線路の同所への再利用、深海投棄などによる処分が予定されているというふうに書かれていて、深海投棄もこれ確認事項では予定がされているわけですね。ですから、そういう深海投棄する場合には、回答では可能な限り避ける予定であり、やむなく海上にする場合は十分な環境調査を実施する予定ということですので、これはまた助言のほうの検討のときに考えたいと思いますが、こういった趣旨はきちんとレビュー方針か何かに書いておいたほうがいいかなと、そういうふうに思います。

原嶋主査 建設残土は相当出ますよね。

長谷川委員 私も29番で松下先生と同じような意見を出させてもらったんですが、この環境レビューのこの段階で、もしやむを得ないときには環境調査をまたするつもりですというのは、どうなんですかね。ちょっとそれも含めてこの段階まで調べておいてということじゃないんですか、本来ですと。大体1つになってきますから。

原嶋主査 こういうやり方と同じでしょうね。

長谷川委員 助言でそういうこと……

原嶋主査 いや、この事業自身が準備は全部先方でセットされているんですよね、簡単に言ってしまうと。それを受ける形で実施する形なので、そうやらざるを得ないというか。

松本 この投棄の話は、どの時点で最終決定がされるかということもあると思います。それで、通常海洋投棄というのは本当に特別な場合というふうに理解しておりますので、ちょっとここではまだ決められませんけれども、1つの案は審査をもしやる中でももちろんこういう情報ということで確認はするんですけれども、例えばあるローンを供用すると決める前の段階で明らかにすることを条件にというようなことで、借款の供用を決めるような場合もございますので、そこはちょっと確認をしながらと。いつの時期が一番適切かというのは、ちょっと審査の中でも確認、検討はしていきたいというふうに思っております。

原嶋主査 いいです。ちょっと確認、重なりますけれども、29番、30番ですね。

長谷川委員 30番は結構です。

原嶋主査 あと31番以降が社会配慮ということ、ちょっと私も詳しくないので教えていただきたいんですけれども、松本先生が幾つかの場所で世銀のインスペクションパネルである種の紛争というか、議論されている案件があるようなんですが、これはどういういきさつの案件なのかということと、今回の案件にどういう影響というのは大げさですけれども、考慮すべきことを投げかけているのかちょっと概略を教えていただきたいんですけれども。具体的に言うと、ムンバイ都市運輸プロジェクトについて何かある種の紛争というか何かあるんですか。そういう情報は余りないですか。

松本 このムンバイ都市運輸プロジェクトというこれに基づいて先ほどのガイドラインなんかももちろんできていたりするんですけれども、こういった事業をやるときには、こういった住民配慮なんかをきっちりしなさいというのがさっきのガイドラインの話ですけれども、恐らくそこでの実際の教訓としてこの先生が上げていただいたのが留意すべき点ということで、私たちのほうにもちゃんとレビューしなさいという話で書いてあると思います。例えばいわゆる移転対象の地区に住んでいないからといって、その配慮しないというようなことはないでしょうと。すなわち商店主なんかはそうです。通いで来ている方がいらっしゃるわけですね。通いで来ている方がいて、そこを土地収用された場合に、いわば生計手段がなくなってしまうというときにちゃんと補償がされないのかというようなことについては、きっちり考えなさいということで、これは補償するというようなことで今回の事業ではやるということは確認してきていたり、それから、例えば(3)のところでのこの補償の面積というのが非常に少ないじゃないかみたいなお話があると思います。これはスコッターといって、要は違法な勝手に住んでいる、トタン屋根で住んでいる方々が

いらっしゃる方で、とりあえずこのガイドラインとしてはそのスコッターに対しては、一律20.91平米のアパートを提供するというにはなっておりますので、ちょっとこの(3)では一部の面積しかはかかっていなかった云々というのはあるんですけども、これはいわゆる通常のランドホルダーとかタイトルホルダーの方々に対しては、こういった形でもう一律20何平米ということではなくて、その方たちはちゃんとその対象面積というのをはかってやるということなので、(3)はちょっとスコッターの方との若干混乱があるのかなというふうには思います。

(4) なんかも先ほどの収入損失の話なんですけど、一応これはやるということでしたので、こういった教訓については、基本的にはもう反映するというところでやっていきたいと思いますが、他方審査のときにはご指摘されたことについては再度先方に確認するというのをしたいと思っております。

原嶋主査 そもそもこのムンバイ都市運輸プロジェクトというのは世銀のインスペクションパネルで議論されているということは、世銀のファイナンスの事業ということなんですよね。そういうことですよ。

林 道路です。

原嶋主査 道路ですか。

吉田 これは全くの補足情報なんですけれども、この世銀の事業でムンバイ都市運輸プロジェクトが終わった後、一段落したときに世銀のほうから技術支援という形でムンバイ市のほうを支援しておりまして、そのインドにおける都市部での移転を円滑に進めるためのガイドブックみたいな、英文で200ページほどのかなり立派な参考書みたいなものも出てきておりまして、そういったものも私ども、特に事務局というより審査部としての立場なんですけれども、そういった内容も確認しておりますし、そういった形で過去の教訓も得ながら移転をうまく進めていくようにという取り組みは既に世銀から実施機関のほうへ与えられており、それに基づいてさらに改善が進められているという状況がございます。

長谷川委員 世銀のムンバイ都市運輸プロジェクトは2004年のマスタープランよりも前の段階ですか、後の段階ですか。

松本 たしか前。

長谷川委員 前段階でもう出ていたんですか、世銀のほうから。では、その辺はマスタープランにも反映されているということですよ。

松本 はい。そのために一応冒頭申し上げた1号線、2号線のほうは、このポリシーにの

っとしてEIAとかそういった環境配慮、社会配慮をするということでやっていると理解しています。

原嶋主査 今日ちょっと松本先生がいらっしゃらないので、どういう形でおまとめいただくかちょっとまだ定かなことは言えないですけども、ではとりあえず進めさせていただきます。32番以降で、ここに出てきますけれども、結局報告書の中で非常にクリアに書いてあるのは191の世帯が調査に対応していないというところは非常に気がかりな点でありまして、そのことと先ほど松本委員からのコメントにもありましたけれども、それが反対とは必ずしも限らないんでしょうけれども、この状況については、現状ではどういう認識というか、されているんでしょうか。

林 最終的に今、コンサルタントがアライメントの最終の見直しを行っている。最終の見直しが確定した時点でPAPですね、影響者の数、だれがPAPになるのかというのを確定しますので、そこが確定した段階で改めて通知なりパブリックコンサルテーションみたいなを行っていくという認識です。

原嶋主査 191の世帯の住民の方々の対応は今後どうなるんですか。まずとにかくコンタクトしていくしかない。かなり数的には多いですよ。確かに非正規の住民の方がほとんどだと思いますので、どのくらい定着性があるのかわからない点もあると思うんですけども、全体の住民移転の数が1,400世帯ですよ。ですから、数も結構少なくないですし、その中で10%ですよ。10%を超えていますので、ちょっと言い方は悪いけれども、余り納得されているかどうかちょっと。客観的に言って、10%コンタクトができていないというのは、なかなかしんどい感じがするんですけどもね。

松本 これはいわゆる先ほどの正規のランドホルダーの方とイリーガルということで住んでいる方で、これは経験上の話ですけども、イリーガルの方々は政府の求めに応じて、こういう会議に来るのを非常に嫌がる人たちもたくさんいるのは事実でして、あとは補償の話をするんですけども、あなたたちは別に罰せられるために呼ばれるんじゃないですよ。ちゃんと補償の話をしに行くんですというようなことがちゃんと伝わって、ようやくコミュニケーションがとればこういうことに来てくれるということもあるんですけども、通常のランドホルダーの方の説明会でも恐らく8割来ればというようなパターンがたくさんあるんですが、いずれにせよ、最終的に全対象の方々にすべからず補償等の対応をいたしますので、恐らく戸別訪問等の協議というのはもちろん最終的にはするという事になると思います。そこでいろんなご意見を聞くと思うんですが、なるべくそれは事業

の始まる前のもちろん段階で何回もやるということになるかと思います。

松下委員 松本委員の35番の質問と私の36番の質問と関連しているところがあるんですが、松本委員が引用されているように、SIAの13ページの5のところを見ると、頻繁なオブジェクションと、それから非協力、ローカルピープルが頻繁に抗議したり、非協力的だったということが書かれているんですが、回答のほうだと単に不在であったり、あるいは質問に答えてくれないということだったんですけれども、このSIAを見る限り割と意図的に反対したり非協力である、そういう記述があるんですが、ここらあたりは実際のところはどうなんですかね。それが1点と、それから、私のほうの質問は、住民から要求として当局のほうからリスクと緩和策の説明をしてくださいというふうに言っているわけですが、それに対して説明がされているのかどうかと。そこの2点についてちょっと追加的に説明いただければと思います。

林 まず、こういった意見が出ているかということなんですが、そのLARAPを見せないと答えたくないという話ですとか、あと今住んでいる以上のスペースがほしいという意見ですとか、あと今住んでいるところから近いところに住みたいという話ですね。そういった話が主に出ているということで、事業自体の実施に対して反対をしているということはないんですが、今回のプレリミナリーのサーベイのそもそもの目的というのは、イニシャルな段階でこういった意見があるのかということも確認することですので、この時点で何か合意に至るために個別の交渉をするということはないと。ただ、繰り返しですが、今コンサルタントがアライメントの最終の見直しをやっているところですので、その時点でPAPが確定した段階で個別に交渉なんかを行っていくという理解です。

原嶋主査 今、前者のご質問のこれは非常にクリアに書いてあるので、SIAの報告書の13ページに頻繁な抗議と非協力によって世帯調査が完全にできなかったというかなりクリアな記述、明確な記述があるので、そこは見過ごせないんですけれども、そこについてはどういう認識をしていますか。SIAの13ページです。しっかり書いてあるので、ちょっとそれは見過ごせないんですけれども、それは確認していただけますか。

松下委員 13ページのこのところですね。

原嶋主査 松下先生が今ファイルを開きましたんですが。

林 そういった意見が出ているので、いわゆるクエスチョネアーですね、質問表の質問に対しては答えてくれないと。その質問に答えずに、さっき私が申し上げたような意見が出たということです。

原嶋主査 オブジェクションというのは気になりますよね。

松下委員 そういうミティゲーションメジャーだとか補償措置について説明をしてくださいというのが先に来ているんですね。

林 確認している限りではそうです。

原嶋主査 事業全体にオブジェクション、そういう印象ではないということでこういうふうに書いてあるんですか。ちょっと確認……。同じことが37番の松本委員のお話にあります。あと、ちょっと先に進みまして、37、38、これは同じく確認することと。39番、松下先生はいかがですか。

松下委員 これは、説明としては一応了解しました。

原嶋主査 これ、非正規は別におかしくないんですけども、あれは結構都会ですよ。都会という変な言い方ですけども、そこにいる人たちはどういう権利関係で生活しているのかわからないわけですけども、そんなに多い。

松下委員 すごい割合です。

原嶋主査 すごい割合ですよ、確かに。多分道路の下が中心なんでしょうけれども、比較的広い道路の下を通ることが多いんでしょうけれども、そこでずっと線を引いて駅をくくったら、そこで80%近い人が権利を持たないとか非正規の方だということですよ。その人たちはどういう、ほとんどがそんなに割合は高いんですか、実際。本当にそれが高いんですか、そんなものですか。

松本 特にムンバイはスラムが多いというようなところでございまして、スラム独特の都市部形成みたいな形で、よく大学の都市計画の博士論文の対象になったりもするんですけども、例えばデリーなんかですと、もうちょっとこぢんまりしている中で、それでも300地域そのスラムの地域があると言われているんです。それはすべてリーガルです。ですから、それは、要はそこに住んじゃうということなんです。コミュニティをつくっちゃうということで、ちょっとすみません、ムンバイの話は個別の話、つまり一般論なんですけれども、スラムの中でもいわゆる先ほどの指定の部族とか指定のカーストの方々というような分け方とか、それから、いわゆる外国人ですね。イスラム系の方々が流入してここに住んでいるとか、幾つか実はあるみたいですね。そういった意味で、いずれの都市部、インドは人口の話もあるんですけども、ほかのところと比べてもその規模自体が物すごく大きい。例えば現地で働いているNGOの方々の話を聞いたんですけども、結構スラムに入ること自体も非常に危険なときもあるというようなことでございまして……

原嶋主査 かなりこの路線そのものは確かにちょっと離れたところは、そういうのはよく理解できるんですけども、この路線そのものはかなり都会というか、町の中心を通っていますよね。

林 移転対象の中でスクワッターの比率が高いということは事実なんですけれども、もともと事業実施主体としては土地収用の面積というのは限りなく少なくしたいというのが普通に考えるところですので、そもそもその土地収用の対象になっている土地が45.81ヘクタールのうち、民有地というのは4.72ヘクタールなんですよね。なので、そもそもスクワッターが公有地に住んでいると。普通に公有地に住んでいる人というのは民間人が住んでいるわけではないですので、そういう意味でスクワッターの比率が高いと。

松本 逆に言うと、民有地に住んでいるともう出されちゃうと。直接出されちゃう形。

原嶋主査 取得対象としているところは公有地をしているから、逆に言えば、そこでは非正規の人が多くなりやすい。

長谷川委員 ざっくり言うと、路線の北側のほうがスラムとかこういう不法占拠が多いんですか。そんなことはない、満遍なくあるんですか。何か南のほうが高級感のあるような場所ととらえたんですけれども。

林 SIAの報告書の中でエリアごとのPAPの数というのがありますので、17ページですかね、SIA報告書の。大体ごらんになっていただくと雰囲気がつかめるかと思います。

長谷川委員 何か一概にどうだというような感じですね。

松本 私もちょうとこの前路線のところを車でなるべく沿って走って見たんですけども、結構満遍なく見えましたけれどもね。ただ、南部のほうは、これはこの前新聞にも出ていましたけれども、非常に土地が高騰してしまして、要はデベロッパーの人が非常に目を光らせて解消しようとしているので、どっちかということ、南部のいわゆる密集地ではない地域のほうが何かスラムの広がりがあるような印象は持ちましたけれどもね。

原嶋主査 先ほどちょっとありましたけれども、次は40番、41番、42番、43番ですけども、特にその中でいわゆるカーストとか社会的弱者への配慮という問題ですけども、ちょっと確認ですけども、1,400数十世帯のうちどういう関係ですか。367、これはどういう形ですか。1,400世帯のうち8割近くが非正規、1,200世帯が非正規の世帯で、さらにその1,400世帯のうちの360世帯ぐらいがいわゆる……

林 弱者世帯。

原嶋主査 弱者世帯ということですね。弱者世帯というのは、具体的にScheduled

Tribeを指しているということによろしいわけですね。これインド特有の問題でカーストとかそういうものに対する配慮というのは何か具体的にあるんですか。ルール上はいろいろ聞いたことがあるんですけども、ちょっとインド特有のことなので私も詳しくないんですけども、補償上のルールでトライブとかカーストに対しての規定とか配慮とか何か。

林 回答の46番のところでもちょっと一部答えさせていただいていますが、MUTPの枠組みの中で貧困層ですとか指定カースト、指定部族等が含まれる低所得者への職業訓練、職業斡旋というのは行っています。

原嶋主査 例えば移転をするときにそういうカーストとか違い、そのグループの違いで例えばここに移転するとかあそこに移転するとか、適合性というのは……

松本 あります。世銀のオペレーションもそんなことになっていまして、こちらのムンバイの専門に詳しいことが書いてあるんですけども、一応そういうグループというんですか、あるいはコミュニティと言ったらいいんでしょうか。なるべくそういった方、本人たちの希望もあるんですけども、自分たちはここが一等地ならこっちに行きたいというのがあるとあれなんですけれども、なるべくそういった方々は一緒に、さっきの宗教とかカーストのグルーピングというのは恐らくそういうことに配慮するという趣旨です。

原嶋主査 それはコンペンセーション、補償の内容についてはっきり言ってしまうと、カーストとかトライブによる違いというのは、もう当然あってはならないことですよね。むしろ厚くするということはあるのかもしれないけれども、それはないわけですね。特別厚くするということもあるんですか。

松本 社会的に弱者という切り口であれば、そういうふうにするということになってはいるんですよ。

林 低所得者と。

松本 他方これはご参考ですけども、いわゆるそういったカーストの方々に対しては、例えば政府の議員さんの一定割合をそういう人たちじゃないといけないとか、トータルではもちろん別途……

原嶋主査 それは社会的な参政権とか、社会的参加についていろいろあるということですね。

松本 そうですね。だから、補償という意味で特別にその人たちに金銭補償するというのは多分なくて、ただ、社会的な弱者とか貧困層に対してはそういった職業訓練とか収入回復計画というのをつくってやっていくというようなことは書いてありますね。

吉田 すみません、SIA、42ページをもし持っていらっしゃったら見ていただきたいんですけども、national resettlement and rehabilitation policyというのがインドにございまして、そのボックスナンバー6-2というところがございます。その下から2つ目のポツを見ていただきたいんですけども、弱者とまとめてはありますが、そういった方たちには最低賃金の300日分の上積みというものが支払われるというのがインドの政策としてはございます。この弱者というのは先ほど林のほうから申し上げたScheduled Tribe、カーस्ट以外に例えば貧困層あるいは寡婦家庭、そういったところがすべて含まれると、そういう形になっております。

長谷川委員 今のは回答の1ページの2番目の回答に出てくるこのポリシーのことですか。

吉田 いえ、それより上位のナショナル.....

長谷川委員 上位、ナショナル何とかとほかにあるんですか。

吉田 中央政府のポリシーにこちらはなっております。

原嶋主査 ちょっと先に進みます。44、45、46が松本委員からのご質問ですけども、これは先ほど世銀の事業のインスペクションパネルの問題に言及されているということが1点と、あと、先ほどの社会的弱者の問題と。とりあえずは次に進めさせていただきます。47、48ですけども、今後移転先が幾つか、たしか今のところ2つぐらいですよ、上げていらっしゃる。これはテンポラリーとかテナティブみたいな形ですか。これはあくまでも今現状では一時的な案という形になっていきますか。これ、具体的にはどうやって詰めていかれるんですか。ちょっと想像が付きにくい、数も結構多いですし、それからいろいろご希望もあってなかなか集約するのも難しい作業のような気がするんですけども、そうかといって自由に場所を選べるわけでもないと思うんですけども、今一時的に2カ所提案されていて、それをもとにこれから個別対応ということになるんですか。ちょっと今後の段取りとか、これから大変ですよ。

黒木 まだ詳細設計が終わっておらず、このため、最終的な影響範囲とそれにもなう被影響者（PAP）が決まっていない状態です。

原嶋主査 でも、ある程度ラフには決まっているわけでしょう。その線引き、ボーダーの人で入る、入らないとあるでしょうけれども。

黒木 おおむね被影響者（PAP）が決まった後の個別交渉時に被影響者にどこがいいですかという要望を確認します。基本的にはMMRDAが準備した30何カ所ある移転地のうちアバイラブルなところがその時点で明確にされるでしょうから、そこからある程度希望を

確認し、後はMMRDAが調整すると聞いています。

原嶋主査 ちょっとほかの質問にも関連しますけれども、それでほとんどが非正規住民の中に属する方なんでしょうけれども、その推計というのは定着する見込みが高いと書かれているんですけども、実際簡単に言うと、またすぐ動いてしまうんじゃないかとか、生活がなかなか大変じゃないかとかそういう心配をすれば切りがないんですけども、こういう見込みというのは、定着する見込みはかなり高いんですか、現実の問題として。

林 48番の回答のとおり、1号線における実績としてはほぼ100%そこに定着……

原嶋主査 そうすると、非正規の人たちが移って、もともといたところでそれなりに何らかの形で収入を得ていらっやったんでしょうけれども、何キロも離れたところにまともって移って、その生計というのは、当然補償とかあるときはいいでしょうけれども、永續するわけじゃないんでしょうけれども、それというのはどういう形、姿になるんですか。

松本 人によってあれなんですけれども、やっぱり近くの移転地に行きたいという人が多い場合、それは要は今働いているところにも通勤できるからということですよ。全部それが遮断されてしまう人たちに対しては、そういった例えば1年間の収入を補償しますとか、職業訓練をそこでやって新たに仕事を見つけてくださいというサポートをします。それは情報提供、日本のハローワークみたいな形での斡旋までですということにはなっているんですね。なので、その割合がどれくらいあるかというのは、希望としてやっぱり一番いい一等地に近いところに住みたい、ただし、仕事はなくなるんだというオプションを多分とる人がいる場合には、職業訓練みたいな話になってくるとは思うんですけどもね。そこが結構ほかの事業でもいわゆる世銀の事業もそうなんですけれども、住民移転にちゃんと補償も払ったほうがいいが、生活が継続しないんじゃないかというような話があったもので、どうプロパーしていくかというのは一つの大きな課題だと思うんですけどもね。そもそもイリーガルの方がまたそこで出ていっちゃってという可能性は十分あり得ると思うんですけども。

原嶋主査 イリーガルですと、インドに限らず似たようなケースは多分経験をたくさんされていると思いますが、数が結構多いですね。これ3号線だけでも1,400世帯ですから、人数にすれば3,000人とかもっと超えるわけでしょうからね。ちょっと何かそのモニターとか、何かモニタリングされていますか。なかなか大変な作業だと思いますけれども。

林 実施機関自身がNGOを雇用しまして、住民移転の実施というのはモニタリングされています。

原嶋主査 時間がたった後の問題が問題としては残りますよね。ということで今48番まで来ましたね。進みまして、49。

長谷川委員 49番の回答、承知いたしました。それで、基本的に影響がないというのは、地下にもぐっちゃうので景観的な話とかそういう影響がないということでもいいんですね、理解としては。

それから、地下鉄で地下を掘るといふことでの文化遺産の地下の部分の埋蔵の部分への影響みたいなものはよく考えちゃうんですけども、どうなんですかね、この場合。景観的には、地上はそうでしょう。地下の部分ですよ。日本でも奈良とか京都がありますけれども。

黒木 地下トンネルは基本的に岩盤より下なので、そこに何か埋蔵があるとは普通考えられないと思います。

長谷川委員 そうですか。安心しました。

松本 先生おっしゃるとおりで、今トルコのボスポラスでやっている地下鉄事業は、名前こそ地下鉄事業なんですけれども、半分は遺跡発掘事業をいたしまして、遺跡らしいものが出た途端にいわゆるその権威のある博物館のスタッフの方に来てもらって鑑定をしてもらわなきゃいけないというような、それで工事が非常に遅れているという話がありまして、それはそれで一つの歴史的な価値があるんですね。遺跡の検査をやっているんですけども、多分ここではそれほどないと思います。

林 地下15メートルから20メートルぐらいのところですよ。

長谷川委員 50番ですけども、先ほど1号線、2号線は47番のところであんな集合住宅のところがあったということで、3号線も同じような場所ということ想定しているんですかね。ここの書きぶりだと集合住宅と書いてあるんですが。

林 いわゆるアパートメントビルディングのようなものを想定していただくと……

長谷川委員 場所は違う可能性があるわけですか。1号線、2号線の移転先とは。

林 今2つ上げられているところは、この半島中心部のこのあたりですね。いわゆる中心部から東西に見ても五、六キロしか離れていないようなところと。それはテンポラリーに提示されている2つのところでして、またそのほかにも候補地はあると。

長谷川委員 そうですか。先ほどPAPがまだ詳細に決まっていないので影響の度合いもなかなか把握しにくいということなんですけども、通常移転させられる人たちはよくどうかということをするんですけども、受け入れ先のコミュニティへどう影響かというのは、ち

よっとどこかに行くことがあってしまうんですけれども、PAPということもあるんでしょうけれども、今の時点で例えば先ほどのカーストが違うようなところに移転した場合、混乱が起きたりとかいろいろ部族間の軋轢とかありますから、受け入れ先はどうかという観点からも確認してほしいなというのはこれ意見なんですけれどもね。一応わかりました。モニタリングはもちろんなら詳しいことがわかって、さらにその先にいろいろとわかってくると思うんですけれども、今の時点で確認できるところは今のようなことも含めてやってほしいなと思った次第です。

以上です。

松本 先ほどのムンバイのこのポリシーの中にはホストファミリーの話が書かれておりまして、ホストファミリーに対しては、受け入れにかかわる負担に関するいろんな配慮はしていくということが書いてございますので、先生ご指摘の多分趣旨については一応対応するという事になっております。

松下委員 ホストファミリーとはどういう概念ですか。一緒に家族を受け入れて住むと、そういう感じですか。

松本 そうですね。ファミリーというとちょっとあれなんですけれども……

松下委員 コミュニティでしょう。

松本 コミュニティですね。やっぱり例えばある村というか町があったとして、それに一つ違うコミュニティ、例えばイスラムのコミュニティがばっと入ってきたときにいろんな文化的な争いとかみたいなものがある中で、やっぱりそういったちゃんとホストコミュニティに対しての事前の説明とか受け入れ体制とか、例えば代表者なんかを決めて事前に顔合わせをさせたりして、歓迎式みたいなのをやるとかなんていうのはパターンとしてあるんですよ。

松下委員 わかりました。ホストファミリーだと何か学生が家族に加わるみたいな感じで。

長谷川委員 英語の世界では、この言葉は使うんですか、ホストファミリーというのは。

松本 コミュニティですかね。

原嶋主査 ちょっと言葉尻をとらえるわけじゃないんですけれども、50番で一連の移転実施についてJICAによりモニタリングが行われますというのは、これはJICA自身がコミットしているということなんですか。

林 NGOがモニタリングして、それが報告されるということです。

原嶋主査 あとちょっと念のために確認ですけれども、今、長谷川先生からおっしゃっていた例えば1,400世帯ないし1号線、2号線ですと、合わせると多分もっと多い世帯が移転して、移転先にアパートメントを建てると。アパートメントを建てること自身はJICAのガイドラインでは審査の対象になるんですけどか。規模にもよるんですけども。1,400世帯を全部一緒に行くわけじゃないけれども、1,400世帯が全部行ったら合計3,000人とか4,000人とか人数になりますけれども、結構なアパートメントですよ。

吉田 対象か否かと問われますと、対象となります。それは他事業でも込みで、大規模移転でその移転地を整備するというようなタイプの補償をする場合ですと、そこに対しても……

原嶋主査 それは、ごめんなさいね、ちょっと非常にルールなんかを聞いているんですけども、何千世帯かが移転するアパートを建てましょうという話が含まれているんですか。

吉田 建てましょうというよりも実施機関がそういうようにもうたくさんアパートを用意していると。

長谷川委員 もう建っちゃっているんですか。

吉田 建っているところと、これから建てるところと。建っている状況ですね。その空き室のどこに入るかという割り振りがこれからされると。

松本 多分ご趣旨で言うと、このプロジェクトという中に住民移転のさっきのホストの話とかアパートを建てるというのが入るかという、それは入るんですね。これは全体で一つの大きなプロジェクトということですので、ただ、円借款の対象はこっちのインフラのところだけかもしれませんが、ただ、JICAは全部見ると。

原嶋主査 それは仮に3,000人、4,000人があるところにどーんと住めば、そこで排水だとかいろいろ問題が出てくるわけで考えなくちゃいけないわけですけども、そういう問題は少なくとも今までいただいた書類の中では、そういうことについて言及したものはほとんどなかったと思うんですね、それについて。移転先がこうですよというのはあるけれども、そこでこういうインパクトがあるかもしれないという話は全くなかったに等しいので。

吉田 ただ、今回既存の住宅ですので、これから改めて何か調査をやるわけではないんですけども、例えば本件とはまた別で、例えば大規模な移転地を整備するみたいな事業ですと、協力準備調査でもEIAを行っているみたいな形でこれまでもスコーピングをかけ

させていただいたようなものはあったかと思うんですけども、そういった形で……。

長谷川委員 熟度も関係するんですよね、きっと。

吉田 ただ、プロジェクトの一部には先ほど松本から説明があったとおりとなっておりますので、通常我々としても配慮しているということではございます。

松本 前、何かほかの国でもあったのは、結構露天商というかちょっとしたお店をやっぱり開いている人たちが多く中で、高層マンションの5階建てか何かで5階に住ませたら収入がなくなっちゃったので1階に住ませろみたいな感じがあったりして、そういった配慮自体はそれなりにはするという事だと思えます。全員を全部希望どおりというわけにはいきませんが。

原嶋主査 それはありますけれどもね。それじゃないとやっぱりある程度の規模の人が移り住めば、そこでまたいろいろ問題というか影響が大きい可能性があるんで、それはちょっと懸念したんですけども、ガイドラインは何かそういう付随的な問題についても一応カバーするという趣旨のルールをつくられている。一応だから問題としてはあり得るということですよ。とりあえずそれで51番までいまして、ちょっと51番もありますけれども、先ほどから、松本先生からムンバイの先例の教訓の話が何回も出ているので、そこについてちょっとまたどういう形でいくかはまた議論が必要だと思いますけれども、とりあえず進めさせていただきたいと思えますけれども、最後かな。ステークホルダーミーティングですね。52番、53番、54番、55、56、57として、念のために確認ですけども、この事業は簡単に言ってしまうと、先方である程度つくり上げたものの要請を受けるという形ですので、全体会合でもありましたけれども、その段階でJICAさんのガイドラインで要求している事項がちゃんと満たしているかどうかの確認は非常に問題だということで申し上げたんですけども、それについては審査部のほうは問題ないというお考えなんですか。特にステークホルダーミーティングのタイミングと回数というところは大きな問題だと思うんですけども、その点はいかがですか。

吉田 その点は段階としては2回、初期の段階とドラフトファイナルという形で行われておりますということと……。

原嶋主査 ルール上はどうでしたか。何かありましたよね。ガイドラインのルール上は2回、2回やると。

吉田 ガイドラインのルール上は、協力準備調査を行う場合2回と。ただ、環境レビューから行う場合ですと、どのタイミングということではなく、住民の参加があればよしと。

よしといいますが、住民の参加を確保するという形ですので、そういう意味ではルール、このリジットにその文言に照らし合わせる限り、ガイドライン違反という事実はございませんと、そういうふうに判断しています。

原嶋主査 それで、今回のものは確保できていると。

RAPは今、住民移転計画はできていると言っていいんですか。まだできていない、できていると言っていいんですか。もうできているという段階ですか。

長谷川委員 素案レベルですか。

林 どういった話を行うかという意味での枠組みはもちろんありますが、だれを対象にどういう話を行うかということについてはアライメントが確定次第と。PAPが確定した後に個別に交渉を行うと。

原嶋主査 RAPについてステークホルダーミーティングは、個別ではガイドラインにどのような、RAPだからという特別な位置づけはなかったんですか。

吉田 そうですね。ステークホルダーミーティングをという住民からのちょっと文言を参照したほうがいいと思いますので。

原嶋主査 ちょっとまだ粗い段階ですよ、その住民移転についてPAPもまだ確定ができていないとか、ちょっとまだ移転先もこれから交渉とか、まだコンタクトできていないところがあるとか、ちょっと成熟していない段階という失礼になるかもわからないけれども。

吉田 いや、実は、これは他案件とも同じ概略設計のレベルに基づいたPAPというところで、詳細設計に基づいた意味で確定していないという意味で申し上げているという意味では、普通の協力準備調査と同じ程度の熟度と考えていただいて結構かと思います。

原嶋主査 その確認だけお願いします。あと、一応お答えとしては52番になりまして、あと松本先生から53、54で同じようなことで、結局実質的にステークホルダーミーティングが行われているけれども、それが十分に要件を満たして中身を整えているかということについて、若干松本先生は疑問を投げかけていらっしゃるんで、これでどうコメントに反映するかちょっと後ほど議論いたしたいと思います。

吉田 ちょっと先ほどのステークホルダーのところに戻ってよろしいでしょうか。ガイドラインのもし今お持ちでしたら、12ページ。まず12ページをごらんいただきたいんですけども、その3-2-1の(1)カテゴリーAプロジェクト、環境レビューのカテゴリーAプロジェクトというところのその中の3ポツをご覧いただきたいんですけども、最後

の行に情報公開と現地ステークホルダーとの協議結果を確認すると、JICAとしては、なので報告書に記載されている現地ステークホルダーとの協議結果を確認するというのが環境レビューの段階で行うこととなっております。この確認の仕方をどうするかというところは別紙1というところで、その対象プロジェクトに求められる環境社会配慮というのが書かれていると思うんですけども、それが19ページに書いてございます。19ページの真ん中あたり、社会的合意という段落のところは1ポツ、2ポツのところは被影響住民、特に弱者が意思決定のプロセスにちゃんと参加しているかという形で書かれておまして、段階として例えばスコーピングとか環境ドラフトファイナルとかそういう具体的なところが書かれているわけではなく、その内容としてどのように参加が担保されているかというところをJICAとしては確認するというのがこの段階で、私たちとして行わなければならないこととなっております。

原嶋主査 それに関連して53番で、松本先生から初期の公衆協議の参加者はわずか268人で、松本先生の評価では極めて不十分だと。実質的な意味でのステークホルダーミーティング協議の中身は不十分だというような評価があるんですが、それについてはどうお考えですか。

吉田 考え方としましては、一番最初のほうで事業部のほうからの説明があったと思いますけれども、今回何分8割、9割イリーガルな住民ということで、こういった公式の場にさらに署名を残して出るというところがなかなか難しいというところはあると思います。その上で全住民を対象にして、それでも1割ほどには回答いただけていないという状況ではございますけれども、個別の財産調査あるいは人口調査のようなものは行っておりますので、その際に質問状を調査団といいますか、先方が雇用したコンサルタントが調査をしながらその住民の声としては聞いているというふうには理解しておりますので、この公式に出ている人数が少なかった、例えばその割合が低かったからといって自動的にそのガイドライン違反となるものではないというふうには理解しております。

松本 多いほうがいいんですけども、仕事を持っている方々と、それから家族の関係で、奥様が代表として出られないというようなそういう文化なんかがあったりした場合に、どうしてもご主人の都合がとれないと出られないというケースが多々ありまして、そういう意味では何回か複数回に分けてというような言い方があると思うんですけども、いずれにしても、300人程度は出てやっているという事実からして、その中での大きな反対というところについての確認というのはガイドライン上の問題ではあって、ただ、今後具体

的な補償の交渉とかをしていく中でまたそういった意向というのはわかってくると思います。ですので、そういったところについては実施機関なりJICAのほうもモニタリングをしていくということだと思います。

原嶋主査 何かございましたら。あと、ちょっと先に進みますと、58、59、60ということで、ちょっと58の石田先生のご質問ですけれども、これは公園ですかね。これちょっと確認ですけれども、Sophisticated national park.....

長谷川委員 nature park。

原嶋主査 nature parkと、生い茂るMahim nature parkというのがあるんですね。そこを通るんですか。ちょっと確認ですけれども、その下を通るということですか。

林 川の下をトンネルが通過すると。

原嶋主査 Mahim nature parkの中に河川がある。そのnature parkの中に河川が含まれていると。先ほどのところですか。これはさっきの何か1.5キロ、これとはまた別ですね。その下を通るという意味ですか。すみません、念のために確認ですけれども。このMahim nature parkの下を通るということ、線形が通るということですか。ちょっと確認して。

林 はい。

原嶋主査 このMahim nature parkというのは、位置づけはどのような位置づけなんですか。ただの名前だけ公園ということなのか、それとも繰り返しになりますけれども、保護が法律上要求されているものでしょうか。これは地図上だと.....

黒木 先ほどのバンドラクラ地区のマングローブ林のところですか。もともと何かあったようなところではないのかもしれないんですけれども、ごみ捨て場が改善されて、マングローブ林になって、バードサンクチュアリとして位置づけられているという情報です。

原嶋主査 原生の公園とかそういう意味じゃなくて、再生された。確認ですけれども、法律上保護が要求されているとかそういうレベルのものじゃないということ。

黒木 法律というと、CRZというコストラル・リージョル・ゾーンというところには位置づけられているのですが、地表面における開発はしないので、法律には触れないということになっています。

原嶋主査 CRZ、セントラル.....

黒木 CRZは海岸地域規制区域ということですか。

林 コストラル・リージョン・ゾーン。

原嶋主査 それは大丈夫ですか。

吉田 CRZに関しては、クリアランスは不要という形で確認しております。

原嶋主査 それが大丈夫だというのは、別紙上もあるんですか。

吉田 そこにはインドの法律上にも当たらないという形ですので、そのクリアランスも要らないと。法律でどこまでやはりまずは相手のものですので、我々がどこまで範囲をとるところは口を出せないんですけれども、このCRZに関して言うと、指定されている部分の地下の部分というのは、開発許可が必要ということにはならないと。

原嶋主査 先ほど別のことでたくさん議論しているからあれですけれども、もし仮にこの地域が自然保護のために指定された地域ということになれば、それは地下直下であれば非常に問題ですよね。離れていれば多少はあれでしょうけれども。

吉田 直下であれば、ただ周辺ということにはなるとは思うんですけれども、当然日本の考え方だと、地下も含めて保護すべきだとは思いますが、まず法律上必要かどうかということではまた別だと思えますね。実際中身の話と法制度の話というのは当然分けて考えないといけないと思えますけれども、まず中身ではなく法制度の話ですと、先方がその地下を入れるか入れないかということでは当然先方の法律に従うというのが私たちの理解です。それとは別に、中身の話として影響があるのかどうかというのは当然議論すべきではあると思いますが、そのガイドライン上の保護区なのか周辺なのかということでは、そういうふうには議論させていただきたいと思えます。

原嶋主査 今論点が2つあって、1つはCRZというのがJICAのガイドラインで言う自然保護の指定地域という言葉に入るか入らないかという論点が1つあって、もう一個は、仮に入ったとしても地下が地下何メートルか知りませんが、大深度地下とかじゃないですからね。大深度地下というご承知のように50メートルと。大深度地下の場合には、日本でも何か別の扱いという感じはありますけれども、地下鉄とかそんな100メートルとか50メートル下がるわけじゃないですよ。

吉田 すみません、さらに申し上げますと、このCRZというのはいわゆるワイルドライフサンクチュアリですとかナショナルパーク、そういったものとは全く別で、単なる湾岸地域ですので、なので、このMahim nature parkのみがCRZに指定されているというわけではなく、この上流も下流も含めてCRZですと。

原嶋主査 要は今の吉田さんのお話ですと、nature parkはいわゆる保護区に当たらないという理解で報告されているわけですね。

吉田 考えて差し支えないかとも考えております。

松下委員 何か報告書によると、WWF Indiaがnature parkと考えているとありますね。ですから、政府が指定したとかそういう記述になっておりませんね。だから、そこらあたり、事実関係はよく確認されて、WWF Indiaはnature parkとして価値があるというふうに見ているということですね。

原嶋主査 では、ちょっとそれは確認してください。あと、59、60、松下先生ですが。

長谷川委員 59は結構でございます。

原嶋主査 では、これはたくさんあると思いますけれども、あと全体を通して何か松下先生、長谷川先生。ちょっと今後の先ほど幾つかのところでありましたけれども、追加調査をする必要が出てきたときにどう対応されるのかですけれども、追加調査は何かJICAさん独自で追加調査するということは、もうこの環境レビュー方針の確認事項は既存のドキュメントの中のものを確認するんでしょうけれども、追加調査がございますよね。場合によっては追加調査をする趣旨のもの。

松本 調査の定義もあるとは思いますが、環境レビューということで今後私たち審査という作業に入った場合ですけれども、その前の段階ですね、審査の前の段階で当たられる情報はもう一度確認をさせていただくと。先ほどのnature parkというものはどういうものなのかというのは、文献上例えば何かあればそこで協議とかできますし、先方の実施機関のほうにも確認はできるというようなこともございます。あとは海洋投棄のような話がいつ、どの時点で決まるかみたいなそこはいわゆる確認の話と協議の話があるんですけれども、それは審査の環境レビューのときにきっちり話をきて、そこで仮にですけれども、何かしら問題だということであれば、留保条件のようなものをつける、つけないというような協議にはなっていくと思います。

ただ、全般的にはここで先生にご指摘いただいたところで若干不明な点などがあるものについては、基本的にはこれ確認事項、助言をいただいたということですので、審査の前あるいは審査時点での確認ということでさせていただくというふうに思っております。

長谷川委員 そうすると、基本的には確認事項という中身の助言になるんですね。

原嶋主査 いや、今後こういうことを確認してほしいということの場合によっては調べてほしいという内容にもよります。だから、確認という言葉をあちこち使っているからちょっとあれだけれども。

松本 確認してダメだったらダメなので、結果的にダメだったということであれば、それはそれでちゃんと……

原嶋主査 先ほどみたいに制度を調べてほしいということと、事実関係そのものがわからないとかデータそのものがないとかいろんなケースが出てきますよね。

長谷川委員 書きぶりでしょう。

原嶋主査 今、これは通常で言うと環境レビュー、これはちょっと特殊な形なのであれですけれども、環境レビューのドラフトファイナルができているという段階みたいなイメージなんですよ。

吉田 こちらEIAも住民移転のほうもドラフトではなくファイナルレポートになります。

原嶋主査 ファイナルレポートになるんですね。ドラフトファイナルじゃなくて。

吉田 先方の政府が承認したファイナルと。

原嶋主査 これ以降、結論が出ると助言委員会にはかからない。

吉田 はい。ただ、事業部がもしこれで仮に審査を行い、審査が成功し、その先までいったら、案件管理の段階という形でモニタリング結果等のご報告と。

原嶋主査 ただ、助言委員会として関与するのは事実上、最初で最後になる可能性が高いわけですね、特殊なことが起きない限り。

河野 そうですね。あと、助言に対するどういう対応をしたかというのはLAの後に公表させていただきます。

原嶋主査 では、もしなければ一旦休憩して、まとめに入りますけれども、何かありましたら。

長谷川委員 今の助言に対してこうしましたという報告と、それから、ある程度時間がたってこうなりましたという報告は二段構えであるんですか。

河野 そうですね。モニタリングの段階で行いますが、どういった形でやるのかというのは決まっていませんけれども、ゆくゆく案件についてはフィードバックさせていただく形になります。

原嶋主査 話はもとに戻りますが、代替案の検討そのものが個人的には何か結果が悪いとは思えないんですけれども、何かかなりエスケープされているような感じがするんですけれども、そこはどこまで遡るかちょっと……。結果が不適當かどうかまだわかりませんが、何か余りもっというんな代替案はあり得るんじゃないかと、それぞれの議論の段階ではあり得るんじゃないかと。特に高架と地下の問題は何か十分議論されていないような感じがするんですけれども、そこも含めてちょっと。

では、一旦休憩ということで。

午後3時41分 休憩

午後3時52分 再開

原嶋主査 それでは、後半を始めさせていただきます。後半は順番に従いまして、助言としてどのように扱っていくかということを経次議論させていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

早速ですけれども、1番から5番ですけれども、1番、2番は削除していただいて結構です。とりあえず3番は残しておいてください。後ほどちょっとまた考えます。あと、4番もとりあえず残しておいてください。5番ですけれども、これは、石田先生はコメントと質問の区別はどういうふうにしているんですか。石田先生からの、わかりますか。この表ではコメントか質問かという区別が余りわからないんですけれども、多分石田先生から来ている表の中にはコメントか質問か分けて、今ないですか。

長谷川委員 今、私の手元にありますよ。5番目は質問になっていますね。

原嶋主査 では、とりあえず残しておいていただいて、また多分ほかのところとダブると思います。

6番、7番は長谷川先生、お願いします。

長谷川委員 6番は消してください。それから、7番も消してください。

原嶋主査 8番、9番ですけれども、これは松本先生からどういうふうなことがわからないですか。

長谷川委員 松本先生は、8番はコメントですね。8番、コメント。9番はコメントですね。

原嶋主査 ちょっととりあえず残しておいていただいて、後からちょっと議論させていただきます。

10番、11番、12番は松下先生、お願いします。

松下委員 10番は落としていただいて結構です。11番ですが、11番の後半に当たる部分を助言として残したいと思います。趣旨としては、これまでの地下鉄建設事業からの教訓を抽出し、今回の事業評価に生かすことと。「ムンバイにおける」ですね。ムンバイにおけるこれまでの地下鉄建設事業からの教訓を抽出し、今回の事業評価に生かすことと。

吉田 すみません、評価というのは環境レビューという意味ですか。

松下委員 今回の事業の.....

長谷川委員 計画ですか。実施か計画か。

吉田 すみません、計画ですと、計画実施は先方がファイナルレポートという形で出していると思いますので。

黒木 すみません、ムンバイは今回初めて地下鉄を建設する予定なので、これまでの経験というのは、地下鉄としては無いと思います。

松下委員 そうですね。いや、ただ、回答のほうには1号線、2号線……

吉田 高架鉄道という意味ではございますが、地下鉄という意味ではございません。

松下委員 そうか、地下鉄ではないのですね。

長谷川委員 単に鉄道であれば。

松下委員 鉄道建設事業からの教訓を抽出し、今回の事業に生かすことにしてください。

長谷川委員 そうですね。

原嶋主査 12番は。

松下委員 12番は結構です。

原嶋主査 わかりました。続きまして、13、14、15ですけれども、15はもう間違いなく要りません。13と14、ちょっととりあえず残していただいて、後ほどさせていただきたいと思います。では、16、17、18まで長谷川先生。

長谷川委員 16は要りません。17も要らないんですが、先ほど原嶋先生がおっしゃったように何か言いぶりを変えて残しますか。

原嶋主査 では、後ほど17と13、14ですよ。

長谷川委員 このあたりを連結させますか。

原嶋主査 ちょっとそれは後ほどにさせていただきます。あと、18番ですね。

長谷川委員 18番は、これは一応残してください。

原嶋主査 19は、これはいいですね。

松下委員 これは結構です。

原嶋主査 20番は、これは残してください。20番は残してください。21番は削除していただいて構いません。22番は残してください。石田先生ですけれども、残しておいてください。23も残してください。24は特に削除で結構です。25は削除で結構です。26、27と29ですね。これは大きな問題です。

松下委員 一緒にしますか。

原嶋主査 一緒にして残すと。28は削除で結構です。26、27、29は一つにして何らかの形で、要は建設残土の取り扱いについての注意が必要だということ。28は要りません。

30番、長谷川先生。

長谷川委員 30番は要りません。

原嶋主査 それで、世界銀行のムンバイ都市運輸プロジェクトに係る問題について松本先生から幾つかの箇所でご質問ないしコメントがございますので、ちょっと言葉はともかくとして、31は全文ということではありませんけれども、とりあえず残しておいていただき、少しまとめさせていただきます。あと32は、これは特に必要ないですね。33は特に必要ないです。34は多分ほかのところにも関係すると思いますので、34は残していただいて。ちょっと確認ですけども、先ほどの191世帯がコンタクトをとれないというのと、言葉の表現はともかくとして一部種々の対応にオブジェクションを示しているというのは、これはだから全く別なわけですね。全く反応がないところと、反応はあるけれども、否定的な反応ということ両方がいるということですよ。ちょっと1,400世帯のうち191世帯はレスポンスがないと。1,200世帯ぐらいは、コンタクトはしているけれども、そのうち何世帯かはその場所ないし対応にオブジェクションないし非協力的だということですよ。そういうグループがいらっしゃるということですよ。

林 その対象が重なるか重ならないかというのは。

原嶋主査 レスポンスがないから、反応がないから。

林 調査に対応していないというのは、調査票の質問に回答していないということです。

原嶋主査 それはどれぐらいのスケールかというのがちょっと感覚的に教えていただきたいなと思ったんですけども、全体の数が大きいですからね。5,000人、1,400世帯でしょうから、明らかに191世帯というのは非常にあちこちに幾つか出ているんですけども、頻繁に抗議ないし非協力であるという世帯というのは、またそれに加えてそういう世帯があるということのように感じるんですけども、ちょっとその辺の確認、どんな感じでしょうか。難しいですか。重なる可能性もあるということですか。重なっている可能性もあると。

黒木 文句を言って答えない人もいるので重複する場合もあると思います。

原嶋主査 全く一緒ではないということですよ。その191世帯の方々のことを……

林 191世帯全員が文句を言っているというわけではないという意味で。

原嶋主査 わかりました。要はスケール感として既に1割ぐらいの人はレスポンスがないということ。さらに、それに加えて内容はともかくとしてオブジェクションないし非協力的な人たちがまたそれに加えてあるというような。

林 重なっている可能性はあります。

原嶋主査 あるわけですね。それにしてもちょっと規模が大きいですね。いずれにしても、34の趣旨と35の趣旨はまとめて十分な確認が必要なところなので、多分36、37、38もほぼ同じような内容だと思います。あと39もそのような趣旨ですよ、松下先生。

松下委員 そうですね。

原嶋主査 だから、34から39まで……

松下委員 どうやってまとめるか。

原嶋主査 まとめるか、それは後ほどの問題ですけれども。40は要りません。41も特に結構です。42も特に要りません。43も要りません。44は先ほどの31と重複していますので、ちょっと31のところで。45は、これは松本委員の45というのは質問なんでしょうか、コメントなんでしょうか。

長谷川委員 45ですか。

原嶋主査 質問のような感じもするんですけれども。44はとりあえず残しておいていただいて、31と合体できると思います。

長谷川委員 質問ですね。約248ですね。質問です、これ。

原嶋主査 とりあえず一旦削除しておいていただいて、これは松本先生にこの文章は行っているんですよ。これは行っていますよね。

吉田 行っています。

原嶋主査 46は残しておいていただいて、47は要りません、削除。48も削除ですね。49、50、長谷川先生。

長谷川委員 49は要りません。50は残してください。

原嶋主査 そうですね。これは重要な。あと、51ですけれども、これは先ほどの31と少しまとめる形で後ほど議論させていただいて、松本先生に確認をとるという形で、ちょっと後ほど。これ自身は特に残さずに31の中で対応できればしたいと思います。続いて52、これはとりあえず残してください。確認はさせていただいていると思いますけれども。53も52と同じ趣旨で、53も54も同じような趣旨なので、52、53、54で一つ、要はガイドラインに従ったステークホルダーミーティングの要件を満たしているかということを確認ということですね。特にその中身も含めて、意味のあるステークホルダーミーティングにされているか。55はいいです、削除で結構です。56は今後の話ですけれども、これは残しておいてください。57は石田先生、これは質問かコメントかおわかりになりますか。

長谷川委員 石田先生、ちょっと待ってください。これは何も書いてありませんね。

原嶋主査 では、とりあえず削除しておきましょう。58、ちょっと気になるんですけども、先ほどのMahim nature parkの土地利用の位置づけは確認していただくということでちょっと石田先生の問題の趣旨とは若干変わりますけれども、明らかにMahim nature parkの下を通過するということですので、Mahim nature parkの土地利用の位置づけをガイドラインと照らして確認していただくと。要は自然保護区じゃないかどうかという確認をちゃんとしていただくということの文章を見ていただくということをお願いします。59、長谷川先生、60、松下先生ですけれども。

長谷川委員 59番は先ほど松下先生の何番目でしたか、ありましたよね。11番ですかね。こちらに一緒にまとめてください。

松下委員 60は結構です。

原嶋主査 60は削除ですね。59は11番と合体ですね。60は削除ですね。それで、1番、2番は削除ですね。

吉田 残すところが……

原嶋主査 すみません、ごめんなさい。3番と11番は合体できますよね。住民移転を含めて、主に松下先生、1号線、2号線の教訓ですよ。

松下委員 そうですね。

原嶋主査 松下先生のを頭にさせていただいて構わないので、実質的には1号線、2号線で……

松下委員 1号線、2号線としたほうが明確です。

原嶋主査 ほかにいろいろな地上鉄道があるようすけれども、幹線とはちょっと違うようすですので、松下先生をアンブレラにさせていただいて構わないので。

松下委員 11番のこれまでの鉄道事業というのは、これまでの1号線、2号線事業ですね。

原嶋主査 あと、ちょっと8番と7番を見せていただけますか。ちょっとこれ、8番は最終的には松本先生の確認をとりますけれども、34番以降と合体させていただいて、8番自身は削除させていただいて、34番以降の確認がとれていない世帯への対応といわゆる頻りに抗議及び非協力、その確認の問題として。9番か。9番はとりあえず上はいいんですけども、その結果少なからず住民が賛成しない状況が続くのであれば円借款を供与すべきではないというところはとりあえず削っておいていただけますか。それはガイドラインで取

り扱われる問題なので、リクエストとしてはちゃんとした改正をすべきと、とりあえず残していただきます。

吉田 すみません、9番なんですが、先ほどの52、53、54あたりをまとめるということと同じ取り扱いですね。

原嶋主査 そうということです、はい。あと11番はこれでよろしいですね。13番もちょっとまた直しますけれども、とりあえずは「メトロ鉄道の線形についての2つの代替案」、そこから下をずっと削除していただいて、その下までいって「各代替案について」、そこまで削除していただいて、そののさらに「各代替案について」を削除していただいて、とりあえずそれをつなげておいてください。あと、17番、18番、長谷川先生、文言としては大体よろしいですか。

長谷川委員 今、具体的なのが前の13、14で出ていますから、17そのものは削っていただいて結構だと思いますよ。

原嶋主査 18は残すということでもよろしいですね。

長谷川委員 そうですね。18のほうは残してもらおうと。17番は要らないと。

原嶋主査 効果的で無駄のない、これちょっと確認ですけれども、今後のモニタリングはJICAに対する要請ということになりますけれども、リクエストということになりますけれども、長谷川先生のコメント、これはJICAに対して何を助言するかということの観点からいうと、ちょっともう少し文章を明確にして……。

長谷川委員 私の趣旨としては、EIAとかSIAの中にモニタリング計画が一応あるんですね。もちろんだという組織でやるかということも実は書いてあるんですけども、必要のないような項目立てをしてもしょうがないですし、その辺のモニタリング計画づくりをしたときに先方のほうがちゃんとこういったEIA、SIAの評価結果をもとにしてやったかどうかということの次回の協議のときにJICAさんで確認してほしいと、こういう趣旨なんですけれども、おかしいですかね。

原嶋主査 このモニタリングはいろんな面がありますよね。住民移転のモニタリングもあるし……

長谷川委員 全部含みます。

原嶋主査 これ、実際はどこへ。実際は向こうの実施機関に要請するという形になるんですか。

林 実施機関が雇用するNGOがモニタリングを行って……

原嶋主査 住民移転については。例えば浚渫というか掘り出した残土なんかの扱いとかいろいろ細かい問題が幾つかありますよね。そういう問題なんかは別になってくる。

林 それはまた別のところですよ。

松本 主体は実施機関ですね。実施機関の中で工事業者がやっておられれば、そこでの契約の中でもいろんな規制があって、それは、今度はレビューする多分コンサルタントを雇うと思うんですね。それを実施機関が全部監督すると。

原嶋主査 要はこの表現で事業者のほうでそういう助言をされて対応できるかどうかということなんです。よろしいですか。

松本 いいとは思っています。いいですよ。何かありますか。

原嶋主査 よくあるのは、実際にはなかなかJICAさんないし調査団が直接やることの範囲を超えているので、そのモニタリングすることを実施機関に要請するように助言するというようなことがたまにあるので。

松本 ただ、実施体制が実効性というのもきちり確保するというのは、もうこれは必須なので、それを私たちのほうで確認させていただくと。どういう形でモニタリングをやるかという体制ですよ。それは必要だと思います。

長谷川委員 形だけやるというのが一番困るので、やれないならやれない、やれるならやれるということをしかりと確認して、やれるものについてはそういったアドバイスみたいなものをお願いするということですね。

吉田 すみません、原嶋委員のご懸念がもし環境配慮モニタリングを行う手法にあるとすれば、一番最初に実施機関が手法を何かつけ足すというような形であれば、恐らく長谷川委員の意図ともすべて合致するのかなと思うんです。

原嶋主査 私はどちらでもいいんですけども、お受けになったほうができることとできないことがあるでしょうから、それはしばしば問題になるので、別段事業のほうで問題、審査部のほうとか事業部のほうで問題なければそれでいいんですけども。

吉田 趣旨としては、JICAがモニタリングをするというわけでは当然なく、どういうモニタリングが行われるか確認すると。

長谷川委員 そうなんです。まさにそうです。

原嶋主査 では、これ20番は環境社会側面の考慮について確認することということでとりあえず、ちょっと文章の末尾を直しておいてください。

吉田 すみません。1点ちょっと確認させていただきたいんですが、線形計画の環境社

会側面というのはアライメントを決める際にどういった考慮がされたかと、そういったご趣旨でしょうか。

原嶋主査 アライメントを決めることによって、どういう影響が出るかということについてですよね。これから詳細設計、線形が決まればそれによって影響が同定できますよね。

吉田 はい、それ自身ももう既に決まっているというふうになっているかと思うんですが、将来的な話なのか、ここにマスタープランですとか……

原嶋主査 でも、まだ詳細設計に行っていないわけですし、住民移転もまだ……

吉田 いや、これは詳細設計でもう一度見直される際にという……

原嶋主査 それは当然そういうことになりますね。詳細設計の段階でまだ助言委員会が関与するところはないんですね。先ほどのお話ではないですね。とりあえずそれだと。

あと、22番もこの公園への影響について確認することということで、ちょっとざっくり直しておいてください。上ももう少し直してもいいと思いますけれども、そういう部分を具体的に。23番も同じようなことで、大体こんなような感じですけども、言葉のトーンを合わせておいていただければと。26、27、28を一緒にするんですね。要は、論点としては残土をどのように処理するかということと、それによる影響をよく確認するということなんでしょうけれどもね。

松下委員 深海投棄処分についてはできるだけ避けることと。やむを得ず実施する場合は十分環境調査をすると。

原嶋主査 その前提としては、残土の処理方法について確認するということがあって、それを確認した場合に、それによる影響を確認して、さらに深海投棄はできるだけやめるべきだというのが助言委員会としての意見ということですね。その3つを一つにすると、そういうことです。

長谷川委員 26番の表現でかなり言い尽くされているかなと思いますけれども。

原嶋主査 そうですね。ポイントとしては3つですね。

長谷川委員 この5つの選択肢の中に入っているわけですよね、深海投棄という選択肢が。

原嶋主査 26と27を合体させるような感じですよ。では、ちょっと確認ですけども、26番の建設残土の処理方法について、ちょっとそれ以降は削除ですね。「5つの選択肢が示されている」が削除、そこです。それでいいです。そんな感じでとりあえずそうしておいてください。31番ですね、難しいのは。難しいというか、ちょっと最終的に松本先

生の。間違いなくとりあえず生かしておいていただきたいのは、まずは生かしておいていただきたいのは、世界銀行が融資し、インスペクションパネル云々で、環境レビューに反映することと、そこは残しておいてください。特にちょっと先ほどお話がありましたけれども、世帯当たりの面積の問題については、225平方フィート、これはムンバイ都市運輸プロジェクトのインスペクションパネルの判断は狭いと言っているんですか。

松本 これを読むと、要は対象世帯、一部分しかはかかっていないものに対して単に225平方フィートだけ与えたのはおかしいと。だから、調査の仕方自体がおかしかったのではないかということだったので、20平米自体がおかしいという意味の……

原嶋主査 問題と言っているわけじゃないんですね。

松本 そうですね。だから、それはちゃんとした調査をやるべきだという趣旨だと思います。

原嶋主査 44番で同じように松本先生が世帯当たりの225平方フィートの補償については、世界銀行事業、IPで大きな問題の一つになっている。この妥当性をIPの経験も踏まえて、環境レビューで確認すること。

松本 これは20平米自体が狭いということの問題視しているのか、先ほどのそこはちょっと世銀のほうのIPのレビュー結果自体を私どものほうでも確認しなきゃいけないので、そこはいずれにしても、一番最初のところで抽出しなさいということをやるといことですね。

原嶋主査 とりあえず44番の文章を31番の先ほどの下のところに持ってきて、くっつけておいていただけますか。それで、松本先生にちょっと確認する。その文章を31のその「反映すること。特に」、そうしておいてください。そうしていただいて、その下の「具体的には」以下は……

吉田 一旦削除で。

原嶋主査 一旦削除していただいて、また松本先生に確認をとります。場合によっては、項目だけにするとか、とりあえず一旦削除していただいて、事務局から確認するようにします。それで、34から39のところに移りまして、どうしますか。とにかく10%もちょっと確認がとれないのは非常に心配なので、では34と35をくっつけていただいて、それで全部カバーできませんか。松下先生、これ36の趣旨は何かうまく取り込めないでしょうか。37はいいんですね。

松下委員 前半はカバーされていますね。

原嶋主査 そうですね。

松下委員 後半は特に残さなくてもいいと思いますので、34、35を合体したものがあれば36は落としても構いません。

原嶋主査 これちょっと38に1,442世帯中497世帯が非協力的とありますけれども、497はどこかに出ていましたか。評価書に出ていましたか。ちょっとごめんなさい、私の記憶が定かじゃないんですけれども。ページ20ですね。SIAのページ20です。

吉田 調査としては2種類ございまして、人口調査ですとか財産調査というところと社会経済調査のところ2段階行っているものの社会経済のほうが特に非協力的といいますが、質問状の回収ができなかった数が多かったということです。

原嶋主査 これはさっきの35番の、ごめんなさいね、ちょっと確認ですけれども、頻繁に抗議と非協力があったというのと含んでいるんですか、含んでいないんですか。

吉田 重複したりしなかったりといいますが、頻繁な抗議と非協力という観点では恐らくしていないかと思うんですけれども。

原嶋主査 報告書の作り方はどうなっているんですか。繰り返し質問ですけれども、35番にある「頻繁な抗議と非協力の世帯」と38にある「1,442世帯中497世帯が非協力である」というのがありますが、それは含んでいるのか全く別なのか。

林 頻繁な抗議というものに関しては、ソーシャルサーベイの中でそういったものがあつたと書いておりまして、497世帯は20ページのほうですと、これはソシオ・エコノミック・サーベイとありますので……。

原嶋主査 いずれも調査、要はサーベイに非協力ということですか。

松本 そうですね。いずれにしても、この回答していない人たちとか非協力であった人たちが一体どういうふうな立場なのかというか、どういうふうな意見を持っているかというのをちゃんと確認すべしと。

原嶋主査 いずれにしても、38の後半に「これらの世帯の調査が実施されたかどうか、また事業に協力的になったかどうかを環境レビューで確認すること」という文章を最後の今のところにくっつけちゃっておきますか。とりあえずその文章を「把握すること」の後にとりあえず入れておいていただけますか。それはちょっと後からあれします。39はこのまま残してよろしいですか、松下先生。

松下委員 はい。

原嶋主査 くっつけないでちょっと。

松下委員 ちょっと別ですね。

原嶋主査 ちょっと別ですね、ごめんなさい、私のほうの早とちりで。このような形で当然残すと。ちょっと上とは別な感じですね。

松下委員 文章が質問的になっていますね。これは余り助言にはならない。そういう意味では、ちょっと助言として残すには内容が……。

原嶋主査 では、削除しますか。

松下委員 削除で。

原嶋主査 一旦削除して、また。44は先ほどしましたね。46はそのまま残しておいてください。50も残しておいていただいて、あと52以降ですね、ちょっとまとめなきゃいけないのは。これは審査部のほうで何か確認というのは記録を残すんですか。こういうケースの場合、例えば確認、条件を満たしていると。ガイドラインにコンプライアンスしているというのは何か記録として残しているんですか。

吉田 通常の事業で申し上げますと、環境レビュー結果というのはJICAの事前評価表というところに一緒に書かせていただいております。カテゴリーAの事業ですと、A4、1枚のところでは社会影響、環境影響で当然ステークホルダー協議の内容結果をどのように確認したかというところは1枚の紙にまとめて公表しております。ですので、本事業も当然そういう形でやっております。

原嶋主査 とりあえず52は残していただいて、53は52の後半にその趣旨がありますので、それでちょっと52の文章で松本先生に確認をとるようにさせていただくということで、松本先生がまた文言についてご注文があればそれを承るということで、53、54は、内容としてはお受けしますけれども、文章としてはちょっと一旦削除ということでよろしいでしょうか。56はとりあえず今後のことですので、表現はちょっと。これはあれですか、さっき長谷川先生からあった今後のモニタリングとの関係もあるんですかね。

長谷川委員 56番ですか。

原嶋主査 先ほど長谷川先生が今後実施をモニタリングしていくという中で住民移転についてちゃんと……

長谷川委員 いや、モニタリングとはまた別だと思いますね、56番は。

原嶋主査 では、とりあえず残していただいて。

吉田 すみません、今後の詳細……。

原嶋主査 要は、被影響住民が具体的に特定された段階以降、移転先とかの交渉が始ま

るんだと思いますけれども。そこが一番実は難しいんでしょうけれども。58は先ほど申し上げたとおり、特に土地利用を確認ということで、ちょっと文章を直しておいてください。59は先ほどのとおり合体してよろしいですね、長谷川先生。

長谷川委員 これ消して結構です。

原嶋主査 先ほど松下先生のところ。大体大づかみには今のようなおりで、あとちょっと文章を全体として整理していただいて、あとご意見があればどうぞ。

長谷川委員 これ合体した場合は、合体されたほうの委員の名前も残るんですね、そこに。吸収されたところにも残るんですね。

吉田 はい。

長谷川委員 ぜひそうしてください。

原嶋主査 あと、まだありますか。

河野 いえ、いいです。地域部のほうで何かありますか。特にいいですか。

それでは、すみませんけれども、冒頭お話しありましたように、審査の関係もあって、できましたら8月6日の全体会で確定したいということで、案については今日中に送らせていただきます。それで、可能でしたら8月3日の金曜までに何とかお願い致します。

原嶋主査 それ、実際には松本先生と石田先生次第なんですよ。レスポンスがどのぐらいのタイミングで得られるかが一番大きな要素になってくると思いますね。ちょっとここでは不確実なのでご了承ください。

河野 承知しました。

吉田 すみません、事務局のほうで作成した案文はもう欠席された石田委員、松本委員を含めてもう皆様に……

原嶋主査 いいですよ。

吉田 どうしましょう。あるいは主査にまずお送りするか……

原嶋主査 では、一旦私にいただけますか。私のほうから同時発信すればいいわけだけれども、またアドレスを教えていただけますか。

吉田 最後に関係者のほうはこちらのほうにアドレスを入れさせていただきます。

原嶋主査 今日中に、遅くとも明日中には皆さんにお配りして、今日はいつでしたか。31日にちょうど1週間ぐらい、丸1週間。

吉田 今日は月曜日ですので、金曜日まで。

原嶋主査 来週の何曜日でしたか。

吉田 来週の月曜日が全体会合となります。

河野 ですから、金曜までに助言案の確定が必要なんですね。

原嶋主査 だから、今日月曜日でしょう。

吉田 はい、月曜日です。

原嶋主査 今週の金曜日が全体会合。

吉田 いや、全体会合は来週の月曜日です。

原嶋主査 来週の。それなら正味5日くらいですかね。

吉田 ですので、もしよろしければこちらの案文を先に……

原嶋主査 いいですよ。そうしてください。

長谷川委員 これ、次の全体会合じゃなくて次々回になると、相当厳しくなるわけですか。

河野 そうですね。審査日程が決まっています、それを考えるとちょっと厳しいのかなという感じがありますので、できれば。

原嶋主査 松本先生はつかまる、極端なことを言うと海外に行かれたり何かしていれば、レスポンスがどうしても遅くなるかなと。そうすると危ない時期なんですか。大学の先生は。そろそろ危ない時期、いない時期とか。

河野 どうでしょうか。日程の期限をやはり原嶋委員のほうから伝えていただいたほうがよろしいですか。我々のほうから一応これを目標みたいな形で。

原嶋主査 どっちでもいいですよ。できれば8月6日に成文をいただくということは書いていただいてもいいし、私が言うなら私が言ってもいいけれども、それはどちらでも構いません。

河野 いいですか。では、我々のほうで書かせていただきます。

原嶋主査 ちょっと多少何か文章が例えばEIAとか住民移転契約とか、ちょっと整理されていないところがどうしてもあるので。

吉田 では、ちょっとこちらで……

原嶋主査 また、いつでも。もし気になるところがあれば、私のほうも気になったところは申し上げますけれども。ということで結構タイトですよ。ちょっと規模がどうしても住民移転の数が多いですからね、何かすごくそこは。

これ工事はいつごろなんですか。実際に順調にいけば工事はいつごろになるんですか。住民移転は結構大変ですよ。

松本 工事は1年半ぐらいかな、早くて。

原嶋主査 今2012年8月ですけれども。

松本 工事は1年半後だよ。

林 来年の……。

松本 詳細設計があって、入札をやってということなので、1年か1年半か。

原嶋主査 工期はどのぐらいになりますか。

松本 工期は2年半、3年ぐらいかな。

林 2013年、来年7月。

原嶋主査 住民移転は平行してやるんですか。全部どかしてからじゃなくて、工事にあわせて住民移転をさせていくということですか。

松本 基本的には事前に全部入れればいいんですけれども、ただ、工事は区間で幾つか分けてやる場合がありますので、工事の後に来る部分については、一応住民移転が後の段階になる可能性はあります。

原嶋主査 なかなか納得しないとかいろんな要素もあるし、難しいところですね。

林 すみません、コメント、事前質問の4番と13、14のところに原嶋委員のほうから建設コスト、環境影響、住民移転規模の定量的なデータを明示してというコメントをいただいているんですが、概算でももちろん我々のほうで把握している部分はあるんですが、それをかなり緻密な精度で定量的な数字を提供するとなると、なかなか現実的には難しいというのがありまして、先ほどの繰り返しですけれども、高架と全線地下というのを比較した場合に、高架に比べて地下のほうが住民移転規模ないしその自然破壊のレベルというのはかなり縮小される、インパクトが小さいというのは普通に一般的に考えられることですので、大前提として環境社会配慮的側面からすると、地下のほうがベターというのは一般的な考えだという前提に立つと、そもそも余り地下か高架かということに関して、定量的な検証を事前にするということ自体が余りない。ただ、地上でどのアライメントにするかということだと、もちろん比較検討というのは一般的になされるものなんですが、地下にした時点で高架よりはるかにインパクトが小さいということが言えますので。

原嶋主査 住民移転はね。建設コストは逆にかかるわけですね。

林 建設コストは逆にかかります。だからこそPPPではなくてJICAに公的な支援を依頼してきたという背景もあります。

原嶋主査 でも、あえて言えば、今回のケースは、そういう意味では向こうができなか

ったものを受け入れという形なので難しいでしょうけれども、多分最初からJICAさんが開発調査の何かでずっとかかっていた場合には、多分ですよ、JICAさんが依頼するコンサルタントないし調査団の方は、高架にすれば建設費は何ドルですと。そのかわり住民移転は3万人になりますと。だけれども、逆に地下にすれば建設コストは何百万ドルです。でも、住民移転は1,000人ですと、そういう対照表ぐらいはつくってくると思うんですよね、少なくとも。それは詳細の程度とか若干それはありますけれども、そういう大きな議論は残しておいていただかないと、もしJICAさんが最初からやっていればそれは残っているはずだと思うんですよね。だから、それはさかのぼっても残す必要があるんじゃないかと私は思うんですけれども。それをどういう形にするかはちょっとあれですけれども。

長谷川委員 違う視点から言うと、今回の案件を有償でやるかどうかと判断するとき、通常ですと、開発調査の中で、日本だとプロジェクト評価まで持っていきますよね、FSの中で。経済評価がどうだとか外部評価がどうだとか、それから環境はこっちへ置いておいて、経済的、財務的などところの確認というのは、そういうデータがないとできませんよね。ということは、ここまで持ってくる段階でそういう数字は出ていたんじゃないですか。

林 地下か……

長谷川委員 それも含めて。

林 高架かということで、建設工事に関しては大体の目安として、地下にすると2倍程度になるというような概算は出ております。

長谷川委員 出ていますね。

林 ただ、住民移転の規模が詳細にどうなのかということに関しては、乱暴な言い方をしますと、どう考えても地下にしたほうがベターであると。ああいった人口密集地域で高架にすると、普通に考えてかなり事業実現性そのものが低くなるということなので、あのアライメントですと、高架ということそのものが結構現実的には難しい選択肢だという…

…

原嶋主査 今話を聞くと、住民移転だけで地下に決めたということに聞こえるけれども。

林 それだけではないんですが、大きな要素であることは間違いありません。今回、用地取得の対象がほぼ政府の用地になっていますけれども、その一番大きな用地というのはデポの車両基地のところでした、そこで大半の部分を取得しているということで、車両基地の用地取得という面ではかなり3つの代替案が用意されて、どういった住民移転の影

響があるのかということと比較検討しつつ決められていると。ただ、アライメントそのものに関しては、もう確実に地下のほうがよいと。そもそも選択肢がそんなにないという形です。

吉田 先ほど原嶋委員がおっしゃっていた例えばJICAで開発調査をやっていたら、当然そういった地下か高架でおっしゃったような比較検討は当然やっているべきだし、当然SEAでやると我々も明言しているわけですからやるんですけれども、ただ、逆に事業計画まで実施機関がつくってきた、先方政府がつくってきたものに対して、ではSEAが行っていないからJICAが却下するかというと、ガイドラインではそういうことでは読み取れないと思うんですね。なので、事業計画が決まっているものに対しても、下流からでもJICAは支援をするという形で事業としては行っておりますし、その代替案としては当然どうかが検討されているかという形では確認はするんですけれども、それはJICAで開発調査を行ったものと全く同じ資料を要求すると言われると、それはガイドラインでもそこまでは要求していないというふうに理解しております。

松本 決して軽視するということではないんです。できる範囲の中でのこちらとしての確認はしたいと思っております、もう一回マスタープランなり検討の過程というのがあったと思いますので、それはできる限りの中では確認をしたいとは思っているんですけれどもね。ただ、いずれにしても、そういった先ほどの話とか私が申し上げた歴史的な建造物への景観の話とか、恐らくそこはもうトータルに考えてというような趣旨ではあるかなと思います。コストで幾らかという、ちょっと景観の話はなかなかコストでははじけない部分があったりしますので。

原嶋主査 それはありますね。

松本 マングローブの話も若干あったりするときに……

原嶋主査 ちょっとコストということに余りこだわっている必要はないんですけれども、少なくとも今、吉田さんがおっしゃっていたように、既にもう林さんが実際頭の中では比較考慮しているわけで、それはでも、何かの形で残しておいていただかないと。

松下委員 何かこれ定量的かというと……

原嶋主査 それ一個だから。

松下委員 定量的/定性的インパクトとか。

吉田 数字を出せと言われると、それは一層怖いというところも。

原嶋主査 要は、地下と高架について比較考慮して、なぜ地下を選んだかということの

理由を確認しておいてほしいと、そういうことなので、そういう文章にしておいていただけますか。そこにはこだわっていません。今、林さんがおっしゃったようなことはちゃんと確認がとれていて、それに納得しない方もいらっしゃるんじゃないかと思いますが、でも、難しいですね。

吉田 すみません、ちょっと懸念としては最初に申し上げるべきだったんですが、やはり定量的というところが……

原嶋主査 高架のほうは必ず住民移転が増えますよね。状況にもよるんじゃない。

林 用地取得の面積がやはり圧倒的に……

原嶋主査 高架の場合に必ず住民移転が増えるかということ、ムンバイはそうかもしれないけれども、必ずしもそうとは限らないと。

内田 むしろ野原に引っ張る場合は違うんでしょうけれども。

原嶋主査 野原というか、あるいは相当幅員が広い道路があるようなところとかであれば、むしろ高架でいわゆるモノレールみたいなものであれば、地下鉄よりも場合によっては住民移転が少ないかもしれない。

林 100%そうかという……

原嶋主査 条件によって変わってくるので、今おっしゃったように、高架イコール住民移転は少なく、地下イコール住民移転が多いというのはちょっとしっくりいかない、ごめんなさいね、そういう感じがするんですけども。ムンバイの場合、非常に道路も既に狭くて密集していて、どこさざるを得ないという事情であればわかりますけれども。

要は、いずれにしてもその比較の結果は確認しておく必要があるし、多分だれが見てもこの事業で一番気になるのはそこなんですよね、一番最初に申し上げたんですけども。特に1号線、2号線が高架にしているとか、さっき言ったように、林さんがおっしゃったようにちょっと疑問になると。むしろ関東なんかは例えば鎌倉のモノレールなんかもそうだけれども、住民移転が少ないからというか、余り動かさなくていいから高架を使っているというところもあるんですけども。

松下委員 地下鉄をつくるほうが工事収用においては多分、占有面積が多いですよ、恐らく。

原嶋主査 それとあと、柱を建ててつなげるところだけうまくできれば下は動かさなくて済むわけですよ。

内田 中央分離帯がしっかりと幅員があって、かつ真ん中がしっかりと幅がとられてい

るようなところというのは、確かに高架にすることもあるかとは思いますが、

原嶋主査 都市部では結構高架にあえてする場合は、動かしたくないから高架にするというケースも結構あると思いますよ。

松本 区画がきちり担保されていて、アライメントがやりやすいといういろんな条件がそろえばですけども、一応密集地での一般論としての議論としては、そこで地下のほうはとにかくすごいコストがかかっちゃうんですね。途上国としてはそれを避けたいので、住民移転がたくさんあっても高架にしたいという場合が多いんですけども、いずれにしても、この場合は少なくともムンバイに限って言うと、そっちのほう負担は少ないというのは事実だとは思いますが。そういう前提でやるので、恐らくそういったコストのちゃんとした負担という意味では、ちょっと厳密さは欠けているのかもしれない。

原嶋主査 それは逆の質問があるんだけど、記録として確認しておく必要がありますよね。

長谷川委員 先ほどから言っている状況次第ですよ。うまくはないですよ。

原嶋主査 高架というのは日本で言うモノレールみたいなイメージですか。モノレールとまではいかないかもしれませんが。

松本 モノレールは若干細くても大丈夫なんです。

原嶋主査 いわゆる新高速とか広島にありますけれども。

松本 いわゆる汐留のほうを走っているようなものがありますよね。あれは結構細くて大丈夫な、要はそれだけ車両の形が細いというか、ですから、結構マストラで1車両に300人も400人も例えば乗るという場合には、それなりの要は、バンクはスカイトレインなんかはすごい幅をとっているんで、タイプにもよるんですけども、鉄道の。

黒木 ケース・バイ・ケースだと思います。ムンバイの場合は現状で広い道路もあるんですけども、既に高架になって幅員が大きい道路の場合が多いので、そこを使おうと思ったら、構造的に高架の上に高架を建てないといけません。

長谷川委員 広島はちなみに地下鉄と高架をリンクさせました。場所によってそれぞれメリットが違う。

原嶋主査 今、先生のところはそうですね、高架ですね。

長谷川委員 最初は地下鉄で、それから高架ですね。だから、場所、場所ですね。

原嶋主査 いずれにしても、場所によって大分違うと思います。要は高架イコール住民移転が少ないとは言えないということだけちょっと。住民移転が多いとは言えないという

ことですね。

では、一応定量的にはこだわっていないので、確認していただきたいと思います。よろしいですか。

河野 よろしければ。

原嶋主査 どうもすみませんでした。

河野 どうもありがとうございました。

午後4時53分 閉会