

環境社会配慮助言委員会ワーキンググループ

ヨルダン国 ヨルダン渓谷道路開発計画調査

日時 平成23年7月11日（月）14：00～16：48

場所 JICA本部 112会議室

（独）国際協力機構

助言委員（敬称省略）

石田 健一	東京大学 大気海洋研究所海洋生命科学部門助教
高橋 進	共栄大学 教育学部教授
谷本 寿男	恵泉女学園大学 人間社会学部国際社会学科教授
長谷川 弘	広島修道大学 人間環境学部人間環境学科教授
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>

梅永 哲	経済基盤開発部 運輸交通・通信第三課 課長
間宮 圭	経済基盤開発部 計画・調整課

<事務局>

河野 高明	審査部 環境社会配慮審査課 課長
青木 英剛	審査部 環境社会配慮審査課
鈴木 友美	審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

畠山 祐二	有限会社プロジェクト環境 シニアコンサルタント
松澤 勝文	日本工営株式会社 開発事業部道路橋梁部 副技師長
藤野 徹	日本工営株式会社 開発事業部道路橋梁部
内藤 久稔	日本工営株式会社 開発事業部道路橋梁部

午後2時00分 開会

○河野課長 それでは、時間になりましたので、助言委員会のワーキンググループを始めたいと思います。

今日は、ヨルダンの道路開発計画調査のドラフトファイナルレポートに対する助言ということでございます。

それで、最初に主査を決めていただきたいのですが、回数の少ない先生が、高橋先生と長谷川先生が1回ということなんですが、どのようにいたしましょうか。

○長谷川委員 高橋先生、よろしければ……

○高橋委員 ちょっと私、今週末から来週、JICAの他の調査でちょっと海外に行くんですが、ネット状況がどうかちょっとはっきりしないものですからお願いできますか、長谷川先生。

○河野課長 谷本委員からご意見がありまして、前に本件に絡んでいた方がおられれば、その方が主査という手もあるんじゃないでしょうかというご趣旨で。

○長谷川委員 私、多分絡んでいなかったかなと思いますが。

○谷本委員 高橋さんが大変だな。

○高橋委員 私は絡んではいるんですが、ちょっとネットでやりとりができるかどうかですね。これ、今日やって、取りまとめスケジュールってどんな感じになりますか。

○河野課長 8月1日になりますので、例えば7月の下旬ぐらいまでに……

○高橋委員 最初の意見が出てくるのはいつまでという感じ。

○河野課長 水曜日か木曜日くらいまでには。

○高橋委員 水曜日というのは、今週の。

○河野課長 ええ。

○高橋委員 私、金曜日から出かけちゃうんですよ。スケジュール的にどうなのかしら。それを受けてから取りまとめでやりとりですよ。ちょうどやっぱりなくて……ネットがちゃんと通じればいいんですけども。通じるところかどうかははっきりしないんで。

○長谷川委員 では、私のほうでやらせてもらって。ただ他の委員の方で、やはり前にやられた方がいて、その方がということであればそちらにお譲りしますけれども、いらっしゃいますか。

じゃ、私のほうで進めさせていただきますのでよろしく願いいたします。

よろしいですか、始めちゃって。

○河野課長 はい、よろしくお願いいたします。

○長谷川主査 今日予定としては、ただいまから5時までということになっておりますけれども、遅くとも5時ぐらい、早ければもっと早目に済ませればというふうに思いますが、ご協力ひとつよろしく願いいたします。

今日は、私どもの質問や助言に関しまして、資料にありますように44項目回答が寄せられました。三つぐらいに分けて説明をいただいて、質問、コメントがあれば、特に出された委員の方、他の委員も含めて対応してもらいます。それで、最後にこの場で決められる助言案についてはこの場でまとめてというふうなことにしたいと思います。

それでは、三つぐらいに分けてしますかね。

それでは、一応区切りが6ページですか、No.20までが一区切りになっているようなので、ちょっと長いですがけれども、ここまでの分で説明をお願いしたいと思います。よろしく願いします。

○間宮 経済基盤開発部の間宮と申します。よろしく願いします。

それでは、No.1から順番に質問内容をもう一度確認のために読み上げさせていただきまして、それについて回答をお願いしたいと思います。

まずNo.1について、Kafraïn dam wetland、カフラインダム湿地が国で定める正式な保護区となる見込みはあるのかという、原嶋委員からのご質問なんですけれども、当カフラインダム湿地保護区につきましては、ヨルダン溪谷局というのがありまして、こちらが2004年に策定したヨルダン溪谷土地利用基本計画というものの中で保護区に指定することが提案されているんですけれども、いまだに具体的に保護区になるための動きがなされておらずに、今時点では正式な保護区となる見込みは立っておりません。

No.2について、「On the other hand, the proposed bypass road in Deir Alla town will require land acquisition and will result in resettlement.」とありますけれども、West Routeであれば、住民移転は発生しない、この説明は誤りではないかということなんですけれども、こちら文のほうは、5章の119ページにあるんですけれども、おっしゃるとおり、こちらの記載が誤りでありまして、5-67ページの比較表の中で、OPTION1、OPTION2、OPTION3とありまして、OPTION2が採用されたWEST ROUTEになります。こちらのEvaluationのdで「No houses would be resettled.」と書いてありまして、こちらが正しいということで、本文にある「Resettlementが必要である」という表記はファイナルレポートでは削除させていただきます。

No.3について、これはドラフトファイナルではなくて、以前お出しした答申への対応結果の表になりますけれども、こちらのNo.4につきまして、獣横断用の地下道や横断歩道を一定間隔

で設置する方針とあるが、これらの設置場所に逆に捕食者が待ち構えていて、野生動物とか生態系に有害な結果をもたらす可能性があるのではないかというご質問なんですけれども、こちらの横断ボックスというのは、主にベドウィンの飼っているヤギとか牛を横断させることを主目的としておりまして、沿道はかなり都市化の進んだ農業地域ですので、野生動物はほとんどいないということで、少ない野生動物をねらった捕食者というのが待ち構えている可能性は極めて少ないんじゃないか、そのように考えております。

No.4について、これは次のNo.5と同じような質問になりますが、「Figure5.6.8を見ていると、事業箇所の南端部分は鳥の回遊ルートに近い、または重なっているようにも見えますが、その点は大丈夫でしょうか。そもそも図が不鮮明でわかりますか」というご指摘なんですけど、こちらについては、今日お配りした資料の最後から2枚目のページに、ちょっと不鮮明だった地図2枚を差し替えとして追加させていただいております、こちらで地名がはっきりわかるように表示をしています。

その絵を見ますと、事業の南端部分、南シュナ道路のところは、鳥の回遊ルートと実際に重なっておりますが、この箇所はDo-Nothing、改変しない区間でありますので、問題はありません。また、ご回答としては、この表については、差し替えをいたします。

また、Madaba-Hisban、これは事業南端の東部にあるんですけども、こちらの図を見ていただきまして、5.6.8です。一番南側でプロジェクトの道路が分岐するところの東側に分岐するほうの道路の先にある地名でございます。

同じく、No.5の質問になりますが、Figure5.6.9の図中で、最南部のImportant Birds Areas (IBAs)は、事業道路と重なっているように見えますがそういうことですかということなんですけれども、こちらは重なっておりますというご回答になります。

では、No.6に進めていきたいと思っております。

5-81ページから85ページ、Table5.9.1というのがございますけれども、こちらについてJICAの環境社会配慮のガイドラインの一番冒頭に書いてある開発に伴うさまざまな環境費用と社会費用を開発費用に内部化すること、それから、同じくガイドラインの18ページにおいて、環境社会関連の費用・便益のできるだけ定量的な評価に努めるとあります。このTable5.9.1というものに記載されたモニタリング費用というのは、ECONOMIC EVALUATIONに反映されているのかというご質問になります。

さらに、5.9.1から5.9.3に提言された影響の防止、それから緩和対策の費用も概算して財務評価やECONOMIC EVALUATIONに内部化することについてどう考えるかというご質問なんですけど

れども、これらについては、まず一つ目、モニタリング費用につきましては、7-12ページをご覧いただきたいんですが、7-12ページの表の中のTable7.4.3というものがございます。こちらの3番の項目ですね、Engineering Servicesというもののの中にモニタリング費用は含まれております。このEngineering Servicesというものは、主にコンサルタントのスーパーバイザーの費用になるんですけれども、このうち、環境モニタリングの費用というのは、この金額の約2.5%を占めています。

また、このEngineering Servicesという費用は、プロジェクト全体の費用としては、8-9ページ、Table8.3.11という表がありますけれども、Cost Benefit Streamという表の中で、これの左から6列目のEngineering Servicesというところに反映されております。

それから、続いて、影響防止・緩和対策の費用なんですけれども、こちらについては、Table7.4.2の工事費のほうに含まれております。

No.7について、ドラフトファイナルレポートのページ10-1から10-4について、ここでは環境社会面も含めて、さまざまな視点から個別評価を行っていますけれども、それらをすべて踏まえたプロジェクトの総合評価はどこにどのように記載されているかということなんですけれども、こちらについては、CHAPTER11がCONCLUSIONの章になっておりまして、こちらにすべて総合評価をしております。

No.8について、「ドラフトファイナルのページ11-3のEnvironment and Social ConsiderationsのConclusionとして、Deir Alla West BypassのEIAや史跡の試掘など、3件のやり残した環境社会配慮活動が記載されているが、やり残した理由、EIA手続上の必要性・正当性、それから環境許可取得への影響、今後の対応などはどうなっているか」ということなんですけれども、3件ありまして、やり残した理由につきましては、まずDeir Alla West BypassのEIAについて、こちらは、プロジェクトの実施当初については、このバイパス案というのは計画されておりませんで、交通量調査、それから需要予測の結果、代替案の必要が生じまして、その結果、バイパスを必要とするということになりました。

この調査、まだF/Sの段階ですので、具体的なそういった調査は事業実施前に詳細に実施されるべきだということで、今回の調査の対象とはしておりませんでした。

それから、Deir Alla BypassのLARAPについても同様に、今回F/Sですので、対象としておりません。

CのTest pit excavation、文化財の試掘になりますけれども、今回は、踏査で遺跡サイトの洗い出しをしていたんですけれども、それらのサイトの試掘等はEIA手続上の要件ではありま

せんので、今回の調査の対象とはしませんでした。

これら、三つの項目のEIA手続上の必要性とEIA取得への影響ということですが、Deir Alla BypassのEIAについては、事業実施に当たって当然必要となります。

Deir Alla BypassのLARAPにつきましても、ヨルダン国上の法制度上は求められておりませんが、円滑な事業実施のため、JICAとしては、作成を提案しております。

それから、文化財の試掘になりますけれども、先ほど申し上げましたけれども、EIA手続上の要件ではありません。サイトの記録を残すという目的でヨルダン側が検討しているものであります。

今後の対応については、今回はF/Sということで、必要な対応についてはヨルダン側で検討していただくこととなります。

それから、No.9について、11.1.5に関して、環境社会配慮の対象から、1)～3)のプロジェクト・コンポーネントを除いた理由、こちらも先ほどと同じ質問になります。

続きましてNo.10について、「CHAPTER5のSTUDY ON NATURAL ENVIRONMENTS AND SOCIAL CONSIDERATIONSのAPPROACH AND METHODOLOGYの中で、プロジェクトのカバーする項目としては、Related construction workなどと書いてあるが、これらの採石場とか、土取場、それからアクセス道路、この建設にかかわるものはどのように取り扱われているのですか」というご質問ですが、これらは、調査開始前は新規に土取り場とか、採石場を建設する可能性が考えられたので、当初は、スコーピングの段階では書いておいたんですけれども、実際、調査を進めるにつれ、既にこれらについては民間の土取場とか、採石場が存在しており、また工事で取り扱う数量も、既存の土取場と採石場で十分な量であるということから、これらの自然・社会環境への影響調査は行っておりません。

No.11について、TOR for EIA for Projectでは、willを使った未来形の文書になっておりますけれども、これは時制の関係なんですけれども、5.4.2のTORというのは、本調査において環境社会配慮の調査の内容を調査開始前に設定したものでございまして、そのためwillとかshallという表記になっております。

参考までに、調査は2010年12月からことしの6月まで実施しております。

No.12について、こちらは、ドラフトファイナルレポートではなくて、答申への対応結果、こちらのNo.7の中で地球温暖化をB-評価に変更したことは了解、ただし、その説明ぶりには違和感があると。もともと、2030年の予測において、プロジェクトをやらない場合は539トン、やる場合は1,091トンとなって、トータルで負荷はふえていると、そのことはどうなっているの

かというご質問なんですけれども、ちょっとわかりにくい表記で申しわけありませんでした。

これは、レポートの5-56ページをご覧いただきたいんですけれども、5-56ページと5-57ページに二つ表がございます。5-56ページの下側の表、こちらがプロジェクトをやった場合、やらない場合の比較表、それから5-57ページの下側の表が、Table5.7.6ですけれども、こちらはバイパスを建設した場合の影響について述べています。特に、5-56ページの下側の表Table5.7.4なんですけれども、こちら左から2010年の現在の状況、それから2030年で、Without Project、2030年のAfter Wideningの中でもNatural Increaseと迂回交通と分けて書いております。この2030年のプロジェクトをやる——After Wideningのほうですけれども、こちらは、迂回の交通点は、こちらの道路がよくなることで、他の路線からこの道路に入ってくる分ということですので、この604というのは、このプロジェクトの道路ではふえているんですけれども、国全体で見れば他のところから転換してきた交通ですので変わらないということ、単純に比較の対象としては、2030年Do-NothingのNatural Increaseの539トンと2030年のAfter WideningのNatural Increaseの487トン、これを比較していただいて、そちらの差分が52ということ、プロジェクトをやらない場合に比べて削減になりますということになっております。

加えて、プロジェクト道路の中でも、バイパスを建設すると考えていまして、こちらについては、バイパスと既存路線の合計で63トンから48トンへ削減されると、こちらは渋滞等が緩和されることで、マイナス15トンという影響になっております。

以上を踏まえまして、トータルでプロジェクトをやらない場合に比べてやった場合のほうが67トン/日でCO₂の増加が低減されるということになっております。

No.13について、Table5.7.6、これは5-57ページですけれども、CO₂ Emissionの数字の算定根拠を明示されたい。また、Traffic Volumeというのは、予測交通量なのか、それともPCUなのか、整合性をとられたいということですのでけれども、こちらに記載してある式を見て計算をしております。また、Table5.7.7のTraffic Volumeについては、PCU換算値のことで、こちらファイナルレポートの中ではPCUと表記を改めたいと思います。

No.14について、EMP、それからEMMPというものは、将来に作成されるレポートなのか、明確な表記を勧める。

こちらは、今日ご回答することとしております。

まずEMPについては、御存じのとおりで、調査団が作成して、ヨルダン側が実施するものです。EMMPというのは、この後のご質問でも出てくるんですけれども、こちらは、EMPに含まれる一つの分野です。動植物への影響について評価して、ちょっと詳しく述べていたものという

ことで、EMPに含まれるうちの一つの分野に過ぎないということで、仮に呼称として使っていたもので、紛らわしくなっておりますので、ファイナルレポートからEMMPという表記は削除します。

No.15について、カフラインダム湿地を通過する区間は道路の拡幅の事業は実施しないということですかということにつきまして、カフラインダム湿地の区間はSegment10になりまして、こちらは調査の結果、改変しないこととなっております。理由としては、施工性、経済性、環境面、これらを総合的に判断して改変しないこととしております。

また次のNo.16にも出てきます、側溝等も含めて改変しないのかということなんですけれども、こちらは、側溝等も含めて一切改変をしない予定でございます。

No.17について、交通量調査、予測による結果を理由として湿地帯を通るルートを変更すると、湿地帯にさまざまな影響があるのではないかとということなんですけれども、こちらについても同様に、改変しない区間となっております。

No.18についても同様の質問で、改変しない理由は、先ほどご説明しました施工性、経済性、環境の面から総合的に判断したものです。

No.19についても同様に、地下水の影響の有無だけで決めたということではなくて、施工性、経済性、環境それぞれの総合評価で判断しております。

それからNo.20ですけれども、過剰な地下水のくみ上げは道路事業では行いません。ただし、地下水くみ上げ以外の道路工事による影響、道路拡幅後の供用による湿地への影響があるのではないかとこの予想なんですけれども、こちらについても、改変しない区間でありまして、湿地への影響はないと考えております。

なお、参考までに、これらの湿地区間は、現状を見ますと、道路の近くはかなりの乾燥地帯になっている旨、報告を受けております。

ざっとNo.20まで来ましたけれども。

○長谷川主査 ありがとうございます。

No.20まで質問ということに対するご説明をいただきました。

確認で、さらに質問を重ねてみたい、あるいは不明確であるところをもう一度確認してみたいとかいうことがございましたら追加のご質問を。

最後の項目では、今言われました湿地帯とのかかわりのところで、ほとんどの委員の方が同じような懸念をお持ちいただいております。箇所がずっと続いたんですけれども、この辺は今ご説明いただいた中で納得はいただきましたですかね。ちなみに何かございますか、そこら辺

で。

○高橋委員 ちょっと1点、最後に一番南のほうの部分ですが、一切改変しないということですが、それはそれで了解しましたけれども、それがどうして事業区間、生物の需要というのに、改変しないのにどうして入るのか、ちょっとそこを理解ができないというか、混乱してしまうんですが。

○間宮 当初は、それらを改変するかどうかも含めてスコーピングとしておりましたけれども、いろいろ交通量とか、需要予測から環境への影響を考えまして、結果として改変しないことにしました。このプロジェクトの対象エリアになりますので当初はスコーピングとしては入っておりましたけれども、結果改変しないということに決定したということでございます。

○高橋委員 もう1点確認ですが、舗装もしない。

○間宮 舗装も、改良もしません。

○高橋委員 何もしないと。

○間宮 はい。

○原嶋委員 改変はしないとしている。改変はしないとしても、利用等の車の量とかを考えますので、湿地に対する環境影響ということについては変化はあると見るのか。旧道のままとというのは、他の道路との関係で、いずれは、改良になってしまうのではないか。

○間宮 今回のF/S調査の中での段階ですけれども、こちらは、多分交通量自体は当該のSegment10という区間が、添付図面の一番南側です、緑色のプロジェクト道路が二またに分かれていますところの東側の区間のSegment10、交通量の影響需要予測の結果、Segment9のほうに流れる交通もありますので、Segment10としては交通量は減少しております、よって、排気ガスがふえるとかの影響は湿地についてはないんじゃないかと考えております。将来的な舗装の改良とかはあるのかということなんですけれども、今回のフィージビリティースタディーの中では当面不用ということで結論づけておまして、本プロジェクトの中ではそこまでしか書いてないんです。

○松下委員 No.12の質問に対する回答ですが、計算の根拠としては理解しましたが、これについては毎回議論になります。ここではバイパス道路関連の交通量のすべて把握してから試算したということになっていますが、拡幅された道路から追加的交通需要が多分出ますし、それから新しい道路をつくと必ず新しい交通需要が生まれます。したがって、他のところで減ったものがすべてこの事業によるというようには、とても理解できないと思います。しかし、これは一つの試算に基づく説明ですので、説明としては理解します。

○間宮 おっしゃるように、新規の道路ができたりとか、道路が改良されたりしますと、新規の交通が生まれるということなんですけれども、こちらについては、個別に算出するものがなくて、ナチュラルインクリーズの中で評価としてそういうものも含めているという考え方になります。

○石田委員 すみませんちょっと教えていただきたいんですけども、Segment10から下、南側は国際道路としてつながっていないのでしょうか。Segment10どまりなんですか、この緑の、二またに分かれているところというのは。ちょうど今お話しに出た、カフラインダム湿地の部分でよく言うじゃない。

○松澤氏 すみません。口絵のほうがわかりやすいと思うんですが、実は口絵、ロケーションマップというのがあるんですが、この南端で40号線というのがAmmanからDead Seaに行く、これはもう4車線化された高規格の道路ですけれども、ここに繋がります。

○石田委員 どれとどれ、Segment10のところが。

○松澤氏 Segment10の南端、それからSegment9は65号線が真っすぐおりてくるものですが、Segment9のエンドのポイントが40号線に重なります。Segment9というのは、枝分かれした西側の、真っすぐにおりてくる場所です。

○石田委員 はいはい。

○松澤氏 それが9です。それで40号というのが、これ高規格の道路で、その途中から65まで名前が変わりますけれども、これがDead Seaまで、それからずっと南のアカバのところまで繋がります。

○石田委員 Segment10は。

○間宮 Segment10は、ここから東側のほうの道路です。Segment9が、西側の道路になりまして、こういうふうにならぬDead Seaのほうにつながっていく。

○石田委員 全くわからない。Dead Seaがあつて、Dead Seaの斜め右上で二またに分かれているところがSegment9だけなんですね。

○間宮 ここが終点になります。

○石田委員 Segment10も国際道路とつながっていますか、直接。

○松澤氏 そうです。今はつながっています。

○石田委員 どこの国とですか。

○松澤氏 これは、国際道路と申しますか、これはAmmanからずっとイラクのほうにも行きますし。南側はシリアのほうにも行きますし。Segment10のずっと南におりて行きますと、これ

はアカバに行く道路です。それを国際道路と言いますが、幹線道路という位置づけです。

○石田委員 そうすると、先ほどから委員の方からもご質問が出たように、Segment10の部分というのは今後交通量がふえるわけ。

○松澤氏 Segment9ですね。ここを改良します。ここから南側の65号のほうに入りやすくなりますので、ここで改良します。ここを改良すれば、今までSegment10を走っていた車とちょうど同じぐらいの割合で来ています。もっとSegment10がふえてくる。

○石田委員 だろうという。

○松澤氏 そうです。

ここは急勾配、ここで標高差が500メートルぐらいあります。

○内藤氏 もう少し追加しますと、非常に勾配が強いので、これは一つの物流道路でもありまして、大型トレーラーというのをそれなりに走っているわけなんですけれども、それが余りにも急な勾配が強くて、そちらのほうはもうほとんど使うとなって、Segment9において、ほとんど劣化するだろうと。

○松澤氏 それから、ちょっと余談かもしれませんが、今、EUの支援でヨルダン交通マスタープランというのをやっていますけれども、ヨルダン交通マスタープランは、このSegment9の道路をプライマリ道路として扱っています。まだ政府の承認はされていませんけれども、Segment9になっています。こちらのほうは、たまたま我々の調査と一致しているんですけれども。

○長谷川主査 ちょっと私のほうから二つほど質問させてください。

私が質問し6番目で、費用をこれだけ内部化していたというあたりで、最後の影響防止・緩和対策についてもTable7.4.2に加えているということなんです。ちょっと私、打ち出しで7章の資料がないものですから、口頭でちょっと確認させてください。

報告書の中でいろいろな対策があった中で、もちろんここにあるように、ハード的なものもあれば、ソフト的なものも確か組み合わせあってあったと思うんです。ちょっと具体的にどれかというのは私考えております。ソフト的な対策費用も含めてこのTableに入れ込んだというふうな理解でよろしいのでしょうか。

○間宮 ソフト的に。モニタリングで……

○長谷川主査 いやモニタリングは上のほうでなっていますけれども、ハードには必ずソフト的な部分もある程度つきものですね。そういった……もちろん入っているかなとは思いつつ聞いておるんですけれども。

○間宮 traffic safetyのキャンペーンとか、そういう……

○長谷川主査 いろいろなありますね、その限り、すべて。

○松澤氏 今回のプログラムの中では、今のところはそういうキャンペーンみたいなソフトコンポーネントというものは入れておりません。

○長谷川主査 それはあれですかね。費用として換算するのが難しいのか、あるいは直接効果としては余り直結してこないからコスト面としては考えなくてもいい、どのような。

○松澤氏 それは調査団の中で話したんですが、ヨルダン是非常に交通マナーはいいです。運転マナーは非常に進んでおります。それで、交通安全の教育とは違うんじゃないかということになります。

○長谷川主査 それから、8番目ですかね、ここにあるA、B、Cのあたりが今回のEIAではやれなかったというふうなことです。

○松澤氏 はい。

○長谷川主査 で、やる必要があるように言われていて、その分はヨルダンのほうに振りましようというふうな、こういう位置づけでよろしいんですか。

○間宮 途中段階から発覚したものについては、基本的にはこのプロジェクトの今回の調査のフィージビリティをひっくり返してしまうようなものがないか、そういったあらあなものはチェックしまして、そういったものがなければそれでは今回の調査の対象とはせずに、次期、実施時期の前の詳細な調査に含めて構わないんじゃないかということで、今回の調査から抜いたような次第です。

○長谷川主査 一応、残したいものはこういうふうにあったけれども、今回のEIAの結果自体には、大きく左右するようなものではないという判断がそこであったわけですね。

○間宮 はい。

○長谷川主査 他にいかがでしょうか。

谷本委員。

○谷本委員 先ほどちょっと、Segment9、これ9のほうは幹線道路として使うということで、10のほうは改良して、先ほどは、なぜ事業の中に入れるんですか。

もう一つは、9の幹線道路、幹線道路として扱うんではむしろ10のほうは、並走してちょうど別のルートとしては開いてもいいんじゃないですか。積極的な提案というのを聞きたい。あえて、事業区間、余り手をつけてないので。位置づけ……

○間宮 まず、今回の調査の対象にしたかどうかということなんですけれども、北側からおり

てきて、西側のSegment9のほう、それから東側のSegment10のほう、両方現状では使われていますので、どういう接続の仕方にしたらいいか、そういった検討も必要ですので、調査の対象としては含めております。

調査の対象としては含めておりますけれども、今回、「施工性、経済性、環境面」の三面から工事、改良事業の対象にはしないということが1点目です。

2点目の積極的な、つまりアクティブなところをしたらどうかという指摘なんですけれども、これらについては、基本的にはプロジェクトで、現況から悪化させない、そういったものを対象としています、さらに保全していこうと、そういったものは今回の道路に関連したプロジェクトのスコープとしては、別のところにあるのかなということで、それは対象としておりません。

○原嶋委員 むしろ積極的に「ここを保護区に指定します」というような提案をしたほうがいいのではないかと。そういう提案とか、議論をしていただいた事実はないのでしょうか。

○間宮 あともう一つ材料として、既に現況で使われていると申し上げましたけれども、かなり沿線に人の住んでいるところもありまして、実際に使われている道路もありまして、現況から機能を狭めてしまうので、特にこの地区の住民は、過去の公共事業についていろいろ思いを持っているようでありますので、道路の機能を低下してしまうものとしてはちょっと認めていただけないんじゃないかなと、そういったこともあります。

○石田委員 前回、2月にいただいている事前資料を見ているんですが、そこにたまたまヨルダン溪谷局の地図がありまして、プロポーズド・プロテクトド・エリアとして、2004年に考えたエリア、それによると、セクション10の北側のところを覆い尽くすような形で湿地エリアになって、先ほどご説明いただいたところは500メートル急勾配であると、500メートル急勾配に沿った湿地というのはどんな状況なのか写真でもないで想像がつかないんで、ちょっと教えていただけますか。言葉で説明していただいてもいいんですけども。写真とかあれば……道路に沿ってかなり急勾配に湿地がずっとついていくという感じ。

○松澤氏 日本人の感覚からすると、道路沿いに湿地というのはちょっと見受けられません。昔は、湿地であったんであろうと思います。

○石田委員 今は乾燥化している。

○松澤氏 今はダムをつくりました。ダムで水をためていますので、ダムの下流です、我々の道路は。ですから、そこは比較的乾燥をして、いっぱいブッシュが生えていて。

○石田委員 何が。

- 松澤氏 ブッシュと言いますか、小さな木です。
- 石田委員 ブッシュですか。
- 松澤氏 はい。
- 石田委員 いずれにしても、今、見せていただいている写真が、これは急勾配なわけですね。
- 松澤氏 これはずっとおりてきたところですかね。ずっとおりてきた北側ですね。
- ダムがそこにあって、多分これはここら辺のことだと思います。ここら辺の写真であります。
- これが、もう低くなって、要するに高いところが、ここは高いんですが、ここがプラス200メートルぐらい。
- 石田委員 申しわけないんですけどもそのポインター全然見えないんです。
- 松澤氏 ここが40号線から入った、ここが40号線です。ここから枝分かれして、これがSegment10になるんですけども、この地点の場所で、これが標高200メートル以上あります。
- この場所がこんなような形、これは40号線から見た写真です。まずおりてきて、これはすごい急勾配なんですけど、その絵がなくて、平らになったところ、ダムがここですけども、ダムの下流になりますけども、これがウェットランドとされている場所です。
- 石田委員 そのSegment10の南側が緑色に塗られていますけども。
- 松澤氏 ここですね。
- 石田委員 ええ。
- 松澤氏 ここは今バナナとかいろいろ栽培して。
- 石田委員 それは普通の農地ということですね。
- 松澤氏 そうです。
- 石田委員 北側は、等高線が狭いからかなり急斜面……
- 松澤氏 はい。
- 石田委員 そっち側が湿地なんですね、北側のほうが。
- 松澤氏 ここが湿地といわれている場所です。
- 石田委員 Segment10の道路の北側。
- 松澤氏 この右側がここに該当する道路です。ブッシュがいっぱい生えている。それがここら辺の道路になります。
- 畠山氏 これが上流にダムがありまして、ダムの前は、もと湿地帯というんでしょうね。ダムができたので、このように干上がっています。こういう状況なんです。
- 石田委員 はいわかりました。

○畠山氏 これが上流にダムがありまして、このダムができたので干上がって、こういう状況を撮影したのがさっきの写真です。

○石田委員 灌木地帯の。

○畠山氏 そうですね。今こういう状況なんです。

○石田委員 わかりました。イメージつかめました。ありがとうございます。

ただ、やっぱり、ここはヨルダン政府としては、保全対象にまだなっているんですか、2004年に出されたまま……

○畠山氏 土地利用計画……

○石田委員 土地利用計画上は保全地域になっているんですか。

○畠山氏 土地利用計画上はゾーニングしてあるんですけども、何もなされてない、ただ土地利用計画ができているだけです。

○石田委員 希少種だとか固有種だとか、そういうものの確認はなされているんですか。

○畠山氏 資料からなされております。USAIDが融資して調査をした結果なんですけれども。

○石田委員 ありがとうございます。

○高橋委員 ちょっともう1点いいですか。

○長谷川主査 はいどうぞ。

○高橋委員 今、写真を拝見して、カフラインダム、この地区では、水がある場所ということで、景観的にもきれいと言いましょうか、そういう場所のような感じがしましたけれども。

そういうダム、全体的に道路が改良されて、この地区は改良はされないようですけども、ここの地区に観光的に人が集まると言いましょうか、そういう観光用の車が多くなるという、そういう可能性というのは考えられないんでしょうか。

○間宮 国全体的に観光立国ということもありまして、各所でそういったものがあります。特に、死海が近いということもありまして、特に死海の観光地になります。

○高橋委員 先ほどのカフラインダム、要するにSegment10のところにダムが、湖と言いましょうか、ダムがある写真を拝見したんですが、そこを見に行くような、そういう観光利用が増加するということは考えられないんでしょうか。

○松澤氏 今、間宮さんが言われたように、近くに死海があります。それから近くにイエスキリストの洗礼を受けたとことか、いろいろここら辺は遺跡があります。そこら辺が主なところですよ。カフラインダムにつきましては、まず行く人はいません。あと、北側のほうに、日本のOECD時代につくったワディアラブダムなどがありますが、そこは観光地、プロジェクトとして

そういう施設をつくっています。そこは高速道路が近くまで行っていますから、そういうところは行きますけれども、このアルカフライダムは、先ほどの我々のSegment10からさらに小道に行くわけです。ここから小さな道で入っていくものですから、なかなかそこまで行く人はいません。

○高橋委員 はい。

○長谷川主査 他になければちょっと進めたいと思いますが、また、後ほど不足があれば言ってほしいと思います。

それでは、今度はNo.21からとりあえず10ページのNo.31までご説明をお願いします。

○間宮 No.21について、バイパスのルート等について、この比較の中で、WeightやPointの配点の根拠をもうちょっと丁寧にしてほしいということなんですけれども、ファイナルレポートでは、より詳細な配点の方法とか、そういうものを記述したいと思います。

No.22については、渡り鳥への影響のモニタリングを具体的に含めることということですが、以下の点から、供用後の渡り鳥への影響のモニタリングは今回は含めておりません。

理由は四つありまして、Birdlife Internationalという組織があるんですけれども、こちらにヒアリングを行っておりまして、その結果が5-39ページに載っておりますけれども、本事業が渡り鳥に影響を与えることはない、そういった認識をしていること。

二つ目に、渡り鳥の飛行ルートがプロジェクトの道路から外れていること。

それから、この飛行ルート以外で、鳥の移動というのがヨルダン川の最も川の側にあるということで、こちらも事業の実施箇所から離れていること。

四つ目は、既に確保されているR. O. W. 内での拡幅でありますので、Important Birds Areasの改変は行わないということ。これらのことから影響はないと考えまして、供用後のモニタリングというものも含めておりません。

No.23について、供用開始後の動植物、保護区への影響ということなんですけれども、ベドウィンによるラクダ、羊、牛、これら大型の家畜です、こういったものの横断については、どちらかというと道路を通行する通行車両の交通安全、それから、これらの家畜の安全といった交通安全にかかる文言ですので、供用後の交通安全の項目のほうにこれらの影響を記述いたします。

対策としては、動物横断用の地下道を既存のワジのそば約2キロごとに設置する計画としております。

No.24について、5-53ページの中で、側溝とか舗装をするに当たって土壌や水象への影響があ

るんじゃないかということですが、まず1点目、Madaba-Hisbanという保護区については、先ほどのSegment10ですので、改変を行わないので影響はございません。

North Ghour、IBAというのは、こちら事業の実施箇所に隣接しているんですけれども、路面排水は農業用水に接続しないで、現況と全く同じ排水系統で排水をするということで、道路排水の設備を改良して既存のワジまで伸ばしますので、水象としても土壌としても大きな影響は出ないと考えております。

また、工事中については、仮排水設備を適切に設置するというので、そういった対策で影響は出ないと考えております。

No.25ですけれども、こちら大気汚染と騒音の問題が渡り鳥へ与える影響の問題ですけれども、先ほどのBirdlife Internationalのヒアリングの結果、基本的な飛行ルートからはかなり離れているということ。

それから、North Ghour、IBAのほうは、こちら先ほど説明したように、プロジェクト道路に隣接はしているんですけれども、実質的に鳥の住んでいるヨルダン川の周辺と道路の間には、ビニールハウスの畑が、最低一番狭いところでも2.5キロぐらいの幅でありまして、それらを考えますと、騒音とか大気汚染が野鳥に与える影響というのは限定的ではないかなということを考えております。

住民移転のほうですけれども、No.26、Egyptian Workersについて言及されておりますけれども、これらのエジプトからの農業労働者については、道路のR. O. W. の外にテント生活をしていきますので、今回のプロジェクトはR. O. W. の中で改変を行うだけですので、移転対象のProject Affected Peopleではありません。

No.27についても同様に、Egyptian Workersについてなんですけれども、まずEgyptian Workersというのは、大きく分けて二つのグループに区分されると思います。

JICAのガイドラインに基づく補償の考え方では、それぞれのケースについて整理されていません。

一つ目は、先ほど申し上げました、R. O. W. の外側にテント生活をしているエジプト人、これらについては、道路工事の範囲外なので移転の対象とはなりません。よって、補償の対象ともなりません。

もう1グループが、道路の路肩のミニ・ショップで従業員として働いているエジプト人が多いと。こちらについては、JICAのガイドラインでは、店舗オーナーだけではなく、従業員も補償の対象となりますので、これらの方は補償の対象となります。

No.29について、「squattersとencroachersについて、具体的に言及すること」ということですけれども、Table5.11.5は、記載のとおり改めることとします。

No.30について、こちらRoadside Encroachmentの事例なんですけれども、これらについては、まずミニ・ショップの店主と従業員、こちらについては補償対象となります。

それから、露天商とかトラックの行商人、これらはプロジェクトの実施によって改変されたり、工事中についても移動してすぐ近傍で改めて商売が可能であるということから、機会損失をしていないということで、補償の対象とはなりません。

No.31について、「不法に農作物を露店で販売している方々の、そういう活動をエンカレッジメントするようなそういう記述になっている」というご指摘なんですけれども、確かに、そういったことが感じとれる記述になっておりますので、今記載してあります文の下から3分の1ぐらいの記述、取り消し点で消してある部分を削除したいと思います。

ここでよろしいでしょうか。

○長谷川主査 ありがとうございます。

代替案、対象地の現況、それから住民移転にかかわる条例案、コメント、これに対する。発言、あるいはさらなる質疑を求めます。

○原嶋委員 Deir Alla BypassとSouth Ghour、その位置関係を教えていただきたい。あと確認ですけれども、Deir Alla Bypassでは、最適な代替案については、住民移転は発生しないということよろしいんですね。一方で、South Ghourの幾つかの代替案、そこでは、土地の収用がある。あと、エジプトを迎えた労働者の方の居住地域、その位置関係をちょっと教えてください。

○間宮 まず、Deir Alla Bypassの位置関係なんですけれども、このあたり見えますでしょうか。こちらがDeir Allaの市街地、それからSouth Ghourについてはこちらになります。

Deir Allaのほうで、住民移転が発生しないということなんですけれども、最終的に提案されているのは、West Bypassということになりますが、確かに、今考えている路線ですと、近接するのが9軒ほどありまして、ただしこれらについては、それらにかからないような線形をもうちょっと詳細に検討することで、十分かからないように計画することができると考えています。

それから、Egyptian Workersなんですけれども、農地のあるところ沿線に、ミニ・ショップについては、North Ghourの町中とか、そういった町中にかなり多いようです。一方で、こういう単路部のところにはほとんどミニ・ショップとかはなく、乾燥地帯が広がっているとい

うようなイメージをしていただければいいと思います。

○松澤氏 East Bypassには住民移転がありますけれども、MPWHからWest Bypassは住民移転のかからないところを選定するように指示を受けて、選んだものです。

○間宮 すみません、私の説明間違っておりました。

○原嶋委員 Figure5.8.1ですよね。

○間宮 はい。

○原嶋委員 これは距離的には何キロぐらい。

○松澤氏 5キロです。

○原嶋委員 その地図でいうと本当に5キロぐらい。

○松澤氏 そうです。

○原嶋委員 全長では99キロと非常に長いんですけども、今、ご説明のあったSouth Ghourと、あと沿道に散在するエジプト人以外で、人の移動が発生する潜在的可能性が、他にはないと理解していいんですか。

○間宮 その他の区間については、既存のR. O. W. 中での改変になりますね。

○原嶋委員 それによっても、農家の発生はないと。

○間宮 はい。

○松澤氏 9万人エジプト人がいるというのは、ヨルダン溪谷全体です。

○原嶋委員 ああそうですか。この沿道ということではないわけですね。

○松澤氏 沿道では1,000人が、居住しているといわれており、ちょっと南でR. O. W. の外の農家の畑のへりにずっとテントをつくっているというような感じで、道路には入っておりません。

○長谷川主査 他はいかがですか。

○間宮 5-51ページにイメージの写真が載っておりますけれども、ここにテントと木が見えると思うんですけども、この木が道路のR. O. W. の目印になっていて、その木よりも道路の外側のほうにテントが並んでいるということがわかります。

○高橋委員 No.25についてです。No.22にも関連して質問します。

特に北側のNorth Ghourですか、ここは道路で、2.5メートルぐらい離れているから、大気汚染、騒音による野鳥への影響はないというふうに判断をしたということですが、本当に2.5メートル離れば騒音や大気汚染による影響はないんでしょうか。もうないというふうに判断をして、一切調査をしなくても済むのか、ちょっとその辺を確認をしたいと思います。

○間宮 当然、人間への影響と、鳥への影響というのは、やっぱり人間には問題ないのでも、

鳥には影響あるかもしれないとか、そういった基本的な考え方もあるのかもしれないんですけども、通常、有害物質の拡散とか、そういったものは距離に反比例しますし、騒音についても同様ですので、通常ですと、道路から例えば100メートルも離れるとほとんど影響がないというような状況になります。その中で、最低幅で2.5キロぐらい離れているということで、そこでの値を出して影響ありませんということではないんですけども、通常影響があると言われているような値に比べて2.5キロは十分大きいものであるということと判断して影響ないと判断しています。

○長谷川主査 通常はどのぐらいなんですか。影響があるとされた場合は。

○間宮 よく調べますが、例えば日本での事例ですけども、道路の用地境界から20メートル、30メートル、50メートルとか、そういったポイントで測っていますけれども、通常、50メートルとか、そういったところがある程度区切り。50メートルとか、多くても100メートルとったりするときもありますけれども、そういったところまでを目安としています。

○長谷川主査 それは、鳥の場合。

○間宮 それは人間の場合ですが。

○長谷川主査 人間の場合。

そうすると、鳥の場合は大丈夫だという根拠はどこから。

○間宮 すみません。鳥の場合に人間の何万分の1の濃度まで大丈夫とか、そういったことについてはちょっと調査はしておりませんが、通常の拡散していくということでも、2.5キロという十分な距離を考えまして、今回は対象外としています。

○畠山氏 現地にはBirdlife International、それからRSCN、すなわちヨルダン王立自然保護協会というNGOがありまして、そこの鳥の専門家にヒアリングしました。その結果、留鳥に関しては、交通量が増えても、じき騒音に慣れるので問題ないでしょうと。それから、渡り鳥に関しては、大型の渡り鳥だと地上10メートル以上のところを飛ぶので大丈夫でしょうと。また小型の渡り鳥は地上5メートル以上のところを飛ぶが、鳥類への影響はまずないでしょうということでありました。

○長谷川主査 他にいかがでございますか。

よろしいですか。

それでは、続きまして、残りの部分、No.32からですか、お願いします。

○間宮 はい。続いて、No.32の文化財からになりますけれども、文化財への供用開始後のモニタリングの項目を含めるということですけども、ご指摘のとおり、供用開始後の騒音・振動、

ダスト、排ガス等の、これらの影響については多少なりあると思いますので、モニタリング計画の中に含めます。

No.33について、これは先ほどちょっと説明しましたがけれども、5-29ページをご覧になっていただきたいんですけども、5-29ページと、先ほどお配りした資料の一番最後のページに、5-29ページの差替（案）を添付させていただいております。

もともとプロジェクトの開始時期、それからプロジェクトを実施していく中で想定されていたもの、こちらがヨルダンのDOAという考古学庁から資料をいただいて、プロジェクトの道路から遺跡のあるエリアまでの距離ということで、もともとのドラフトファイナルレポートに添付した表をいただいていたんですけども、こちらの距離がゼロメートルとなるところがプロジェクトの道路と接していると、そのように考えてプロジェクトの調査を進めていました。しかし、ドラフトファイナルレポートが仕上がって、先月末のことですけれども、その直後に、追加で本日添付したこちらのちょっとカラフルなほうの表をDOAから入手、先方から提供がなされました。前回と今回添付した表との差は何かと申し上げますと、前回は、遺跡までの距離というのが、遺跡のあるエリア、ある程度面を持っているエリアですけれども、こちらの中心点までの距離だったということで、遺跡の分布しているエリアの幅が考慮されていなかったようでして、今回新たに入手した資料は、遺跡のあるエリアの分布が入手できましたので、それを図面上に落として、プロジェクト道路との関係をもう一度調査団のほうで調べ直してみた結果、新しく添付したこの表で、ディスタンスがゼロメートルとなっている箇所、20メートル未満となっている箇所です、こちらについては、プロジェクトのサイトにかかっているということが新たに判明しました。当然、文化財という重要なものですので、調査はしないといけないかと思うんですけども、DOAの情報によりますと、これは地上に突出しているような、道路を造る上で邪魔になるものではないということ。それから、もし道路が造られないと、民間の一般の開発で宅地とかにするときに、基礎をつくるときに掘って逆に壊してしまうとか、民間の力で壊されてしまうということで、どちらかということ、影響が出ないんだったら、道路の舗装でふたをしてくれちゃったほうがうれしいというようなことを言っております、ただ、面的にどういうふうに広がっているかとか、こういった年代のものが出るのかとか、その程度の情報は後々の資料として残しておきたいということでして、プロジェクトの実施前にこれらの調査、追加で試掘を行う必要があるということです。

今、得ている情報の中で、プロジェクト、この事業のフィービリティをひっくり返すようなことはないということですので、今回の業務に追加調査を入れるのではなくて、実施段階の

直前にヨルダン側で行っていただくということになります。

ファイナルレポートのほうは、表を新しいほうに差し替えて追加で試掘調査の必要があるとの提言をしたいと思います。

○石田委員 文化遺産、私は質問してないんですけども、今改めて聞いて感じたのは、ふたをしてもらってもいいというのは、地下の文化遺産なんですか。

○間宮 はい、埋蔵文化財です。

○石田委員 今は、表には出てないの。

○間宮 表面には露出していません。

○石田委員 露出してないけれども比較等してはあるの。発掘はされて……。

○間宮 このあたりに分布しているんじゃないかという情報が得られております。

○石田委員 文書ではそういう情報があるけれども、実際だれか発掘したわけではないと。

○松澤氏 聖書を読んでいないから、詳しくないからわかりませんが、今回、目視調査をやって詳しく見つかってきたわけです。それで、既にもう道路が走っています、我々の道路が走っているその下にあるもの、それから、ちょっと離れたところにあるもの。それから、墳墓のように山の上に盛り立てて遺跡が入っている。遺跡はすべて土の中に埋まっているような、突き出ているものは古墳のように、中に埋まっている。そういうようなものです。大体は平らなところにあります。

○石田委員 ただ、これだけゼロメートルとか20とか、30とか、書かれているということは、かなり記録は正確で信頼性のある……

○松澤氏 はかったんです、今回DOAの人が。ここからこんな最後ですという、はかって、この面積を特定しまして、はかった結果、明らかになった。

○石田委員 地表にあらわれてないけれども見えるわけですか。

○松澤氏 それは……

○石田委員 それを目安として、指標として道路からの距離をはかった。

○松澤氏 そうです。ヨルダン人は2000年より若い遺跡は非常にありがたいと思うんですけども、それより古い素焼きの陶器のかけらみたいなものには全く興味を示さない人が多いわけですから、だからウラナイにはなっていないそうです。

○石田委員 私は、余り考古学よくわからないんですけども、日本のアセスなんかの場合も、やはり文化遺跡があるようなことというのは、本当に大丈夫かということで、かなり神経質にやると思うんですね。最初この表の場合ですと、センターから大分離れて出土しているという

印象があって、歩いて確認した、あるいは文献で確認しただけで、そういう判断もあるのかなと思ったんですが、今度新しく出たものを見ると、ゼロメートルというのがだいぶ多いですし、それにしても、今回のルート選定にはそれほど影響はないだろうというようなことをおっしゃっていましたが、試掘をしないとわからないというふうな、ないのかなというか。最初に私が質問したところでの答えもあって、依頼上は特に求められていないとか、あるいは試掘は、これは記録のためにやるんだというふうなことだったんですけども、今いただいた新たな表なんかで見ると、しっかり試掘やっていくとやりルートを変えたいですね。何かそれ以上のことをもう少し考えなくちゃいけないような。

○松澤氏 これは今道路のここに関係している表で、一番最初のドラフトレポートに載せた表というのは、遺跡のセンターと道路センターの距離、これは幅と面積を考えて、道路センターから遺跡のふちまでの距離を書いています。同じものでも数字が変わってきているわけです。

○石田委員 じゃ、橋だからゼロメートルなんだと。

○松澤氏 そうです、そうです。橋もなっております。

○石田委員 ただ橋であっても、そこに触れるということは、それなりのインパクトをあるわけですね。

○松澤氏 既にもう触れているということですね。

○高橋委員 うん、そうですね。そこはよりはっきり今回の新しい表でやってきたわけですが。

○松澤氏 今まで四車線化されているところでも対象のところがあるんですが。そういうことで、ヨルダンの人達は気にせずに四車線化してきたわけですが。今回、JICAさんの調査ということで、記録を残したいという、ヨルダン溪谷は、1万年というのは大きさですけども、何千年も前から人が住み着いていたところですから、遺跡はいっぱいあるんです。そういうことで、ここもまだ未発掘の遺跡がかなりあるのではないかと考えてもいいと思います。道路はつくってあったんですけども、記録に残されてないので、試掘をして記録に残したい。試掘で何がわかるかという、層がわかるんです。層が何層かある。遺跡の中に何層あるのかという、それが非常に重要なんだと書いてありまして、層を見たい。

それから、その層の中にどんなものが入っているかを写真などで記録に残して、それで道路でふたをすと言いますか、舗装をしていただければ、それで十分ですと、こういうことです。それが目的だと、DOAの人は言うておられました。

○石田委員 宗教的な聖地、イスラム教であるとか。

○松澤氏 イスラム教の遺跡にはもう皆さんが出かけています。

○石田委員 巡礼地とか、そういうあれはないですか。

○松澤氏 イスラム教は新しいから皆さんしょっちゅう行きます。そういうのは若干あります。

旧約聖書の関係があるんじゃないかという気がする遺跡があります。特にDeir Allaなんかそういう例に入っています。

○石田委員 そこ巡礼の方が行かれるという、それはない。

○松澤氏 ユダヤ人しか行かないからヨルダンとしては、余り尊敬しない、余り重要視していない遺跡だと思います。だからローマ時代より古い遺跡は、余り貴重だと思ってない。これは我々日本人からするとちょっと感覚が違うんですが。

○長谷川主査 この件でまたもう一回あると思うんですけども、ちょっと全部説明終わってなかったと思うんで。

○原嶋委員 道路工事によって影響はないかということと、保護策みたいなのが必要ではないかと、そのあたりが。

○間宮 影響がないかと言われれば、今時点でははっきりはわからないんですけども、基本的に、今回のフィージビリティをひっくり返すほどの影響はないと、要は盛り土をしてかぶせるということに対しては、基本的にDOAの合意も得られているということです。

ただし、No.32のご意見にもありますように、工事中に土を盛るときに振動させたりとか、あとは排水施設をつくるときに、地表から、例えば50センチとか、1メートルとか掘ることになるわけで、そういった小さな影響についてはそういう影響がないかどうかというのは試掘調査をやって、しっかり調査した上で、後ほど考えていかなければいけないということで、それは供用開始後のモニタリングでありますけれども、建設時としても試掘調査をして確かめないといけないと思います。

○長谷川主査 一応先までちょっと説明行きましようかね。一旦それが終わってからまた。

じゃ先にNo.34ですか、廃棄物から。

○間宮 それでは、廃棄物から進めていきます。

No.34ですと、露天商の進出とか、通過交通の増によって、ごみが増加しないか、また湿地生態系へ影響がないかということですが、ごみが散乱している状況とか、そういう状況は、主に露天商が集まっている市街地でございまして、単路部については、皆さん通過するだけで、ポイ捨てとか、ごみが散乱しているというような状況はほとんど見受けられません。

これらの湿地の生態系というのは、この地域については市街地から離れたところ、単路部に入りますので、ほとんど影響はないと思います。

No.35について、Water PollutionでなくてContaminationではないかということなんですけれども、JICAガイドラインの評価に沿ってWater Pollutionということで統一させていただいております。

No.36ですけれども、5-93ページのStakeholders Groupsの中で、政府系とかNGOの機関ばかり書いてあったので、住民や女性グループも反映させてくださいということなんですけれども、実際にそういった住民グループとかにヒアリングを行ったり、パブリックコメントをやっていますので、その旨を反映して追加記載したいと思います。

No.37について、女性の参加が少ないんじゃないかという、それで意見が十分反映されていますかということなんですけれども、ヨルダンでは賃金労働者の占める女性の割合が16%程度とかなり低くなっています。Governmental InstitutionsやMilitary Institutionsでは、参加者は実態の割合を、要は母数を代表していると考えられます。

他方、Local Peopleに関しては、やっぱりアラブ圏ということもありまして、女性が参加しにくい環境があったかなという反省点はあるんですけれども、そういったパブリックコメントの側の他に、調査団がFocus Group Discussionというものを、それぞれの地域でやっております。こちらでは、男性86名に対して女性31名参加しております。女性の声もそういったところでフォローアップして反映されていると考えております。

No.38について、各環境項目に関する施工時・供用時の影響の度合いとかが不明確、不明確と言いますか、わかりやすい表になっていないと、右側にちょっと字が細かくて申しわけないんですけれども、スコーピング時での影響評価に対して、調査結果に基づいて、例えば、先ほどのCO₂のこととか、そういったところが変わりましたので、スコーピングと調査結果に基づいた影響評価がどのように変わったか、わかりやすい一覧表を作成したいと思います。

No.39については、建設時、それから供用時、これの対策をわかりやすく整理することということで、こちらも添付のような、影響と影響に対してのカウンターメジャー、それから、どの組織が責任を持って行っていくか、そういったものを記載した表をつくっていきたい。

No.40について、こちらも、先ほどのNo.40、No.41については、EMPのほかにspecial maintenance program、それからConstruction Environmental Management Plan、こういった似たような用語が飛び交っていますが、実はこれらのものはEMPに含まれるべき、各分野の対策について詳細に述べたものに呼称をつけていたものですので、今回紛らわしいということもあって、そういった呼び名はすべてやめて、しっかりEMPの中の一つの分野という位置づけを明確にしてファイナルレポートでは、わかりやすくしたいと思います。

No.42について、Environmental Impactの表において、Do-nothingやAfter Wideningというのは、without project、with project、そのとおりでございます。

No.43については、PCUの算定方法等ですけれども、PCUはPassenger Car Unitと言いまして、トラックとかバスの大型車両とか、そういった車種を乗用車に換算した台数です。こちらが何を示しているかという表記がなかったということで、こちらについては脚注を追加したいと思います。

また、5-57ページの表と5-55ページの表の間で交通量の整合がとれていないんじゃないかということなんですけれども、具体的にはSegment7が違っていただけなんですけれども、Segment7は先ほどのDeir Alla Bypassの区間になっていまして、Deir Alla Bypassの区間を区間B、その前後区間を区間A、Cと、さらに細分化し、それぞれの区間A、B、Cについて交通量が個別に出されていたわけなんですけれども、5-55ページの表の中ではそれらの平均値を書いております。一方で、5-57ページの表については、そのうちの市街地区間とB区間についてだけ着目していまして、交通量が多くなっており、見かけ上、交通量の整合がとれてないように見えていたのであります。

最後のNo.44ですけれども、Al KafraïnからAl Rawdhah、segment10とした区間でして、こちらは、本事業の道路工事から最終的に除外されて改変しないと考えました。当初はスコーピングには含めていました。でも、結果として、改変しないとの考えです。

以上です。

○長谷川主査 ありがとうございます。

開始して1時間半たったんですが、もう少し続けてよろしいですかね、きりのいいところまで。よろしゅうございましょうか。もう少し続けさせていただきます。

それでは、最後の部分、No.32以降でしたかね、確認事項、あるいは再質問のところがありましたらお願いします。

○石田委員 二つ教えてください。

まず、No.36、住民以外に部族だとか、何か女性のグループだとか、そういう単位での団体とか、組織みたいなものはあるんでしょうか。

○間宮 女性グループということではないんですけれども、Focus Group Discussionの中での参加比率ということですか。

○石田委員 よくわからない。

○間宮 すみません。

○畠山氏 5-93と5-94ページにいろいろなグループがありまして、グループ的なもの以外はあとはサブ的ということで、そこに記載されているように、NGOに関しても、例えばArab Women Organizationとか、いろいろあります。

○石田委員 アラブパブリックエンティティ、日本でいえば公社だとか財団のようなものじゃないですか。

○畠山氏 日本のNGOとは違ってまして、純粹民間団体という枠組みになります。財団とか。

○石田委員 財団とか、公社系ですよ、第三セクターみたいな。

○畠山氏 RSCNもNGOと言っていますけれども、あれは財団ですね。

○石田委員 先ほどの私の質問は、例えば部族単位での参加だとか、部族代表とか、そういうのはヨルダンの場合なかったんですか。ステークホルダーミーティング。部族代表者、そういうイメージではないんですか。そういう人たちは、やはりパブリックエンティティで区切られたイメージとして参加されていたというような感じですか。

○松澤氏 municipalityの人が出てくる、やっぱり部族というような感じの大部分の人だと思います。

○石田委員 ただmunicipalityはここには載せられてはいない。

○松澤氏 municipalityの人は出ています。

○石田委員 ただmunicipalityはここには載せられてないんですか。

○松澤氏 municipalityの人は出ています。

○石田委員 この表には載ってないんでしょうか。

ありました。わかりました、municipalityありました。

○畠山氏 部族に関しまして、写真が5-96ページにあります。6枚のうち一番最後。その南シュナというところでは何部族かありまして、主に代表者が参加していろいろ発言しておりました。

○石田委員 はい、ありがとうございます。

それともう1点ですが、No.37で、ありがとうございました、No.37はよくわかりました。それで、Focus Group Discussionで女性が声を上げてくれたということで非常に興味深く伺って、Focus Group Discussionでの協議結果とか意見の結果というのは、この報告書のどこなのか教えていただけますか。

○畠山氏 ここには載せてないんですけれども、実は現地の再委託コンサルタントが中心になってやってくれたんですけれども。我々はその時期いなかったんですよ。日本に帰っておりま

して。

○藤野氏 取りまとめは終わっております。

○石田委員 載せられる予定でいらっしゃいますか。

○松澤氏 報告書には入れてあります。

○畠山氏 ただ、しっかり議事録をとってないところがありましたが、問題点をどんどん書いていって、それでミチゲーションメジャーをどうするかとか、そういう議論が結構ありまして、そういうのを取りまとめてあったんです。

○石田委員 その取りまとめは今いただいている第5章にはまだない。

○畠山氏 それはミティゲーション、そういう意見に基づいて、まとめたというものです。一つ一つ意見を考慮に入れました。

○間宮 もともとFocus Group Discussionというのが、住民とのパブリックコメント的なコンサルテーションで出た意見の中で、そういったものをスコーピングとして漏れがないかというところを拾っていきこうということで、それぞれの地域でもやっていたわけなんですけれども、幾つか意見が出ていたのはいたんですけれども、それが結果的に、パブリックコメントのそういったものに対して新たなものが追加されたということは結果としてなかったということです。意見としてはいろいろ出ていたんですけれども、もう既にパブリックコメントとかでやられていた意見とか。大きなものでいうとそういう議論がありまして、ただ地域に限定してきますと、例えばこれ地区ごとに行っていますので、実際にパブリックコメントで出てきたのは、例えば街灯をつけてほしいとか、そういった意見、全体的な意見が出ていたんですけれども、Focus Group Discussionの中ではそれを具体的にこのあたりにつけてほしいとか、あとここは道をこうしてほしいとか、そういう個別のそういったものが多かったと聞いています。

○長谷川主査 他に。

○石田委員 一言だけ。Focus Group Discussion、確かに3回やられた正式なパブリックコンサルテーションという会議では拾いきれない、意見を拾うという意味ではFocus Group Discussionはかなり有効な方法であることは確実で、ドナーもえらい主張されて調査するときもやるし、非常にいい方法、やることはもう世界共通認識なんです。特にアラブ諸国でもヨルダンでも、女性はほとんど参加していませんから。エココンサルタントだけ、エココンサルだけ女性が非常に多いんですけれども、多分これ女性が多いコンサルタントかなと思うんですけれども、住民が出ていない。だからこそFocus Groupをやられたと思うんですが、その結果をもう少し顕在化する形で見せていただいたほうが、レポートはより説得力がますと思います。

そこら辺ちょっと検討いただければと思います。ぜひ、私は助言残します。

○間宮 おっしゃるとおり、ファイナルレポートに添付したいと思います。

○石田委員 せっかく集めていただいた意見なので、細かい、細かくない、影響が大きい、小さくないは関係ないと思います。とにかく記録に残していただいたほうがいいんじゃないかというふうに思います。

○間宮 わかりました。

○長谷川主査 はい。

○高橋委員 No.40、No.41に関連しての質問です。これは、ずっと前にありました、No.14にも関係すると思います。

先ほどのお答えですと、いわゆるEMPとCMPと、いろいろな計画があって、これはすべてEMPと言いましょか、Environmental management planの中に含まれるということで、その一部としてこういう名称は削除するというような答えが以前ありましたが、それで本当によろしいのかどうかという点です。

というのは、例えば、CMPなどについては、かなり詳しく記載されています。それに対して、EMMPは余りそういうものがないんですから、私は、EMMPがどこまでの熟度、計画性があるのか、モニタリングに関係することは非常に大事なものですから、それをお伺いをしたかったわけです。したがって、単に名称を統一するとか、含まれるということだけではちょっとお答えにならないので、実質的にEMMPがどのような体制で行われるのか。もし決まっていれば、そういったことも含めてご説明をいただきたいと思います。

○間宮 EMMPというのは、EMPの中でも特にモニタリングの面についても強くチェックして、こちらについては、先ほどの5-81ページのTable15.9.1にありますような、モニタリングを建設段階、それからオペレーション管理段階でも実施していくこととしていまして、呼び方の名前が消えることではありますけれども、中身としてはこういったモニタリングをしっかり行っていきます。かつ費用としてもこれに計上していくということで、しっかり実施していくことを提案しています。

○石田委員 そうすると、具体的に、例えば5-73ページあたりに書かれているようなことは、名称が具体的にどういうふうに判断、修正されるかわかりませんが、その名称をとりあえず変えて、中身はこういうようなことが残るわけですか。

○間宮 中身としてはこのようなことを実施するという事はしっかりそのまま残していくつもりで行きたいと思っています。

○長谷川主査 今回の部分ですけれども、大筋では、managementということになっておりまして、最初の部分でどういう対策をしますという、メジャーがですね。その後にモニタリングプランという、もう一つの部分があるんですけれども、メジャーのほうにモニタリングのことも出てくるんです。そうすると、読んでいるほうが、何かメジャーとモニタリング同じところも確かにあるんですけれども、書き分けをもうひとつ工夫されると、今おっしゃったように、モニタリングのいろいろなことが出てきても統一したり、それからもっとわかりやすい読まれ方が何かあるんですかね。

○間宮 ありがとうございます。メジャーのほうに出てくるモニタリングでは、そうしましたら、以下のようなモニタリングを行うという、別途述べるモニタリングを行うというような書き方にして、次の章立てでモニタリングが出てきますので、そちらのほうで1回だけ出てきて、それを読めば全部わかるというような、そういった書き方、章立ての工夫をしていきたいと思っています。

○長谷川主査 そこはそうですが、読み手としては、モニタリングという部分が別途あるのに、メジャーを読みながら、モニタリングがしょっちゅう出てくるというのは、どうもわかりにくいですね。だから、もしメジャーのほうでモニタリングというものを使わざるを得なくすれば、後半に出てくるまとまったモニタリングはどういう関係性があるか、いうのを何か図か何かでかくと、ちょっと説明を加えるとか、そういったことを、他にもいろいろ工夫あったと思うんですけれども、やるともう少しわかりやすいかなと思います。

○間宮 はい、ありがとうございます。

○長谷川主査 他に、今の件で何か。いいですか。

若干の部分も含めて、最初からの部分全部含めて、119ページのTable5.11.1。

○間宮 はい、こちらは、表の左右での比較になっていますけれども、左側が既存のDeir Allaの区間について、既存の路線です。既存の路線を拡幅する方法、それから、右側にWest Bypass、採用されたWest Bypassによる方法を行ったときの用地の取得が必要か、それから住民移転が必要かという表現になります。

○原嶋委員 それと、5-67ページのFigure5.8.1の関係と、同じく5-68ページのTable5.8.1の関係。なぜかという、片一方99キロと非常に長い距離ですけれども、部分的に幾つかの選択肢が必要な議論をしていて、具体的には先ほどありましたけれどもDeir Alla Bypassとか、South Ghourで幾つかの議論をしているわけです。そうかという、Table5.11.1と表の65の拡張と、West Bypass、これがFigure5.8でいうところの最適案にしています。

○間宮 まず5.8.1のほうのSouth Ghourのものになっています。5-68ページにありますTable5.8.1はSouth Ghour……

○原嶋委員 その下の。

○間宮 はい。一番下のバイパス。一帯の検討になります。5-67ページにありますFigure8.1、写真付きの比較表ですけれども、Deir AllaについてはWest Routeという迂回路が採用されています。一方でSouth Ghourのほうは、オリジナルプランのほうがよかったということで、オリジナルのプランが採用されています。後ほど出てくる5-119ページのほうの表については、今回バイパスとして採用されたものはDeir Allaの区間だけですので、その区間の比較をしていると、そういった関係性になっています。

○原嶋委員 ここで5のその部分だけ指している。West Bypassというのは距離的にはそんなに長くないですね。

○藤野氏 表5.11.1に示されておりますWidening of the Roadというのは、プロジェクトの全体に対しての記述になっております。

○原嶋委員 99キロ。

○藤野氏 はい、そうです。

○原嶋委員 その99キロを全部拡張した場合には土地の収用は必要なくて、ただ、露天商みたいなもの、露天商はあるだろうということですね。

○藤野氏 はい、そうです。

○原嶋委員 Western Bypass-Deir Allaというのは、これも数キロですね。

○藤野氏 はい、この資料の……

○原嶋委員 それ以外の、例えば99キロ、ほんの数キロだけですね。そこだけそこに置きかえる。

○藤野氏 バイパスは、既存の道路を拡幅ができない箇所、それで他によりいい案がなかったので、バイパスという代替ルートを今回採用しました。

○原嶋委員 そこだけバイパス。

○藤野氏 はい。そうです。このバイパスの延長は5キロメートル。

○原嶋委員 99キロのうち5キロだけバイパス。

○藤野氏 はい。

○原嶋委員 この二つに並んでいるのは、二者選択ということ。

○藤野氏 いえ、そういった意味ではなく、この表であらわしたものが、65号線の拡幅という

大きな道路を拡幅するという事で左側、用地取得はありません。しかしながら、5キロの区間、Deir Allaのバイパス区間のみこういった形で192、19.2ヘクタールの部分を新たに取得ということを示したものです。

○原嶋委員 これ比較表じゃないんですね。

○藤野氏 これは比較表はありません。

○原嶋委員 一部がダブっているわけですね。

○藤野氏 線形としまして、こちらの65号線は99キロの1本の線です。Deir Allaのバイパスは、迂回しているところと、それぞれの全景に対して。

○原嶋委員 最適案としては、Deir Allaのところ以外は既存の道路を通る。そうすると結論から言うと、土地の収用はDeir AllaのBypass部分の19.2ヘクタールは必要だろう。しかし、すべてについて、フィジカルなディスプレイメントは発生しない。しかしながらディスプレイメントについては、既存の道路の拡張とプラスDeir AllaのBypass部分、両方においてシタクタしたものが発生すると。

○藤野氏 はい、そうです。

○原嶋委員 そうですね。

○藤野氏 はい。

補足させていただきたいんですが、この表の中で、Deir Alla Bypassの話で、住民移転が発生すると書いてあるんですが、これは発生しませんので、ここの記述は修正したいと思います。

○原嶋委員 それは、5.8の。

○藤野氏 5.11.1の表のところ。

○原嶋委員 Figure5.8.1にもそういうふうになっている。

○藤野氏 こちらのほうでは、用地取得のみです。

○原嶋委員 先ほど言ったエジプト人ワーカーなどは、場合によっては、受ける人なんかに含まれているかもしれないということで理解してよろしいですか。

○長谷川主査 他に全体からで結構なんでいかがでしょうか。

この後助言のまとめに入りますので、まだ聞いておきたいこととか何か。

はい、どうぞ。

○石田委員 文化財については、私は質問したわけではないんですが、改めて今日議論になったので気になるんですけども、相手国は場所だけ確認して、記載だけして、あとはふたをしてくればよいというお答えでしたけれども、本当にそれでいいのかな。ガイドラインには文化

遺産に関することは、環境社会、スコーピングの範囲なんですね。この場合明らかにかぶさっている。プロジェクトは原則として文化遺産保護のために特に指定した地域の外で実施しなければならないということなんですので、ですから、こちら側が考える文化遺産のあるべき姿と、それから相手国が実際に実施している文化遺産の方策や方針や実施状況等の合意がどこかで必要じゃないかと思います。その点について、いかがなんでしょうか。

○間宮 文化財の保護、幾つかのやり方があると思うんですけども、当然避けて通れるのが一番確実な方法だろうと思います。ただ、その他にも文化財を工事を行う前にしっかり本掘調査をして、それを影響のないところに動かすとか、あとは、既存のものをしっかり本掘調査してまた同じように埋め戻しをして、その上に影響のない道路をつくるとか、あとは、今回みたいに試掘だけを行って、ある年代のものがあるとか、そういったものを確認されればいいという段階のものを幾つかあると思います。ただガイドラインに書いてある避けるべきだという発言、影響を避けるべきだということで私はちょっと考えておまして、壊してしまうとか、そういったものを避けて、今回の改変が実施可能であるということを考えて、そのDOAの求める試掘調査をやれば壊されたりとかしないし、今後のそういった資料も得られるということでもこういうレベルのものをやればいいというふうに判断しています。

○石田委員 ガイドラインには政府が法令等により定めた文化財保護と書いてあるんで、法律を定めてないかどうかというのは一つ大きなポイントなんですね。定めてないのがポイントではないと思いますので、じゃないかなと思うんですけども。

あともう一つ気になるのは、国際的にここは非常に貴重な文化施設があるだとか、そういうのはないんですか。ルート先で……

○藤野氏 過去30年間調査されてなかったんです。今回JICAさんの……

○石田委員 明らかになってくるわけですね。

○松澤氏 ええ。30年ぶりに調査した人たち、調査と言いますか、DOAがやりました。ヨーロッパの人たちが30年前にDeir Allaの調査をして、それ以後はやってなかったんです。

○石田委員 やった結果がこの程度の遺跡ではふたをしても構わないと、玉砕という認識……

○松澤氏 やって、今回は明らかにする、こういう遺跡がありましたよということです。それで、DOAとしては、道路をつくるのは優先だと言っています。ヨルダンとイスラエル、シリアのように、常に遺跡がいっぱいあるところでは道路を優先するんでしょうけれども、それで下の遺跡を壊さない方法で道路をつくるならいいです、ということになって問題ありませんという。

○石田委員 それはわかりました。相手方の言い分はそういうことなんですね。

○松澤氏 記録に残すだけでもありがたい。こういうことなんですね。

○石田委員 住民を交えたステークホルダーミーティングでは、その辺の遺跡の話、質問とか……

○松澤氏 それは出なかったです。それは何で出ないかという、住民がそこから立ち退かなくてはならなくなりますね、そんなことを言うと。だから住民からは、遺跡のことは一言も出なかった。遺跡の上に暮らしていますから。

○長谷川主査 すべてがこのままで終わってしまうわけではないので、他になればこれでいかがでしょうか。いいですか。

どうもありがとうございました。

それでは、この後休憩を10分ほどとって、それから助言、取りまとめに入りたいと思いますが、コンサルの方にはこの後も付き合い願いますか。

(うなづく者あり)

○長谷川主査 時計で言いますと10分を切りますが15分から始めたいと思います。4時15分から始めます。

午後4時07分 休憩

午後4時18分 再開

○長谷川主査 取りまとめしたいと思います。

もちろんこの場だけでは助言の最終案は無理だと思います。今時点で皆さんが質問、あるいはコメントをした中で、これはもう要りませんか、これはぜひ残しておく、あるいは多少ここを修正してくださいというあたりだけを確認したいと思います。

最初の部分は質問項目なんで、どちらかというこの場限りでということかなと思うんですが、どうしてもこの質問項目の中で残しておきたいというものがおありになれば言ってほしいんですがいかがですかね。

もちろん質問という形をとっていますから、言葉としては何々することというふうな言い回しが変わってくると思いますけれども。

No.1から行きますか。

No.1は、原嶋委員どうでしょうか。

○原嶋委員 必要ありません。

No.2も必要ありません。

○長谷川主査 私、No.3も要りません。

○石田委員 No.4、No.5、私要りません。

○長谷川主査 要りません。

No.6、長谷川は、これ要りません。

No.7、長谷川、これ要りません。

No.8、長谷川、これちょっと引用を検討して、やはり省くという結もあるかと、ちょっと残すかどうか検討してください。

No.9、松下委員いかがですか。

○松下委員 これは、No.8と同様ですからNo.8に合体してください。

○長谷川主査 No.10、谷本委員。

○谷本委員 これは、本当に確認だけなんですけれども、民間の土取り場、採石上問題ないですね、確認されたということで。それでもしやっていたら。特に問題なければ。

○間宮 谷本委員おっしゃるのは、規模的に十分対応可能。

○谷本委員 いやいや量的な問題はいいと思うんですけれども、要するに社会環境として、両方とも自然環境のほうでも、何か大きな騒音をかけているかとか、出しているかとか、住民が文句言っているかとか、まさにそういうのを問題なければそれでいいと思うんですけれども。調査団としてどう判断されたか。

○内藤氏 土取り場とか、採石場を開始する場合には、Ministry of Natural Resources及びMinistry of Environmentのほうに開発許可を出すことになっておりますので、非常に開発許可に対してMinistry of Environmentとかモニタリングとすることをとっているということなので、基本的には問題ない。

○谷本委員 と判断されている。

○内藤氏 はい。

○谷本委員 じゃ、落としましょう。

○長谷川主査 次は、No.11。

○谷本委員 これどうしますかね、何か文書的に私は物すごく未来形がずっと書かれていて、過去のことを未来形でずっと文書になっているのが物すごく気になったんですけれども、これまさにJICAの判断だと思います。調査団というよりもJICAのほうでレポートを出すという、JICAの名前で。なので、これはJICAとして判断をしていただければと思いますけれども。

これファイナルレポートですよ。でも過去のことをまとめていったレポートになるという

ことですよ。

○間宮 もし、書けるのであれば、どういう書き方がいいか私どものほうで検討しますので。

○長谷川主査 個人的な主査の意見ですけれども、TORはこれからというふうな方法論の話ですから、willのほうが自然だと思うんですね。これからこういうふうにやりますという形ですから。私個人としては、willやshallでもかえって自然かなという気はしますけれども、谷本委員の……

○谷本委員 これは実施しちゃっているんですね。

○長谷川主査 もう終わって、その結果を書くのはもちろん過去形とか現在形ですけれども、これからやりますよというキーワードという形ではやはりこれからですよという一定の表現の仕方ですから、自然さは欠いてないかなと思いますが、ただ谷本委員の意見もやはり一理あると思うんですけれども、ちょっとご検討ください。

○谷本委員 じゃ、落としましょう。任せましょう。

○長谷川主査 一任ということで。

○谷本委員 いいですよ、はい。落としましょう。

○長谷川主査 No.12、松下委員どうですか。

○松下委員 悩ましいですね。16と57を見ると、バイパスや道路改善によって渋滞緩和と、バイパスの効果によってCO₂が削減されるとしています。しかもそれは森林何ヘクタール分に相当すると評価している。そうするとどんだん道路をつくれればつくるほどCO₂が減るみたいに書いています。大変違和感を覚えます。こういう計算は計算上は成り立つとは思いますが、あくまで計算上の話です。しかしこれを、コメントと、助言案としてどうやって出すかというのは非常に悩ましいので、ちょっと今いい知恵が出ないですね。

○長谷川主査 そうしましたら、最初はJICAの協会のほうで一通りまとめていただけるんですよ。

○松下委員 説明をみるとバイパスをつくることによってCO₂が減るとか、交通渋滞が緩和されてCO₂が減るという計算が出ています。しかしトータルではこの地域における交通量はふえることになっています。現在118で、将来は1,091ですから。

○長谷川主査 そうしますと、No.12は一応残すという形で、後でまた松下委員のほうから手を加えていただくということでいかがですかね。

○松下委員 はい。

○長谷川主査 No.13、谷本委員。

○谷本委員 これは、後ろのほうのNo.43と一緒に、後ほどNo.43のところで合体をして。

○長谷川主査 次のNo.14は。

○谷本委員 これは、同じように逃げじゃないんですが、No.40、No.41のところで、高橋さんのところと同じあれですから一緒にやっていただいたほうが、検討しましょう。

○長谷川主査 No.15の松下委員に関しては。

○松下委員 これは結構です。

○長谷川主査 同じようなものが、No.16から、No.17、No.18、No.19、No.20と続きますが、表現の仕方がそれぞれ違うんで、表現どうなるかわかりませんが、ちょっと残したいという委員の方がいれば。

○高橋委員 私、これに関連するのはNo.16とNo.18を出しておりますが、どちらかといいますと18に関連をしますけれども、拡幅をしない理由というのを明確にしてくださいという趣旨の案を残したいと思います。

○長谷川主査 じゃ、No.18の文書をちょっと解説して、拡幅しないという理由を明記することというふうな表現にしましょうかね。

他の番号の石田委員、あるいは松下委員、No.20あたり、この辺はそうするとよろしいですかね。

(「はい」の声あり)

○長谷川主査 じゃ、No.16も削除、No.17削除、No.18を文書を変えて残して、No.19とNo.20も削除と。No.21は私の分ですが、これは一応こういうふうな回答をいただいていますけれども、一応残しておいてほしいなと思います。お願いします。

このページから、助言(案)に入ってきましたので、かなり残す部分が多いと思いますが、No.22の原嶋委員いかがですか。

○原嶋委員 No.22、不要です。

○長谷川主査 不要ですか。

○原嶋委員 No.23は残します。

○長谷川主査 残しますか。

○高橋委員 No.24は結構です。

○長谷川主査 結構ですか。

○高橋委員 次のNo.25は、やはり限定的だというようなことについて、これはただ単にBirdlife Internationalから聞いたとか、そういうような記述がありますけれども、それだけ

ではなくて、限定的である理由を、根拠を明確にしていきたいと思いますね。

○長谷川主査 No.25は残すということですね。

No.26、谷本委員いかがですか。

○谷本委員 これは後ろと一緒に、No.27、No.28のところの判断に任せたいと思います。

○長谷川主査 ああ、そうですか。

○谷本委員 ですが、No.27、No.28のところで、いかがでしょうか、議論は一緒にすれば。

○長谷川主査 原嶋委員、松下委員のところですけども、あわせてということですかね。

はい、じゃNo.26からNo.28をあわせたような形で残すということですね。

○松下委員 No.26、No.27と合体して残す。残し方としては、例えば……

○谷本委員 ミニ・ショップだけなんですかね。結局はミニ・ショップだけですかね、対象の判断は。ライトウエイの外側はもう……

○松下委員 事業対象外。

○谷本委員 どこに行ってもしょうがないですね。

○長谷川主査 No.28はちょっと……。

○松下委員 No.27が一番クリアですね。

○長谷川主査 じゃ、No.28的な表現は。

○松下委員 No.27を残せば……

○谷本委員 残せばいいんですね。

○長谷川主査 じゃ、No.28は決定、No.26、No.27ですけども、27の文書を使いたいと、26を27に合体するということですね。

○松下委員 はい。

○長谷川主査 No.29、原嶋委員。

○原嶋委員 残すです。

○長谷川主査 残す。

No.30、松下委員いかがでしょう。

○松下委員 これももう既に……

○長谷川主査 3No.1はいかがでしょう。

○松下委員 これは対応してもらっているので結構です。

○長谷川主査 よろしいですか。

○松下委員 はい。

○長谷川主査 No.32、原嶋委員。

○原嶋委員 残してください。

○長谷川主査 残す。

No.33。

○松下委員 No.33はちょっと趣旨を変えますが、残します。それで、趣旨としては、事業対象道路周辺の遺跡につき、考古学的遺跡につき確認をすることと、それが一つ。

それから、事業による遺跡に対する影響を確認すること。

それから、さらに、それらの保護及びモニタリングについて検討すると。

○長谷川主査 これはバイパス代替案というところは少しクローズアップしたほうがいいですかね。そうじゃなくてすべてのルートという話ですかね。

○松下委員 一覧表が出てきましたから、これで一応政府側も調査しているようですし、それをもとにして事業の範囲内で調査と確認と影響と対策を考えていく。

○長谷川主査 これは質問項目のちょっと検討して残していたNo.8のところにちょっと戻っていただいて、三つのことがやり残したというふうになっていまして、その後の一つが史跡の話ですね、試掘も含めて。ここでそれをやる、いろいろな背景とか、あるいはERAの影響とか、そんなことがちょっと書いてありますので、そちらに合体させるとかなというのでよろしいですか。

○松下委員 これが全部やることは必要としていただいて、合体するというで。

○長谷川主査 そうしましたらば、No.34はいかがでしょうか。

○高橋委員 首都は最短でも2.5キロ以上離れているということですから、削除で結構です。

○長谷川主査 よろしいですか。

○高橋委員 はい。

○長谷川主査 No.35。メタポリシー。

○谷本委員 これはもうお任せします。JICAの判断ですね。

○長谷川主査 ガイドラインに書いてあるというのは。

次はNo.36、石田委員。

○石田委員 No.36は、そこにコメントに書かれたように、ステークホルダー表には住民もカテゴリーとして入れてくださいと、ことで残します。

○長谷川主査 もう一度。

○石田委員 一番最後の文章なんですけど、Identification of Stakeholders Group表には住民

もカテゴリーとして記載することでお願いいたします。

○長谷川主査 コメントは、全般はもう……

○石田委員 ただ、文章的には。

○長谷川主査 じゃ、下から3行目を記載することというふうを書いて。

○石田委員 はい、お願いいたします。

次なのですが、No.37、少し趣旨を変えます。Focus Group Discussionのほうで記載されているということを理解されましたので、Focus Group Discussionをメインにして、こんな文章にしたいと思うんです。Focus Group Discussionの記録を明確に残しておくこと。

○長谷川主査 明確に残すと。Focus Group Discussionの記録を明確に残すこと。

○石田委員 そうです。Focus Group Discussionでの協議結果を明確に記載しておくこと、または記述しておくことでいかがでしょうか。

○長谷川主査 を明確に記載することと。

○石田委員 はい。お願いいたします。

○長谷川主査 Focus Group Discussionでの協議結果を明確に記載すること。

○石田委員 はい。

○長谷川主査 No.38は、これも残していただいていた方がいいですかね。

No.39も、残していただければと思いますが。

No.40、No.41はいかがでしょうか。

○高橋委員 これは両方あわせて、No.41に近いような文言にありますが。ここに書いてあるような計画のそれぞれの関係、とるべき実施体制などをわかりやすく記載することと。

○長谷川主査 わかりやすく記載する。

No.42はいかがでしょうか。

○谷本委員 これはもうそのまま削ってください。

○長谷川主査 はい。

No.43も谷本委員ですが。

○谷本委員 これNo.13のところと、どういうあれにすればいいんですかね、きちんとTableをわかりやすくつくってくださいということなんで、つくっていただけるんならもう本当にそのまま消していただいていた方がいいと思いますけれども。

○長谷川主査 ああ、そうですか。

○谷本委員 はい。

○長谷川主査 No.13を先ほどはNo.43に合体にということがあったんですが、どちらの表現を大切にしながらなんですかね。とにかく、No.43とNo.13を合体させると。

○谷本委員 どうしますかね……じゃこのまま明示してくださいということで残してください。

○長谷川主査 根拠を明示することですかね。

○谷本委員 はい、そうですね。

○長谷川主査 No.43を明示することということで残す。

次の、No.44はいかがでしょうか。

○高橋委員 これは、先ほど出てきましたからそれと一緒に結構です。

○長谷川主査 先ほどは、No.14をNo.43……これは要らないということによろしいですか。

○高橋委員 これは要りません。先ほどNo.18のところ、その辺でお願いをしたものと同じです。

○長谷川主査 はい。No.18で削除しています。

もう一度整理をさせていただきます。最初のほうからちょっと確認です。

1ページ目はすべて削除。

1ページ目のNo.8のところですけども、ここを史跡の試掘だけの部分を残しまして、助言案とさせていただきます。

それから、No.9は、今のNo.8と合体という形ですね。

No.10、No.11は残すと。

No.12は残す。

No.13が後のNo.43で入れかわると。

それから、No.14も、後のNo.40、No.41のほうに取り入れると。

No.15、No.16、なし。

No.17もなし。

No.18、残す。

No.19、No.20、削除。

No.21、残す。

No.22、削除。

No.23、残す。

No.24、削除。

No.25、残す。

No.26はNo.27と合体する形で、27の表現を主に使う。

それから、No.28は、残す。

No.29は、残す。

No.30、No.31、削除。

No.32、残す。

No.33は、先ほどのNo.8と合体させる。

No.34、No.35、残す。

No.36は、最後のところを記載すること等の文書で残す。前半部の文章は要らない。

No.37も、これは文書をFocus Group Discussionでの協議結果を明確に記載すること、ということ No.37を残します。

No.38残し、No.39残し、No.40は、先ほどあったようにNo.41と合体させる。最後のところをわかりやすく記載することというふうに直すと。

No.42は、削除。

No.43は、残しますが、最後、明示することというふうに直す。

No.44は、削除と、そういう形で一応取りまとめをしたいと思いますが、何かお気づき、あるいは違ったところがありましたですかね。

よろしいですかね、特に。

○谷本委員 今日配られたこれ、ゼロメートルとか、これは差しかえになるんですか。

○間宮 はい。

○谷本委員 差しかえになる。そうすると、Boundary Distance from Road Center/Direction というのは、これ何か言葉をうまく使われないと、ゼロメートルは全部ゼロメートルというあれだと、遺跡の上を道路走っているんですかと、何かこれうまく表現をされたほうがいいと思いますけれども、地図を入れるなり。何か地図を入れるなりしてください。でないと、下手な誤解を招いて、追求されたら大変だと思います。

○長谷川主査 そうですね、確かにイメージがわきにくいというか、ありますよね。もちろんこれ和訳が出てくるんでしょうかね、英訳だけじゃなくて。英文だけじゃなくて和訳が……和訳はないんですか。

○河野課長 概要版だけです。

○長谷川主査 概要版ですから、そこまでは細かいのは、出ていますね。

じゃ英文のほうでもやはりひとつイメージわくような……

それでは、JICAさんのほうで今日の取りまとめを一応したものを文書でいただけるんですよ

ね、最初の段階として。

○河野課長 そうですね。

○長谷川主査 それが一週間ぐらいですか。

○河野課長 遅くとも今週中に。

○長谷川主査 ああ、そうですか。

委員の方々には漏れなく行くと思いますので、その段階からまた内部的にもしあれば、私のほうで取りまとめをして、JICAさんにもちょっと応援してもらおうという形で。

○河野課長 前回の全体会合でお話しができましたけれども、JICAの主管部、事務局からも、今回の助言につきまして、不明点があれば、ぜひご質問させていただきたいと思っております、まだお時間があるので、もしできましたら、業務主管部からコメント、クラシフィケーションがあれば、今の段階でお願いしたいと思います。

○間宮 特に私気になっていますのが、松下委員のCO₂ Emissionの件なんですけれども、ちょっと言葉が複雑なんですけれども、説明として、CO₂排出量は増加するんだけれども、その排出量の増加が低減されるという書き方にしておりまして、これはつまりCO₂が減るんだよと言っているんじゃないかと、増加が緩和されるという意味で書かせていただきました。実際、JICAでF/Sをやるに当たって得た結果というものは、結果としてCO₂の量は増えているんですけれども、Without ProjectよりもWith Projectのほうが増加量が低減できますよということを主張したいと思うんですけれども、これについてはいかがでしょうか。

○松下委員 ベースラインがどこに来るか。

○間宮 はい。

あくまでおっしゃったベースラインについては、2030年のWithout Projectをベースとして、プロジェクトを実施しない場合に比べて実施した場合のほうがまだ有利であると、ましであると言ったほうがよろしいでしょうか。そういった判断でいいと思います。

○松下委員 コメントをどういう形にするかももう一回考えてみたいと思います。

○原嶋委員 先ほど、エコノミックディスプレイメントが発生するという、これの具体的な特定というのは、どういう段階でされるんですか。距離的に事業地が長いですよ。事業の全体に延長が長いんですけれども、このディスプレイメントが発生するというので、その特定作業というのはどういうスケジュールで行われるんですか。大変な作業だと思いますが。この報告書を拝見した限りどのぐらいの数だとか、そういうスケール感がつかめなかった。

○間宮 数は詳細な調査ではありませんけれども、何件あるとか、何平米あるというものは記

載させていただいております。

○原嶋委員 この99キロのバイパスの間で、リテイルストアとかベンダーとか、スカッターとかいうのが出てきますよね。その特定という作業は結構大変な作業です。99キロって長いですから。

○間宮 今回の調査の中では、まずあるかないか、といったものを確認しまして、ありますので、そういったものについては、実施する段階においては詳細に調査が必要であると思います。

○河野課長 これはあくまで、直接の事業ということですので、ここで一応終わりなんですね。

○原嶋委員 具体的な特定は次の段階で。

○河野課長 そうです。まだJICAがやるかどうかというのが決まっていませんので、それは相手国政府がやる可能性はあるかもしれませんが、他のファイナンスーの場合もあるかもしれませんし。JCIAがやれば、その段階でまた新たに調査をするということになります。

○原嶋委員 スタンダードだけ。

○長谷川主査 先ほど谷本さんも少し言われたんですが、助言の表現の仕方、幾つかの案件で、最後の部分、何々すること、何々が望ましい、何々がふさわしいとか、いろいろな表現があって、何か一つに統一したほうがいいのかというふうな、私もそう思うんですが、何かそういう方針がJICAさんから出たんでしょうかね。

○河野課長 特にないです。ばらばらになりますので、四つぐらいにまとめましょうと、四つのうち一番近い表現を使っていたんですけども、その中で、特に軽重はないです。ですから、そういった意味では、極端には一つでもいいと思います。

○長谷川主査 特に、強弱がないし、何かその後ろに変な思惑があるわけでもありませんから、今回、この案件に関しては何々することというふうに統一したらどうかと思うんですがいかがですかね。特になければ、何々することというふうにおまとめください。

○河野課長 はい。

それで、原案をまとめたものをつくりまして、その過程でまたさらに我々のほうでよくわからない点がありましたら、なるべく早い段階でご質問させていただくという形にしますので、ぜひよろしく願いいたします。

それで、助言案自体は、8月1日に確定いたしますので、例えば7月の月末、27日ぐらいまでに最終的な助言案を確定していただければと考えております。

以上でございます。

○長谷川主査 他によろしいですか。

じゃどうもありがとうございました。

午後4時48分 閉会