

リベリア国モンロビア首都圏
ソマリアドライブ復旧計画
（協力準備調査（無償））
ドラフトファイナルレポート

日時 平成 24 年 10 月 5 日（金）14：00～16：47

場所 JICA 本部 1 階 111 会議室

（独）国際協力機構

助言委員（敬称省略）

石田 健一 東京大学 大気海洋研究所 海洋生命科学部門行動生態計測分野 助教
作本 直行 日本貿易振興機構(JETRO)総務部 主査・環境社会配慮審査役
村山 武彦 東京工業大学 大学院総合理工学研究科 環境理工学創造専攻 教授

JICA

< 事業主管部 >

三宅 繁輝 経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第二課 課長
金子 祐太郎 経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第二課

< 事務局 >

河野 高明 審査部 環境社会配慮審査課 課長
植松 京子 審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

向井 潔 株式会社片平エンジニアリング・インターナショナル

午後 2 時 00 分開会

河野 それでは、本日はリベリアのモンロビア首都圏ソマリアドライブ復旧計画協力準備調査のドラフトファイナルレポートのワーキンググループということでございます。

今日は石田先生が主査ということでお願いいたします。

石田委員 わかりました。

村山先生、まだお着きじゃないですけども、どうしましょう、もう少し待ちましょうか。2名で始めちゃっていいものかどうか。

河野 そうですね。ちょっと遅れて来られるとおっしゃっていたので、じきにいらっしやると思いますけれども。

石田委員 わかりました。じゃ、先に始めましょう、もったいないですものね。

河野 お願いします。

石田委員 それでは、まず、いつものように順番にやっていきたいと思います。

それで、今回のことは、かなり意思ははっきりしているように、私は何か印象を受けるんですが、やっぱりメシュラド湿地をめぐる私たち委員側と、それから JICA 側のどうやら解釈が随分違うと思うので。多分、そこは論点になるんじゃないかと思いますが、そこはちょっとはっきりさせていきたいなというふうに思っています。

では、順番に行きます。

まず、これは、もちろん理解しているんですけども、私、これを読んで思ったのは、ああ、そうか、こういう認識なのかと思ったんですよ。本当に申しわけないんですけども、こういう認識なのねと思ったんです。

これ、ラムサール条約でしょう。しかも、この首都に近くてかなりの面積を占めていますよね。それから、道路もやっぱりかかっている。それから、後で出てきますけれども、海と川と湿地と一体化しているんですよ。だから、やっぱりマングローブがどこなのかというのは、結構、私にとっては大切なんですね。

そちらが用意された資料にはマングローブ云々と書かれてあったので、だったら、やっぱり見たいなと思うわけです。

だから、わかりました、地図はないのはわかります。ないのはわかるけれども、じゃ、なくて環境影響評価というか、環境省ファイルを評価するにあたって影響ないんでしょうか。そういう根本的な疑問です。だから、そのために私は地図を見たかった。だから、単に地図を見せろという要求だけじゃないんです。マングローブのことを実際どのように考えればいいかと、やはり視覚的なものがあるとしても参考になるので。距離のこともありますし、どういうふうにかかっているか。だから、そういう意味で、地図はやっぱり僕は必須だと思います。ただ、もう手に入らないということであれば結構ですけども、それはもう無茶な要求なので。ただし、マングローブがどう影響するかというのはやっぱり欠かせないんですね、ここではね。

だから、どちらからのお答えでも結構です。マングローブにどう影響するのかというお答えをいただいてもいいし、今、既存のやつで、大体こちら辺にマングローブがありますということをお見せいただいても結構です。いただいた報告書の中には、地図が、衛星画像だとか、航空写真だとか、地形図だとかありますので、それで、大体このあたりにマングローブがありますということを書いていただいても結構ですし。そのあたり、やはりちょっとお願いしたいと思うんです。

三宅 先方政府もしくはその他の機関が作成しているマングローブを分布させた地図というのは……

石田委員 ないんですね。

三宅 はい、作成されていないそうです。ただ、こちらの今回送らせた準備調査の報告書の冒頭のところに地図と衛星写真があるんですが、それ、ちょっとご覧いただけますでしょうか。

石田委員 はい、それでちょっと説明、お願いできますでしょうか。お手数ですが。

三宅 こちら、よろしいですか。

石田委員 はい、見えています。

三宅 こちらのメシュラド湿地って、青い四角で囲まれている部分の周りにメシュラド湿地があるんですけども……

石田委員 じゃ、例えば、もし出せば一番いいんじゃないですか、ここに。皆さん見られるから。しかも、それカラーだし、私もらったのは白黒だから。

これで、みんなで見ましょう。そうすると、どこがどうだとちゃんと示すことができるでしょうし。最初のほうのページですね、目次の次ですね、これ。

金子 これ、データがワードのデータじゃなくて、前回の全体会議のやつなので。

石田委員 別にそれは構いませんけれども。もう、何か情けないな、この地図。

ああ、そうです、それ。目次の次のページです。もう少し、ああ、それ。

お願いします。

三宅 こちらの濃いこの部分は完全な水の部分になっています。この薄い緑色と、あと、ややダークグリーンですか、このあたり一体がすべてマングローブだと言われている。

石田委員 ああ、そうですか。じゃ、要するに陸域化、これって、すみません、ここは要するに陸域化しているわけですね、湿地が。住宅建てられたり、いろんなお店を出して。だから、マングローブが消えて、そうじゃないところは、もうほとんどマングローブって、そういうふうに思っていますか。

金子 はい。

三宅 はい、そういうご理解で結構だと思います。

石田委員 そうですね。ちょっと薄茶色っぽい緑色があったところはマングローブと。それと、じゃ、ここ予定道路でしょう、予定道路にかかってさらに湿地が上の

ほうに延びていますけれども、あれもマングローブですね、じゃ。

金子 道路のところに関してはもうマングローブはないというようなことですよ。この道路の上のほうまではマングローブというのはもう存在しないと。

石田委員 上って、河川とか道路より上流域？

三宅 そうですね。

石田委員 色は似ていますけれども、下のほうと。

上條 川だと思います。

石田委員 川、河川の色。湿地の色ですか、湿地の。わかりました。

だから、道路より下流側の緑で、こう枝葉がいっぱい伸びているのは、あれはほとんどマングローブであると。

金子 ということです、はい。

今回の道路建設に関して、マングローブの伐採という話はありませんし、そもそも道路がかかるところにマングローブというのは存在しないということです。

石田委員 ああ、それは直接的な話ね。でも、こっちは後で間接的な話もするから。わかりました。

私は理解できました。委員の皆様方、いかがでしょうか。

石田委員 じゃ、事実確認ができたということで、次に行きましょうか。

作本委員 はい。

石田委員 それでは、質問事項は、環境配慮が結構、作本委員と私とでありますので、作本委員の最初のほうは道路関連ですよ。ですので、順番にやっていっていただけですか。

作本委員 わかりました。

ちょっと作本の項目ばかりずっと並んでいて、先ほど、だからちょっと会議が始まる前に、怒っているのかという。私、特に怒っておりませんので。ただ、偶然、私の関係する項目が環境配慮にかかわる項目だったんで、こういうふうに並んじやって。ただ、文章が余り丁寧でなくて、もしご迷惑というか、心にさわるようなことがあったらお許してください。

それじゃ、2番目から行きますけれども、これは、こういう13キロという道路でありますけれども、こういう舗装道路をつくった時、これ横断できなくなるんじゃないかということで、もちろん、そこに信号ができる、レッドライト何とかがって交差点があるのかもしれないけれども、そこで事故が起きる可能性があるんじゃないかということで、ちょっと警告めいたことを出させていただきました。

一般の歩行者の横断が事故につながることもあり、これを取り締まり、場合によっては取り締まりだけじゃ足らなければ標識等を用意するというようなことで、若干、これにかかわることで交通整理を整理するように、このMPWですか、提言するということがありました。

ご回答いただきましたので、内容的にはこれで、だれでも考えるようなことでありますから、よろしいかと思えます。

3 番のほうに移りますと、これは私、本当に技術的にはわかりませんが、よく日本の ODA です、フィリピンあたりで、雨が降るところで、このアスファルトの厚さが十分なのかどうかということが議論になったことが昔あります。

それで、今回のこの 3 センチが、私、詳しくはないんですけども、足りるのか足りないのかということでご質問いたしました。特にこの国が、雨季がというか雨が降る時期が集中しているというようなことで……。

それで、ご回答いただいたのは、この舗装の厚さは 3 センチで問題ないと考えます、このあたりが普通の考え方でしょうか、3 センチあれば足りると。集中して雨が降る、このようなところでは。

三宅 この 3 センチというのは歩道部の話ですので、歩道部においては十分かと考えております。

特にここでアスファルトが傷む理由といたしましては、何らかの理由でひび割れができた際に、メンテナンスを怠ってその下に水がしみ、つまり路盤、路床のところに水分を含んでしま、それが変形してしまい、アスファルトもさらにひび割れるということがアスファルトが傷む大きな原因ですので、そういうようなひび割れが生じた場合はメンテナンスを行うということが重要だと思えます。

作本委員 そうですと、メンテナンスを行わせるということで、よく大型トラック 10 トン車で、積載量という制限を恐らく超えたようなトラックが、例えばスマトラあたりでも行ったり来たりしているんですが、それも必ず曲がり角のところに二、三十センチぐらい穴があいていて、もうさらに道は削られていくという、そういうようなことをちょっと見聞きしていたんですけども。

この 3 センチというのは一般的には普通ですか。そのあたりが、ちょっとくどい、同じことを質問いたしますが。

三宅 歩道においては普通の厚さだと思います。

作本委員 厚さで大丈夫でしょうか。大型トラックがこう……

三宅 ただし、大型トラックがこの 3 センチのところを通過してしまったら、それはやはり傷んでしまいます。

作本委員 やっぱりひび割れが起こってしまうから、修理が……

三宅 それは今まで 2 車線道路、片側 1 車線だったために、追い抜くとか、あと路肩部分に車がとまっているために、それを避けるために大型トラックがそちらのほうに入ってしまったら傷むということがあったと思うんですが、今回、拡幅によりまして片側 2 車線道路になりますので、そのように大型トラックが歩道部に入るという可能性は低くなるんじゃないかと考えております。

作本委員 わかりました。ありがとうございます。

じゃ、技術的にもこの3センチで問題ないというこの回答で、わかりました。

じゃ、次の4番になりますけれども、これは説明、報告書に書かれていた内容なんですけれども、これまで2車線で60分だったけれども、これが4車線になったら20分に短縮されるはずだというか、見込んでいるというようなことで、こういう計算が成り立つのかどうか。

もちろん、交通量というのは徐々に増えていくわけでありますから、何年か経ったらやっぱり交通量が増えてまたもとどおりであるというようなことが起こらないのかどうかということをちょっと、この交通渋滞は発生しないはずですよということを書いてありますが、ちょっとご説明いただけますでしょうか。

金子 こちらの回答に書いてあるように、マスタープランで伸び率というのを計算しているんですけれども、この根拠としては、交通量の伸び率を計算する際によく使われるのが、GDPをベースにして、GDPから車両の登録数ですとか保有数というのを推測をして、その値を考慮してこの値というふうに設定しています。

それで、0.08というふうに2019年のほうが0.03%多いわけなんですけれども、これは、道路を開発したことによって誘発される交通量だとか、そういう部分もあると思いますので、ちょっと多目に考えていると。

この値で計算した結果、2車線で渋滞が起こらないだろうという前提のもとで、この所要時間というのを outsizing させていただいております。

作本委員 2車線が4車線になるということで、当面はまあこれでしのげるだろうというか、車の増加率1割未満ということですから、このように考えるということ。

金子 そうですね、片側1車線の時と2車線の時の大きな違いというのは、追い越しができるようになるということと、あと、駐車車両があっても、もう1車線余分に使えるというところで、1車線と2車線でかなり交通量が大きく上がりますので。

作本委員 違うんですね、そういう技術的なプラス要因が働くわけですか。どうもありがとうございます。

ああ、そうですね、よく事故で車がとまっていると、そこでもう全部がストップするなんてありますもんね。

金子 そうですね。

作本委員 それを回避できると、ああ、わかりました、ありがとうございます。

何かあれば。

石田委員 すみません、ちょっと横からですけれども。

内戦はいつ終わったんですか、14年間の内戦は。内戦はいつ終わったんですか。

金子 約12年前ですね。

石田委員 12年前。

三宅 内戦は2度あったんですけれども、1回目が1989年から96年、2度目が99年から2003年、2003年に終わっております。

石田委員 2003年に終了している。もう約10年近く経っているわけですね。わかりました。

それを聞いたかったのは、内戦が終わって10年後の状況であれば、今言ったような計算を普通にして大丈夫なのかなと思って。つまり、内戦後の混乱というか、例えばスーダン、この間、独立しましたよね。

三宅 はい。

石田委員 JICAも協力して、橋を架けたりいろいろとご協力なさっていると。どうしても内戦後というと、いろんな避難民の還流だとか、定住化政策の促進だとか、兵隊で行っていた人たちの定住化というのがあって、かつ商業体制もいろいろ整っていないでしょうから、その混乱をどうしてもこちらは想像してしまうんですね。

だから、平常時における計算と、非常時とか復興時の計算って、ひょっとして違うんじゃないかというふうに、今、話を聞きながら思っていたんですが、そこら辺はもう平常時における道路建設の計算結果で、例えば4車線になると半分に短縮されるとか、そういう単純な、単純というかそういう計算でいいということなんでしょうか。

つまり、トランジションとか復興時であるということは、特に交通量の場合、加味しなくてもいいということなのかちょっと教えてください。

三宅 内戦の影響というのはもうかなり少なくなっていると思うんですが、途上国で、都市に人口が集中するという状況は、このモンロビアにおいても起きていると思われま。

石田委員 ただ、それでも今おっしゃったような計算が成り立つということなんでしょうね。

金子 あくまでも、その交通量が増えるという前提として、車の台数が増えるということで、これとGDPの相関というのはかなり大きいので、単にGDPがこういうふうに伸びるよというのが予測されているので、それをベースに計算しているということは、GDPも、要は内戦も含めて出されているのであれば、今のよう説明が成り立つかと思えます。

石田委員 わかりました。また、多分、私のところへ戻ってくるので、今の段階では結構です。ありがとうございます。

作本委員 じゃ、5番のほう、よろしいでしょうか、次のほうに進ませてください。

この渋滞追加料金って、これが、意味はわかるんですけども、渋滞したら何か追加料金を取られる、何のためにこういう料金、むしろ高速、今度4車線になったら、高速料じゃないけれども通行料金を取ったほうがいいんじゃないかと思うんですが、ちょっとこの意味合いをわかる範囲で教えていただきたい。

あと、これが何か、道路の修理工財源ですか、そういうのを与えられている場合には、大幅な収入減にはならないだろうというようなお答えをいただいておりますけれども、

何か、収入がほかにないんだとすると、道路から得られるこの渋滞追加料金というのは、どこかに予算上の赤字を生む結果にならないかと、それが質問の趣旨です。

むしろ、これで通行料とか、そういうようなものを置きかえて取ったほうが収入源になるんじゃないかという、そういう質問ですけれども、いかがでしょうか。

三宅 こちらの追加料金なんですが、これは政府が管轄している、それと通行料金というものではなくて、民間で行っている乗り合いバスですね、あれにおいて渋滞が発生すると、アイドリングとか何かで進まないにもかかわらずガソリンを使うことによって、渋滞が発生すると料金が上がるという、そういう意味合いのものです。

作本委員 わかりました。じゃ、国とか中央政府がやっているという意味じゃなくて、乗り合いバスか何かでちょっと時間がかかったと、アイドリングでガソリン代がかかったから、少し追加で出せという、そういうようなたぐいのものですか。

三宅 そうですね、タクシーでも停車しているだけで料金が上がっていくと、そういう感じで考えていただければと思います。

作本委員 待っていても料金がかかると、あれと同じ感触ですね。わかりました。じゃ、これで特に予算だの何々ということ論じる必要はないわけですね。

三宅 はい。

作本委員 わかりました。ありがとうございます。

あと、次の6番目はNOxについてなんですが、これは大気汚染の項目の中で、報告書の中に余り記載されてなかったかと思いますが、恐らく今、まだ硫黄分のSOxだけかと思うんですが、NOxの問題が当然これだけ車が増えてくると、次の問題になるかと思いますが、ある意味では調査ぐらいのデータを残しておいたほうがいいだろうということで、ですから、記載し検討しますというようなご回答で、これ、ちょっと後で助言には残したいと思いますが、回答でありたいと思います。

次の7番ですが、この文章はちょっと訂正しますということでご回答いただいておりますから、これで結構です。ちょっと文章自体が、交通量は増えるけれども、車両の走行スピードは減少するため排ガスの排出が減少する、ちょっと意味がわからなかったということで、修正していただけるということで了解いたしました。

それと、次の8番、これは有鉛ガソリン、無鉛ガソリンで、有鉛ガソリンについて法律上は規制されているというか禁止されている項目だけれども、それを違法状態で走っている車があるんじゃないかというようなことをおっしゃっていられて、むしろこれは提言というような形で、ソフトなほうでしょうけれども、ここで提言していただけることでありがたいと思います。

次の9番なんですが、これ私、全く現地の事情を見たことでもないし、わからないんですけども、リベリアというと、やはりここで船籍を獲得するという最も有名なところですので、この国では、皆様方のほうがご存知でしょうが。そういう意味では、日本だってここでたくさん船籍を確保するというところで……。

このあたりの海岸にはこういう船舶がとまっているんですか、あるいはここを航行する船はかなり多いのか。手続に要する期間、例えば 1 週間とか、どういう状態なんですかね、この船籍をもらうために船はそこへ行って、例えば汚れた排水を出すことがあるのか。中身が全く事情がわかりませんので、ちょっと教えていただければ。

三宅 リベリアは、政府がそういう船舶の税制の優遇措置をとっておりますので、リベリア船籍の船が多いんですが、その取得にあたりまして、船そのものがこちらのリベリアに来る必要は特にありませんので……

作本委員 ないんですか、必ずしも、届け出のために来ることはないんですか。

三宅 はい。ですから、その取得のために船が集まるということはありません。

作本委員 わかりました。じゃ、通常の港での船舶の航行ぐらいのことで考えていれば、ここへたくさん船が来て、そこから大気汚染が押し寄せて、この湿地に影響というようなことまで考える必要はまずないと考えていいですね。

三宅 はい。船籍取得のために来るとなると膨大な量になってしまいますが、そういうことはないということです。

作本委員 ないんですか。

実際、どのくらいの船が、私も石田さんと同じで、この湿地に大気汚染の影響が及ぶのかどうかということで、この道路とは関係ないことでありますけれども、ちょっと気になっておるんですけれども、やっぱり複合汚染ということですね。

どのくらい船舶がここへ、およそで、すぐ見える程度なのか、あるいは点々と海のほうに散らばって見える程度、何か印象めいたことがあれば教えていただきたいんですが。

三宅 すみません。こちらの船舶の寄港数とか何かは、ちょっと今回の調査の TOR に入っていなかったこともありまして、調査をしておりません。

作本委員 ええ、だと思えますよ。

石田委員 船舶は、この地図でいうと、フリーポート交差点とかいうほうなんですよ。

作本委員 これですね。

石田委員 つまり、調査対象位置図でいえば、そっちのほうにとまっているわけですよ。

三宅 はい。そこがリベリアのメインポートと聞いております。

石田委員 こっちからどれだけ入ってくるかってことなんですよ。

作本委員 これ、風向きはどちらのほうがこう、季節によって違うんですかね。すみません。余計な、準備していないようなことだとは思うんですけれども。

季節風で変わるとは思うんですが、海のほうからやっぱり湿地のほうに来るんじゃないかと一般的には思うところがあるんですが。

三宅 すみません。季節ごとの風向きまではちょっとすぐに出てきません。申しわ

けありません。

作本委員 わかりました。

ただ、ちょっと以前、船舶からの今の CO₂の問題が国際的な議論になっていまして、船舶と飛行機からの CO₂、いかに抑えるかということで、今、国際的議論になっていまして、もし船が多いんだったらば、その船から出てくる大気汚染がこの湿地に影響を与えないかという、ちょっと不安を持ったものですから。私自身、見たわけじゃないんでわかりませんが、ちょっと不安になった次第でございます。

石田委員 これ、干満の差は大きいんですか。大西洋なら、多分そんなに大きくないと思うけれども。

だから、メシュラド湿地の要するに湿潤する領域が、満潮の時にはかなり広く、大きくなりますか、それともそんなには変わらない感じなんですかね。それによって、かなり変わってくると。風向きと、あと、どれだけ運ばれてくるか、中に、満潮、干潮。

三宅 正確に干満の差を調べたわけではないんですが、調査団の報告によりますと、こちらのメシュラド湿地内での橋梁部、こちらのあたりで、大体四、五十センチだったと聞いております。

石田委員 そんなものですか。わかりました。

じゃ、それは干満の差が、橋梁部って、その道路が通っている橋のところですよ。

三宅 そうです。

石田委員 そこで四、五十センチだと、余りないんですね。

すみません。ただ、私も作本委員が書いていただいて思ったんですが、この道路をつくることによって海外からの船舶数の増加だとか、要するに輸送量、リベリアの港にやってくる増加は、またはリベリアから出ていくために船が増えるとかいうことは、想定されているんですか、想定範囲ですか。

三宅 今回のソマリアドライブの拡幅の大きな目的は.....

石田委員 交通渋滞解消ですね。

三宅 ええ、まあフリーポートの、町中の交通渋滞緩和になっておりますので、この今回の拡幅によってすぐに船舶の量が増えるとか何かという影響は、すぐには考えられないんじゃないかと思えます。

石田委員 わかりました。

それでは、次の10番から残りは生態系に関連することなので、作本委員のほうでやっていたら.....

作本委員 すみません。私のほうで。

石田委員 私も随時口を出したいと思えます。

作本委員 これ、10番なんですけど、いわゆるラムサール条約で登録はされているこのメシュラド湿地なんですけれども、先ほどもお話しのとおり、正確な境界線が決ま

っていない、国としての国家湿地保全計画もできていない、関係の法律もできていない、こういうような状態で何を守れるのかというか、先ほど怒っているのかと言われちゃったこととかかっているんですけども、これで何がどう守られるのかは全く道筋が見えないというのがちょっと不安材料としてはとてもあるんですよ。

相手の国に政策をつくってくれというようなアクションというか、働きかけでは十分ではないと思うんですが、こういう場合に、もちろん我々の手元にある情報自体も少ないはずでしょうし、それはどこからどう手をつけたらいいものでしょうかね、私自身もわからないんですが、何かお考えがあれば教えていただきたいんですが。

三宅 環境に関する法という面では、この準備調査報告書の 2 - 10、11 あたりから書かれておりました.....

作本委員 2 - 10 ですか。

三宅 National Environmental Policy は、2003 年に国家法として制定されております。

そして、ここに書いてあるとおりなんですけど、湿地の保全法、大気の規制基準、水質基準というのはまだ法として制定はされておりませんが、案はできている段階です。

作本委員 Policy もドラフトですよ。それで、各種、いわゆる一番中心的な大気と水に関する基準もほとんどまだ案の段階ですよ。いわゆる守るための手段がまだ全くないという、そういう状態にはこの国は置かれているかと思うんですが、さあ、こういうところで湿地を守ろうという場合には、何をどこからという、私、また同じこと繰り返してしまいますけれども、そうなるんですが.....。

三宅 まだ法としては制定されていないんですが、ここに書かれていますとおり、ドラフト段階ではあるんですけども、リベリア国政府としては、このドラフトのものを使用することを勧めているそうです。

石田委員 ドラフトは、いつ、何年なんですか、それを教えてください。

National Wetland Policy of Liberia っていうのは、何年？

ありがとうございます。インターネットで追加で資料をいただいて読ませていただいて、とっても勉強になりました。

ただ、やっぱり「年」が書いてないんです。それだけお願いします。

これ、なかなかよくできている。すばらしいですよ。目配りがよく行き届いている。

三宅 Wetland Policy は 2009 年に作成されたと聞いております。

石田委員 2009 ですか。

三宅 はい。

石田委員 はい。わかりました。

作本委員 この湿地保護に関しては、このいただいた資料の 2 - 10 で、4 項目目に入っているんですね。湿地生態系の保全というのは、まず地元住民を含むすべてのステークホルダーの協力、利害関係の適切な調整によって初めて達成されるというから、

本当にステークホルダーあっての、支援を受けての生態系保護だというふうに書いてあるんですが、ただ、今、これ余り理想的な、理念的なことを述べている、このドラフトにしかすぎないように見えるんですね。

ただ、それを守るにしたって住民の側から、排出基準もない、何もないところで、さあどうやってというふうなところになると、恐らくなかなか困難があるんじゃないかと思って。

大気質、もちろん基準をとりますから WHO が使っているのを、自国にそういう基準がなければ、WHO あるいは世銀等のそういう先進的な先進国あるいは機関の基準を借用しなさいというだけのことでありますから、どのようにこれは、具体的に生態系に影響が及ばないかもしれないですけれども、もし及ぶような場合には、それに歯どめをどうやってかけるのか、ちょっとまだまだ情報不足のまま突っ走ってしまうんじゃないかと、そういう懸念があるんですが、いかがでしょうか。

金子 今回、プロジェクトを実施する前に、2009 年にマスタープランを策定していて、その中でメシュラド湿地を守っていくべきだというような提言をさせていただいています。

今回の道路建設というところに関しては、もちろん環境の部分もあるんですけれども、内戦が終わって、これからいよいよ経済的に成長していかなければならないと。この辺に 120 万人の人口が住んでいるように、かなり人も増えてきて 2 車線じゃ足りない。それで 4 車線化しましょうというような話もあるんですね。

その中で、もちろんマスタープランの中では、メシュラド湿地を守っていきましょうというような提言がされていて、その中で、道路も建設しなければなりません。道路を建設、もちろんそこで代替案、全く道路をつくらない時とつくった時で代替案の比較をして、道路をつくるということがリベリア国全体にとってよいということになって、今回このプロジェクトが始まったわけです。

今回のプロジェクトに関しては、代替案でも比較しましたし、その中で、橋梁の工事で影響が出そうなところに関しては、その影響を最小限にするような形で工法をとっておりますので、本プロジェクトにおいてはそのように対応したということです。

石田委員 今、言っていたことは大切なことなんですが、私たちのほうから、今回、個々の部分についても、この後コメントとか質問がありますので、そこで一緒に見ていって、それで何というか助言、今回助言じゃないんですよ、これね。今回、助言じゃないんですよね？

河野 はい、コメントです。

石田委員 コメントですよね。コメントを幾つか残していけるんじゃないかと思えます。

というのは、私もこれジェネラルな感想で申しわけないんですけれども、僕も個々のことは具体的に述べていますけれども。道路を、それは確かに本体の上を通すわけ

じゃないので、一番端っこのところに道路はかかっている、しかもそれは上の補修工事だけでしょ、橋梁を直すとか、せいぜいその程度なんですよ。

だから、恐らく、そんなに直接的な影響はすごく出ないと私は個人的には思うんです。それで、そういう工法をやりますと書いてあるし。

ただ、でも、そうは言っても、水質のことがこっちは心配だし、Wetland っていう潮の満ち引きがあってこうつながっているし、それで河川もつながっているからみんな一体なわけですよ。魚も含めてこれはみんな行き来しているわけですね。カニだってエビだって外に出ていて中にはいろいろしているわけです。

それから、道路をつくと、二次的影響というんですか、そこに人が、道路がいっぱい通ってハウジングができて、そうすると商売が始まって、今度は下水の話なんかが出てくる。それ、僕は、むしろ二次的影響のほうが心配なんですよ。

だから、むしろそういうところをやっぴりちゃんと見てほしいなというふうには思っていますので、すみません、じゃ、これは後にします。ちょっと先走ってしまいました。すみません。

作本委員 ちょっと今の、また繰り返して申しわけないんですけども、いわゆるこの国の湿地政策ですか、今、2009 年に出されたという。この中では、湿地、生態系の保全には、すべてのセクターがみんな集まって、集約して対応するという、土地住民、地元住民が、あっ、ごめんなさい、すべてステークホルダーで協力するというようなことが 2 - 10 ページに書いてあるわけでありましてけれども、今、ステークホルダーから出された意見を、この 2 - 50 ページですか、前後ぐらいに載っているのを見ても、生態系についてのコメントはまず出ていないですよ。

ということは、住民が、この生態系に関してほとんど意見、関心というのは持っていないとか、恐らく遠い場所なのかそれぞれがわからないんですけども、意見が全く出ていないということで、恐らくやはり湿地は余り考えてくれる人がいないんじゃないかという、そういうようなちょっと不安を持ってしまうんですね。

石田委員 または、湿地の単にユーザーであるということかなとも思うんですが。ごみを捨てる、それからマングローブを切り捨てる、伐採してまきを使うとか、建材に使うので、そちらのほうが忙しくて、保全の段階ではないというような印象も何か受けるんですね、これを見ていると。

いや、だからこそ、このドラフト、本当によくできているなと思ったのは、そういうところもきちんと全部、気をつけるべき項目は中に盛り込まれているので、とってもよくできているなと思ったんですね。

それから、今までのステークホルダー協議というか、政策についても、我が国政府は住民を巻き込んで全然やってこなかったと、だからそれでは危ないということまでちゃんと踏み込んで書いているんですよ。普通、こんなこと余り言わないですよ。

だから、これはとってもすばらしい中身のこもった、非常に意欲的な作品だという

ふう理解しています。

作本委員 よろしいですか。10番については難しい内容なんで、ちょっとペンディングにさせていただいて、11番、これは、この道路の拡幅というか、道路自体がこれまでどれだけこの湿地に影響を及ぼしていたのかどうかということが、ちょっとわかれば教えていただきたいし、拡幅自体がそれほど大きな幅じゃないですよ、75フィートだったと思いますが。ですから、拡幅自体によってその湿地への影響が追加されるというか、そういうことは余りないかと思うんですけども、ただ、結果的には、そこで通行量が増えるだろうし、いろんな影響が湿地に対してというか、湿地が受け皿になってくれて進むんじゃないかということが考えられるんですね。

そういう意味では、ちょっと石田さんが話したような潜在的な長期的な影響というものがこの湿地に対して及ぶんじゃないかというやっぱり不安が少なからずあるんですね。

今現在、拡幅の場所だけじゃなくって、湿地への影響があるのかないのかどうか、そこら辺を、というのは、湿地に関するデータがほとんど載っていないですね。ヘラサギとか何か名前は載っていますが、湿地自体がどういう状態なのかというデータがほとんど紹介されていないので、ちょっとその他でわかる範囲で教えていただければと思います。

三宅 今回のメシュラド湿地の環境的影響に対する報告書というのは、特に発行されていないと聞いております。

それで、もう1つのご質問の、今回の道路が、湿地に対してどういう影響を与えるかという点につきましては、今現在の道路というのは、特に排水設備というのが設けられておらず、そこに降った雨水、道路から流れる水というのがすべてそのままメシュラド湿地側に流れるような感じになっておりました。

それに対して、今回は排水路を設けておまして、一旦その雨水等を集め、それとあと、排水路の中で泥や何かを沈殿させて、そして湿地側、もしくは低地帯のほうに流す計画となっております。

作本委員 今回のこの考え方というか、ここには泥溜めと書いてあるの、これは汚れた水を集めて一度こしてから湿地のほうへ流す、それもすばらしいアイデアだと思って読ませていただきました。そういう工夫というか、こういう技術は感謝したいと思います。

ただ、それでもやっぱりもう一つ、その湿地が、さっき報告書がないということでしたけれども、どのくらい距離があるものなんですか。先ほどの地図もありますけれども、というのも、湿地自体でどういう動物がいるのかよくわからないし、湿地がどういう状態に、今影響を受けているのかどうかわからないし、あるいはこれから影響を及ぼすものなのか及ぼさないものなのか、そこがわからないものですから、先ほどマングローブ林という言葉がございましたけれども、それ以上のことがわからないの

で、わかる範囲……。

三宅 湿地から道路がどれくらい離れているかということにつきましても、先ほどの地図を見ていただければ何となくイメージはおわかりになっていただけると思うんですが、湿地に流れ込む川を、今回 2 カ所ほど改修も含めて通っておりますので、そこは川の上を通っております。それと、あと、そこら辺が一番湿地に近いところなんですが、そのところで大体 20 メートル程度になっています。

それ以外につきましても、地図を見ておわかりのとおり、数十メートルから数百メートルほど離れております。

作本委員 ここに縮尺が入っておりませんので、例えば 1 センチメートルぐらいが 1 キロ、10 キロにあたるかと入っておりませんので、せいぜい今度の道路が 13 キロだと、それから湿地までの距離を見ますと、やっぱり 1 キロ以内ぐらいにあるんじゃないかなと、私はこの図面のほうから感じたわけです。そうすると、やっぱりそれほど湿地まで距離はないんじゃないかというようなことを感じたわけです。

まず、やっぱり道路から、先ほど汚水の処理の件をお話しいただいたし、工夫もしていただいているということですが、やっぱり車が走れば亜硫酸ガスという人体にだって毒なものがこの湿地のほうに風向きによっては吹き込むかもしれないし、ですから、そういう意味では、近くにマングローブ林がないという先ほどお話がありましたけれども、どれだけ影響が及ぶのかということがまずありますけれども、それ以前に、先ほどもまだ実態報告書はないというようなことですが、この湿地自体のどういう状況にあるのかという、それ自体の報告書もというかまとめもなく、このまま事業を進めていっていいのかというとても、何年か先になってみましたら、湿地は影響を受けたという結果だけしかデータ残らないわけですね。そのあたりがちょっと何とも不安ではしょうがないんですが。

もちろん、このリベリアという国情はあるかと思えますけれども、どのようにこのあたりを、将来影響及ぶのか及ばないのかという判断も含めて、考えたらいいものか、ちょっと自分でわからないんですけれどもね。

三宅 今回、道路を建設するにあたって、少なくとも現状より悪化することのないように我々は気をつけております。

作本委員 言葉で言うのはわかるんですけれども。ただ、車を走らせるのは我々じゃなくて第三者が車を運転するわけですから、それに対して影響が及ばないようにするというのは、何とも説得力がないので、どうしたら……。

石田委員 1 つ、私たちが今日できるのは、今日ここに出席された委員みんなが書いた懸念項目を、再度一つ一つやっぱり具体的に挙げて、コメントの形に残していつて、とにかく見てもらうということじゃないでしょうかね。

騒音のことも大気のことも、それから後で私も言いますけれども、二次的影響についても具体的に挙げて残して、できればチェックしてくださいというような形で残す

のが1つかなと思います。

作本委員 ただ、私、今の石田さんのお話、もっともだと思うんですけども、この湿地自体についての生態系調査とか、何か基礎データが全くないまま今話が進んでいますでしょう。この道路から湿地への影響は起こらないんだという大前提でもって言っていますものですから、湿地の調査自体もなされる可能性がないと。

私は、そうやって、ちょっとこれを読ませていただいたんですが、湿地への影響があるのかないのかと、これ自体論ずることが、議論すること自体が、あるいは懸念を持つこと自体が必要ありませんというような、そういうような文脈に私は見えてしようがないんですが、いかがでしょうかね。

私は湿地調査はある程度やるべきだと、あるいはベースラインデータをどこかである程度やっぱり探してくるべきだ、あるいはラムサール条約、登録した時のデータを、少なくとも我々には基礎データとして出してもらわないとという、やっぱりちょっと飢餓感というか、そういうものを感じるんですがね、いかがでしょうか。

石田委員 これ、EIA の報告書も出していただきましたけれども、EIA の報告書は道路が関連する部分に関して、動植物だとか physical environment のことを述べておられるんですよね、湿地全体じゃないですものね。

三宅 そうです。

石田委員 ただ、やっぱり私たち、私も作本委員と一部懸念を同じくするんですが、水でつながっているし、やっぱり気になりますよね。それで、何度も繰り返している二次的影響が、多分出るだろうということでございます。

ただ、それをどうしましょう。こちらからそういうコメントを、今日はコメントを自由に出していいわけですから、作本委員がおっしゃったこと、それから村山委員長もこの後おっしゃられることをまとめてコメントとして出すじゃないですか。

でも、それは別に助言は私たちに回答する義務を負わないわけでしょう、JICA は。そういうお話でしたよね、全体会合の時に。

河野 そうですね、ええ。

石田委員 コメントを、要するに聞きますということであって。聞いてどうするかは、そちらのご判断ですよね。

上條 まあもうデータもないと、それは現実なわけですね。それで、復興から始まった国で、ただ開発するニーズはあると。それはおわかりだと。

しかし、私たちとしては、今のお話で、例えば作本委員のお話だと、もう回避しかオプションないだろうと、今みたいな気持ちで。

作本委員 回避……

上條 もうやらないということですよ。

石田委員 そこまで言っていない。

作本委員 いや、僕が言っているのは、今までのデータをちょっと見せて……

上條 先のことを言えば、湿地を保全ということで、湿地に絶対第二次影響も与えてはいけないことになれば、もう回避しかないですね。

それで、私たちとしては、代替案の比較はしたと。これ、レポートに書いてありますけれども。それで without と比較をしたと。

それで、一応、大気のことでは、計算はしてみたと、どれくらい増えるかと。そうすると、わずかですけれども減ると、大気量はですね、NOx の量は、このやった場合ですね。

ですから、今現在の状況はよくない。without のプロジェクトもどんどん環境の質は劣化してしまうという状況はありますけれども、その without と比較すれば、大体、プロジェクトをやったとしても、この 75 フィート幅をやったとしても、それは without と大体同じぐらい、それは台数を増やすのですから、台数がきつと増えていくのでしょうから、ちょっとずつ環境は悪くなるのでしょうけれども、それは without と大体同じぐらいと予想しているということなんです。

作本委員 その同じぐらいで.....

上條 そこまでやって、私たちとしては、一応努力を一所懸命して、そこまでだと、そういう理解です、アセスメントの枠の中ではですね。もちろん、このラムサール条約湿地が保全されることになるとなればすごくいいですけども、私たちの今やっている道路の幅、75 フィートの幅 13 キロという中では、やれることはやって、今回お示したということです。

石田委員 だから、具体的にまだたくさんあるので進めていきたいんですけども、思うのは、2つこちらからは言えそうな気はするんですね、2種類に分けると。

1種類は、JICA の調査などをおやりになられた、この出されていた報告書に対してテクニカルな話をしていくと。それがつまりこの、第二次影響はどこまで見ましたかと、それから NOx の予測はもう少しこういうふうにしたほうがいいんじゃないですかと、いわゆる通常やっているような助言のことです。だから、それはすべてテクニカルな話ですよ。

それプラス、より広域に、広がっている湿地というものが水でつながっている以上、それから河川でつながっている以上、それから魚なんかも移動する以上、より広域な影響を見てほしいということをごちらからはまた言うこともできると思うんですね。

だから、直接的にいわゆるこのレポートを、査定するわけではありませんけれども、結局このレポートを評価せざるを得ないと。だから、今話したのはレポート評価の話なんです。レポートを評価して、かつその上で、じゃ、さらに本来必要なのがこういうことであるので、先方政府に申し入れる、先方機関に申し出てほしいということは言えるんじゃないかなという気は私はしているんですね。

制度上、もしそれ以上のことができるのであれば、もっとどんどん助言しますけれども。でも、この間の話だと、全体会合の時のお話だと、これはあくまでも私たちか

らのコメントであるということでしたよね。助言としては回答をもらえるわけではないと。

河野 そうということだと思います。

それで、頂いたコメントについてどうするかというのは JICA のほうでも判断はするんだと思いますが、今回の話で、むしろ課題部のほうからもっと説明があるのかもしれないけれども、対象範囲をそこまで広げる必要があるのかなという感じはあります。

つまり、これぐらいの道路をつくって、どれぐらいインパクトがあるのかということ考えた場合に、湿地のところまで全てを含めて環境影響を検討するという必要性があるのかどうかというのが私にははっきりしません。回答では、余り影響はないということであり、この道路は、その湿地の真ん中を突っ切るわけでもないですし、影響といっても、上條のほうから申し上げたように、湿地自体が悪化するということは考えられないということかもしれません。

湿地は、他の影響で劣化しており、そのようなところにまで調査範囲に含んで何か提言していくということができるんだらうかと考えます。案件の実施体制から考えても、道路建設をする機関と、この湿地を保全する機関とは、おそらく異なるのだと思います。ですから、我々がどれぐらいレバレッジを持っているかということ、恐らくそれはないんだらうと考えます。

あと、仮に申し入れたとしても、そのカウンターパートが何かできるという権限は、多分ないんだらうと思います。

ただ、どのぐらい影響があるかというのは、私も細かくは承知していないので、課題部から十分に説明をしておいたほうがいいのかと思います。

石田委員 すみません。そのあたりのことをバックグラウンドというか、この助言というか、コメントの使われ方を、実は最初にもう一度再確認しようと思っていたんですが、ちょっと急いでしまって、もう 1 番から始めてしまいました。そこは私のミスでした。

村山委員 すみません。まず、事実関係の確認から入りたいんですけども。

今日出したコメントを、今後少し議論した上で、全体会合でまとまった文章が出てきて、それをまた確定するという作業が入りますか。

河野 それは、前回と同じような形になると思います。

村山委員 何か報告という形で終わるんですか。

河野 そうですね。前回も、全体会合でこんなコメントを出しましたというご報告はされているかと思います。

村山委員 報告をするということですね。

河野 はい。

村山委員 とにかく、今日だけではなくて、全体会合での報告というプロセスが入

るということですね。

河野 そうですね。

村山委員 ですから、我々としてのコメントは、この場でだけではなくて、全体会合でも報告をすると。

石田委員 でも、再度意見が出ることは……。

村山委員 それで、あと、もう 1 つは内容の話ですけれども、今、多分議論になっている点の 1 つは、プロジェクトそのものが直接的に与える影響と、間接的というか波及的に与える影響の議論になって、恐らく後半の部分がですね、議論がなかなか難しい点なのかなと思います。これについては、このプロジェクトだけではなくて、ほかの案件でも私は何回か経験もしているところで、恐らく立場によって違うんじゃないかなと思うんですね。

ですから、ある意味で、どこまで合意できるかの問題で、我々は我々としての意見を出していいのかなと思います。ただ、それをすべて JICA のほうで受け取っていただく必要があるかどうかかわからないので、それはまた判断していただいて、できればどこかの時点で、どの程度配慮したかということについてはコメントいただければいいかなと思います。

最終的にすべて合意するということを求めると、多分、非常に議論の仕方が難しくなってしまうような気がするので、そういう整理でいかがでしょうか。

石田委員 ありがとうございます。ありがとうございました。

村山委員 今の点、このプロジェクトだけじゃないんですね。

石田委員 そうです。ええ。道路に関して、やっぱりいつも間接的効果というか波及効果は、いつも話題になっております。

では、具体的に進めていくことにしましょうか、続けて。それでは、今どこまでいきましたか。

作本委員 11 番までです。

石田委員 11 番ですか、はい。

作本委員 じゃ、12 番、行きます。

石田委員 お願いします。

作本委員 また、今のと似てはいるんですけども、やはりこの拡幅部分では影響は起こらないと。今もう既に更地状態になっているということですので、生態系の影響を含めて起こらないだろうというようなことで理解いたしました。

ですから、拡幅した 75 フィート部分では、もう恐らく問題は起こらないだろうというようなことで。

ただ、ちょっと後半のほうにくどく文章になっているのは、本来のやっぱり影響あるいはここで検討している内容というのは、今ちょっと村山委員長のお話もありましたけれども、拡幅された 75 フィート、その中だけを見ているわけじゃなくて、周辺へ

の影響、特にこのラムサールの湿地登録されたものがある場合には、やっぱり普通の影響があるなしよりももうちょっと高度な判断というか、確認を求められているだろうという、そういう意味合いだけです。

そういうことで、12番については、今の中には特に質問はありません。

石田委員 ありがとうございます。ちょうど12番のところと関連して、南北50メートル幅に希少生物の存在は確認されませんでしたと、これはありがとうございます。

路線の南北50メートル幅にマングローブ地帯はないんですか、これ。これはちょうどこの写真を見ると、先ほど見せていただいた地図を見ると、河川の上を越えているんですね、どの道路もどの箇所も。湿地の中心部分じゃなくて、いわゆる縁辺部分、極めて判断がこの図だけでは難しい場所ですけれども、ここはもうマングローブは生えていないというふうに理解していいんですか。それとも、これはやっぱり希少生物だけの話なんですか。

三宅 こちらは、この報告書の冒頭のところに写真のページがあるんですが、ここに今回、新たに橋梁を新設するストックトン橋の写真も出ておりますが、その周辺は特にマングローブ林とはなっておりません。

石田委員 マングローブは認められてないわけですね。

三宅 はい。

石田委員 わかりました。ありがとうございます。

では、続けて13番ですけれども、保護区は、これはかなり遠いところにあるわけですね。いや、保護区はメシュラド湿地ですね。

三宅 はい。

石田委員 メシュラド湿地、これも……。

私、ここで何が言いたかったかということ、2-22の書きぶりというか、やっぱり書きぶりにその思想はあらわれるので、やっぱり書きぶりに着目せざるを得ないんで、もらった資料はこれだけなんで、これからしか判断しないんですけれども、2-22の保護区ですね、保護区。保護区は存在していない、そうです、今わかりました、これは結構です。

三宅 メシュラド湿地以外に存在しないということです。

石田委員 はい、そういうことです、わかりました。すみませんでした。

それから、14番ですが、14番のマルポツが2つあって、前半部分は、これは何もこの案件で準備した資料だけじゃなくて、自然環境に影響を及ぼすか及ぼさないかという時に、いつもこうやって、いつもというかなんかの頻度でこうやって、具体的に書かないで大きい、小さいと書かれるんですね。

それで、何が大きいのか、何が小さいのかと、だれに対してどの程度というのは全く書かれていない。調査の限界なのか、それともそういうことを書かない習慣なのか、いまだに私は理解できないんですけれども、これは結構です、一般的な話ですので。

それから、やっぱり後半部分は、これは助言に残します。先ほどから何度か言っていますが、やはりただでは済まない。ただでは済まないというのは変な言い方ですね。つまり、道路ができてポジティブな影響はもちろんあるわけです。交通渋滞が緩和されて、かつ恐らく CO₂ の減少に少しはつながるでしょうけれども、逆に増えることによって、排ガスが増加したり、それが植物に影響するでしょうし、それから往来のしやすさによって、書いていますように、商業活動の活発化や住宅建設も当然進むわけですね。

それで、もしこちら辺が正規な土地として認められたら、陸域化していけば、住宅の建設も進むわけですから、当然、湿地は埋め立てられていきます。埋め立てられないということは考えられないです、どう考えても。

日本だってそうだったわけですから、人口増を補うためにどんどん埋め立てて、団地を建てたし家を建てたわけですから、それがリベリアで起きないとは絶対に思いません。

ただ、それはいつ起こるかわからない。10 年後かもしれないし、20 年……。ただ、その助言としては、助言というかコメントとしては、やはりここは残しておきたいと思えます。

もちろん、予測としては、支えるデータは、私は持っていませんけれども、ただコメントとしては、そういうことを考えてくださいということは残したいというふうに思っております。

以上です。

これで、環境配慮の部分は、これまだ質問のところですけども、環境配慮はここまですが、ほかに何か環境配慮でございますか。委員の先生方、よろしいでしょうか。ございますか。

作本委員 僕はありません。

石田委員 ないですか、わかりました。

じゃ、次に、社会配慮に行きたいと思えます。

15 番、ありがとうございます、理解できました。それから、16 番もありがとうございます。それから、17 番もありがとうございます。

では、18 番からお願いいたします。

作本委員 また、ちょっと作本が続きますけれども。

18 番が、カットオフデートを採用したと決定したとありますけれども、住民登録制度というか、こういう基本的な法制度がないところで、いつまでにとというか、こういうカットオフデート制度を採用するというのは、どれほど意味があるのかなということなんです。

それで、住民移転だとか補償対象、これ人数把握って本当に技術的にどこまで正確に押さえられているのか、ちょっとそれを質問したかったんですけども。

右のほうの回答では、混乱なく調査を実施できましたとか、こういうことが書いてあるんですが、実際、客観的なデータというのはかなりあるものなんですか、まだ整備されていない状態……。

三宅 まず、今回、カットオフデートを宣言した理由といたしまして、このような人口センサスがない国ですので、期限を定めずに補償しますということになりますと、その後にその地域に人口の流入が考えられます。そのために、補償の日を切るという意味で、カットオフデートを宣言したというような目的があります。

それをするによりまして、今回、まあセンサスがない国ですので、当初、どれぐらいの補償規模になるかというのがわからなかったんですが、家屋数とか住民数とか何かは正確にわかりまして、それとそれに、いろんな生計手段とか何かも聞き取りを行いますので、それら情報が正確に把握できたというメリットが、今回の調査でわかりました。

作本委員 私も、この土地収用とか何かで後から入り込んできて、フリーライダーというか、そういうような人たちがいるのは存じておりますけれども、ただデータの、この時に集められたデータが正確であるという、そういう断言できる根拠というのはどういうものなんですか、もともとここでは住民票も何もないわけですね。

それで、この時点で切ることは、私は必要だと思うし、そうしないと何も進まないことはわかっているんですけども、この時に皆さん方がとられたデータがかなり詳細にデータに載せられていると思うんですが、これが正確であるという、そういう断言できる根拠は、何かという、特別な集計方法をとられたとか、何かあるんですか。

三宅 まず、影響を受けるということについては、そこに家屋なり何らかの構造物があるということが前提になりますので、その数というのは目視で確認できると思います。その所有者、つまりそれによって影響を受ける人が存在するかということをお調べしております。

その結果、幾つか放棄されて人が住まないという建物もあったんですが、補償すべき建物とその人口というのは、今回の調査においては正確に把握できたものと理解しております。

作本委員 ただ、その正確にというところが私はわからないんですね。途上国で私も、立ち退きのそういうヒアリング調査をやったことがありますけれども、実際にわからないわけですね。人が住んでいるのか、余分な家で物置がわりに使っているところもわからない。そういうところで所有者かどうかの確認は書類上からはわからない、法務局があるわけじゃありません。そういうような時に、これが近所の村長さんでもいけばまだ仲間内で、ここは住んでいる、ここはだれべえさんだとわかるでしょうけれども、それで正確なデータを把握されたと言われるから、ちょっと、これ本当に正確なデータってこういうところで集められるものなんだろうかと、私は途上国の生活経験の中から、よく断言できるなど、そういう意味合いでちょっと質問しているわけ

なんですが。

例えば、そこに村長さんとか、インドネシアだと、村長さん制度というか村落制度みたいなもの、町内会制度も日本が植民地時代に伝えていますよね。それによって、その村長さんは、どこに幾つの家屋があって、何人家族でだれがと、出生や死亡等とのデータを持っているわけでありましてけれども、こういうようなところへ飛び込んでいって、さあこの何時点で、いつの時点で切ったと、それでこのデータは正確でありと、私はカットオフの必要は認めず、だけれども、これが正確なデータであるという、そこまで胸を張れるその論拠がよくわからないと、そういう意味なんです。

三宅 まず、この宣言するにあたって、ここの回答のところに書いてありますとおり、ラジオとか張り紙、それとプラカード等で広く周知を行っております。

そして、あと、ヒアリングの際には、コミュニティーの代表者に同行してもらいまして、我々の判断が正しいかどうかということをサポートしていただいております。

それと、あと、調査を行った現地ローカルコンサルタントは、既に世銀のそういう同様な調査を請け負っておりましてノウハウがあるということと、同様な調査を行っておりますので、そのリバイズを行うという意味で、精度は上がったんじゃないかと考えます。

作本委員 じゃ、この現地コンサルが、地元の代表者とともに、かなり堅いデータをつくられたというか、固められたというふうに考えてよろしいですか。

三宅 はい。我々が取り得る最大限正確なデータを今回準備したものと思われまして。

作本委員 わかりました。

よろしいですか、19番のほう。

石田委員 はい、続けてお願いいたします。

作本委員 今回、この道路をつくると、露天商とかあるいは市場ですか、こういうようなところに影響が及ぶだろうと。それで、たしか、かなり8割ぐらいが露天商で生計を立てているということですね。

ですから、露天商を特になくすというんじゃなくて、例えば露天商の市場をまた別の場所に確保してあげるじゃないけれども、ちょうど日本でもありますよね、市場をそっくりほかの用途で使っちゃった場合には、ほかにまたその代替の場所なりを用意してあげると。そういうようなことをしないと、彼らは仮に移転したところで、道路に用地を提供してあげたけれども、生計手段を失うんじゃないかと。

ただ、その理由が、何かいろいろ税金のこととか収入のことで、本人からの申告が出てこないんだというような説明もたしかあったように記憶しているんですが、それは22番にもかかわるかもしれないんですけども、やはり政策的な、ここで、19番では、働きかけ、特に市場を別途つくってあげるとか、それほどお金がかかるわけじゃないですね。そういうようなことがどうしても政策レベルで、どうしても必要なんじゃないかというふうに考えたんですが。

右のほうの回答では、すべての市場や露天商、そのスペースに移動するというところで書いていますけれども、別途用意されるというふうに考えていいですか。別途って、まあそっくり立派なものをつくるという意味じゃないんですが、ほかの場所で、ここでやったらいかがですかという意味合い程度ですけれども。

三宅 この生計の補償につきましては、3つの対応が今回あったと思います。

1つは、これは政府が、ちょっと離れたところなんですけれども、複合市場というのを建設しております。ちょっとやや工事は今ストップしているようなんですけれども、一応代替の市場は準備しております。

それと、あと、政府の判断によりまして、今回、JICA 事業で拡幅を行う道路、道路拡幅によって影響を受ける以外のところへの ROW 内ではあるんですけれども、移動を認めているそうです。

作本委員 ああ、そうですか。

三宅 それと、あともう1つが、やはり金銭的な補償を行っているということで、3つの選択、つまりお金の補償も受けて、ほかの ROW のところに移るという方が一番多いんじゃないかと思うんですけれども、そういう補償の手段をとっております。

石田委員 すみません、その点、僕はちょっとわからなかったんですが、16番で85%が金銭の補償を望むと。金銭を受けつつ、かつ ROW で営業してもいいということなんです。

三宅 これは暗黙ということ。

石田委員 暗黙にそれは、わかりました。暗黙にそういうのは認められたという。ああ、そうですか。

作本委員 そうしますと、22番も同じような趣旨だったのですが、露天商で大半の人は生計を立てているというのは、暗黙で認めるとか、いろんなこの3つ出されている選択肢の中で食いつないでいけるという、言葉は悪いですが、ような方法は残されているというふうに考えてよろしいですね。

三宅 厳密には ROW の中で商売をすべきではないと思いますけれども、今回の妥協案としての、JICA プロジェクトの影響外のところであれば、とりあえず移動してよしという判断を政府は認めたようです。

作本委員 わかりました。そういう意味では19番と22番、同じですので、これで了解いたしました。

次は、20番ですね。これは、例えばよくほかの国際機関、JICA のほかのっておかしなんでしょうけれども、国際機関とともに何か補償額を出している場合に、補償される1平方メートルあたりの土地に対しての賠償額というか補償額、それに格差が出るような可能性というのはないのかなという、そういうちょっと漠然とした質問なんですけれども。

国際機関がもう既にこのリベリアで、幾らでも補償のために1平米幾らお金出しま

すよと言っていて、ここでまた JICA さんが相手国政府と交渉して、別の金額を補償額として設定しますよなんていう、そういう金額上の格差が生じるような可能性ということはないでしょうか。

三宅 今回、JICA 事業においては、以前、世銀が行った際の補償額に準拠することとしております。

作本委員 そうすると、準拠で。ああ、そうすると、金額面で準拠ということですね。賠償の方法で、システムで準拠するというんじゃなくて、金額、補償額も含めてそういうことなんですか。

三宅 いえ、金額、システム、双方で準拠しています。

作本委員 システム、両方で。ああ、わかりました。そうすると、その間でのギャップは生じないというふうに理解いたしました。

21 番の、この事故でありますけれども、いろいろバイパスその他の配慮をしていただけということ、21 番、了解いたしました。

22 番は、先ほどの 19 番と趣旨は同じですから、わかりました。

以上です。

石田委員 それでは、社会配慮の次、その他ですね。

その他は、これ、2 - 13 にわざわざ報告書で、組織が弱体であるということが明記されているんですね。だから、明記された以上、見逃すわけにはいかないの。予算・人材能力は十分ではないため、本来の機能を果たしているとは言いがたいというふうにしっかり書かれているんです、こうやって。

だから、このことをちょっと書いたんですね。JICA さんは、よく省庁へアドバイザーを送るということで技術強化をされていますので、そういうアイデアはいかがでしょうか。いかがなんでしょうか。

それに対して、コンサルタントが多数あるから対応できますと、ちょっと私が望んでいる答えと違うんです。

三宅 まず、その省庁……

石田委員 省庁派遣するというのは、あくまで例ですよ、例。

三宅 機関にアドバイザーを送るという案もあるんですが、基本的には JICA は要請主義をとっておりまして、先方からの要請があればそれを考慮するという事になっているんですが、今年度、次年度派遣の要望の中にはこのような要請は今回入っておりませんでした。

石田委員 わかりました。

三宅 環境庁へのアドバイス、今回、カウンターパートは環境庁ではなく公共事業省なんですが、今回、無償資金協力を実施するにあたって、E/N の後に JICA と先方政府の間で、G/A という締結を結びます。

その際に、先方政府には、毎年のモニタリング報告を義務づけておりますので、そ

の各種情報というのが JICA には毎年入ることになっております。

それと、あと、無償資金協力においては定期的な JICA からのモニタリングも行っておりまして、例えば完工後 1 年目においては可視検査を行いますし、3 年目においては JICA の内部検査ではあるんですけども、事後評価を行い、そこで問題が起ったものには 5 年目にも再度調査を行うこととなっております、モニタリングは、数年おきに行うことになっています。

石田委員 わかりました。ありがとうございます。

じゃ、24 番ですけども、工費に関して 2 つ、1 カ所では安いと書いてあって、表の中では計算中というふうになっているのがいまだにちょっとよくわからないんです。

三宅 こちらはすべて概算で、出ているものも概算レベルなんですけど、あとの金額が出ていないところについては、一応今回、例えば……。

石田委員 ここでいう表というのは、代替案の比較表ですね、積算中ということ。

三宅 ええ、代替案 3 とあと、本計画案があるんですけども、特にこの本計画案ということについては、今後の詳細な積算を行う予定なんですけれども、まだ協力コンポーネントが固まっていないこともありまして、ここでは積算中ということで書かせていただいております。

石田委員 そうですか。非常に細かくて申しわけないんですが、ただ私たちが見せていただけるのはこの資料だけなので。

前のページには小さいと書いてあって、ここではクエスチョンで積算中となると、どちらを信じていいのかわからないというのが正直なところです。

本当に細かくて申しわけないんですけども。

三宅 そうですね、おっしゃるとおりだと思います。ただし、ここで代替案 1、2 は概算が出ているんですけども、それと比較して、今回、積算中と書いて、出ていないところと比較しまして、道路の新設距離、それと橋を製作する数から比較しても、代替案 1、2 が、代替案 3 と本計画案を下回るということは考えられませんので、安い、高いという比較の言葉は使わせていただいております。

石田委員 コストのことも私は全く詳しくないので、余りこだわっても仕方ないんですが、ということは、コストが積算できていない以上、コスト云々は代替案の選択を 1 から 5 まで選択する時に、コストという項目は除外したわけですか。除外せざるを得ませんよね、積算できないんだったら。

三宅 いや、、、 の非常にラフなものでは、今回比較はできておりますので、その中の……

石田委員 その安いが、例えば 1 が 35.1 ミリオンですよ、3,500 万か。それが、例えば代替案 3 が、3,400 万だったら、それでも安いと言えるわけですから。

金子 基本的に、こういう代替案の時の費用の出し方というのは、同じような状況にある道路を建設した場合にキロあたり幾らになるかと。あと、橋梁の数が幾らにな

るかというところで計算をしています。

今回、こちら「？」となっているのは、詳細なコストをまだ見積もっていないというだけであって、この時、代替案を選ぶ時には、同じ精度で同じ計算をした結果、本計画のほうが安くなると、というその理由としては、橋梁の数というのは、かなりコストに効いてきますので、そこと比較しても安くなるだろうというような話です。

石田委員 わかりました。

三宅 それと、あと、今回の高い安いの比較というのが、絶対評価ではなくて、この案の中でどれが高くて、どれが安くなるかという相対評価になっております。

石田委員 くどいようですけれども、やはりこの代替案表というのは代替案を並べて、案を並べて、その中からどれがよりふさわしいか、どれがより今回の目的にはそぐわないかということを見て順位をつけるためのものだというふうに私は理解していて、そういうものだと思うんですよ、代替案というからには、オプションを選ぶ、セレクションするわけですよ、オルタナティブを選ぶ。

だから、そのオルタナティブを選ぶ時に個々のパラメーター、ほかのパラメーターはちゃんと説明が書かれているんですが、パラメーターがクエスションのままで出されると、そこは普通は比較できないはずですよ。

金子 実際は比較しております。ただ、ちょっと……

石田委員 そこをちょっと気をつけていただければと思って。つまり、何度もしつこいことを言いますけれども、私たちは、もうこのいただいたもので判断するしかなくて、現場にも行ってないし、皆さんのコンサルタントの方とお話をしたわけでもないんで、ほかに資料はないんです。

三宅 申しわけありません。

石田委員 その点をご理解いただければと思います。

ただ、ご説明いただいてよくわかりました。ありがとうございます。

三宅 今、やっておりますので、もうしばらくしたらここに入れ込むことが可能なんですけれども、今日に間に合わなくて、大変申しわけありませんでした。

石田委員 了解いたしました。すみません、ちょっとくどい形になりましたけれども。

ありがとうございます。質問に関するところは、こちらで、今のところで終わりました。

あとは、コメントが、実際に委員の方々がコメントを書かれたのが、あと15ほど残っています。それで、今、3時20分ですが、もう少し続けてよろしいですか。

作本委員 はい、私はよろしいですよ。

石田委員 村山委員も。

わかりました。それでは、行きます。

まず、コメント、全体事項ですが、この最初の作本委員がたくさん、10項目書いて

いただいたところ、これは前回答申内容に対する内容、添付資料へのコメントなんです。

作本委員 そうです。それに対してどういう対応をとるかという JICA さんのお答えを、番号順に 、 、 、 と読ませていただいたものであります。

ただ、最後のほうには、さらにちょっと追加で、提案内容も若干入っておりますけれども、性格としてはコメントでございます。

石田委員 じゃ、この 番から 番についてもご確認しましょう。

作本委員 じゃ、ちょっと簡単に。

上の、まず 5 ページにある 番から 番についてご回答いただいた内容というのは、恐らくこちらの助言で示した質問等に対して、十分な回答ではないかというふうに感じられました。

あと、 番についても、生計手段に影響を受ける住民に対して配慮しますというような回答ですから、問題ないですね。

そして、 番、これも降雨量について排水溝を先ほどもお話がありましたけれども、設置していただけるというようなご回答をいただいていますから、よりいいものが出ていると思います。

番については、中古車ですが、これはどのくらいこの国で中古車が走っているのかと、ちょっと検討がつかみませんでしたので、大気汚染との関連で、車検制度なんて、こういうものがありますよなんていうことをお話しというか、提言されてみたらいかかなと思ったんですが、ちょっと考えてみていただければありがたいと思います。

番ですね。

番目、コリフォルムというんでしょうか、大腸菌が随分やっぱり出ているんですね。恐らく、未処理でこの湿地に流されているのではないかという気がしますし、ごみ捨て場にこの湿地がなっているんじゃないかというような気がいたしますので、やっぱりそれに対する対策というのを、余分かもしれないけれども、本事業と直接結びつかないところでありますけれども、右のほうには、混入もありますとか流れ込むこともありますという事実は書いてくれているんですけども、提言までしてくれるかどうか、この回答には入っていないんですね。

そういうことで、やはり湿地をきれいにしたいんならば、我々の道路のほうの事業も、これによって迷惑を受けることがあるから一緒にあわせて考えたらいかがですかというようにくらいにソフトな提言というのをしていただければ湿地保護に役立つのではないかという気がいたします。

あと、 番でありますけれども、これは調査地点でやっぱり騒音基準を超えている場所が多いというようなことがあります。理由はここで、低速だとかアイドリングだとかこんなことを示されているんですけども、これに対する対策がほとんど見られなかったんですが、右のほうに、具体的に幾つか考えられる対策を示していただい

いるんで、これをできれば相手方に参考としてでも提言していただくというようなことにつながればありがたいと思います。

番目、これは過積載というんでしょうか、先ほどちょっと申し上げましたように、10 トン車トラックにもはみ出るような荷物を載せてというのは、ほかの国で見ると、このリベリアでどうか私はわかりませんが、それによって道路の損傷というのは、寿命というのはかなり短くなってしまふということがあるのではないかと、これは見てもないことで全くの当てずっぽうでありますけれども、これ、過積載の取り締まりというの、もし可能ならば、あわせて提言として入れていただくとありがたいという、そういうような意味合いであります。

以上です。

石田委員 わかりました。

それでは、私、26 番ですが、26 番は、もう先ほど来、冒頭から申し上げていることなので繰り返しません。ただ、助言として残しますので、長期に、こういうことが懸念されるので、一体となった評価を長期的には考慮してほしいと思うということ、助言として残したいと思います。

以上です。

全体事項が終わりましたので、続けて環境配慮のところ、村山委員、お願いいたします。

村山委員 先ほどの作本委員の 25 の ですね、これにかかわることなんですが、大気汚染とそれから騒音については工事中については書かれているんですが、供用時の対応策が全くないか、ほとんどないという状況なので、その点についてはコメントとしては、報告書の中にぜひ記載を加えていただけないかなということですね。

こちらに書いておられる内容については、ある程度は理解します。それで、これについてどうするかということが少し書かれてないので、加えて言えば、報告書にこういった記載を追加していただいたほうがいいんじゃないかということですね。

27、28 は、そういうことでございます。

石田委員 ありがとうございます。

そうすると、次は私ですね、29 番、ご回答ありがとうございます。それで、この Stockton Creek と Warner Creek というのは、地図で言えばどのあたりですか。

向井 Stockton Creek は既存の橋であるんですが、こちらでございます。Warner Creek はもう 1 つの河川。

石田委員 ああ、やっぱり大きな河川のところ、3 本ほどありますが、そのうちの 2 つの、かかってくるんですね。

向井 そうです。

石田委員 ここが Warner で、こっちが Stockton と。わかりました。

それで、それを踏まえつつ、EIA の報告書 22 ページは、ここにナイルワニがありっ

て書いてあるんですよ、希少種の。これは大丈夫なんですか、ナイルワニは、ここは、影響出ないんですか。

三宅 このメシュラド湿地のワニについては、80年代からもう既に観測されていないと聞いております。

石田委員 何されているの。

三宅 もう見つかっていないと。

石田委員 いないと。

じゃ、この「From a survey conducted in 1988 by Gatter, only the Nile crocodiles were found to inhabit the Mesurado wetland. This includes the nearby wetlands of the Stockton and Warner Creeks.」というのは、これが最後という意味ですかね、88年後。これが最後の目撃報告ということですね。

三宅 はい。

石田委員 わかりました。ありがとうございます。

それでは、次は。そうなんですよ、これ、どれがより深刻で、どれがよりあれなんですか。つまり、どれがより問題なんですか、単純な.....。

これ、リベリアとしては万遍なく、これに対して対策をやっている時間とか労力とかコストもないと思うんですよ。だから、優先順位をつけたほうがいいんじゃないのかというコメントです。

三宅 今、回答させていただいたこの順番順に大きな影響を与えております。

石田委員 大型車が一番大きいと。わかりました。助言はどうするか、ちょっと考えます。ありがとうございます。

31番、いかがでしょうか。これ、こういうことを考えてみたんですけども、私が懸念するようなことが起きそうでしょうか。31番のコメントに対しては、直接の回答をいただいているような気がするんですね。

どの程度、これは実現しそうかということはわからないんです、こちらでは、この資料だけでは。

三宅 開発の可能性というのはないとは言い切れません。ただ、現在の状況というのは、既にかなり人口密集地域になっておりますので、そこに新たな商業施設か工場を建てるというのは、また今回の道路建設とはまた違った問題が発生するんじゃないかとは思いますが。

石田委員 そうなんですよ。これ、悩ましいのは、もう既にここ、かなり汚いんですよ、ここね。ごみもいっぱい捨てられているし、もうかなりいわゆる乱開発みたいな状態になっているので、そこにこの道路をつくったからそれがどの程度影響を与えたかと、恐らく、ちゃんともっと水質調査したりしても、純効果は分離できないと思います、きっと。

だから、非常に悩ましくは思うんですが、だからといって、その懸念をやめるわけ

にはいかないんで、一応これは、すみませんがコメントに残します。

村山委員 すみません。確認ですが、先ほどのお話だと、移転対象の人々が ROW 内外で移動して、露天商を維持、継続するのは可能だというお話がありましたけれども、周りは結構密集しているんですか。

そうすると、ROW の外はもう結構密集している状況っていうふうに考えたほうがいいんですかね。

三宅 ROW が、そもそも中心線から両側に 150 フィートずつあるんですけども、今回 JICA のそのプロジェクトでは、ROW を特例的に 75 フィートにしまして、それで移転住民の数を制限しております。

ということで、今回の ROW というのは、片側から 75 フィートということになっていますので、その外については対象外……。

村山委員 対象外というのは。

三宅 そして、あと、道路の建設を行わない、その区間においての ROW 内での商売等の、今回黙認するということの……

村山委員 中ですね。

三宅 ええ、対応をとるようにする……

村山委員 ただ、75 フィートより遠いところについては、もう既に住んでおられる方がいらっしゃる。

金子 基本的にはいないんですね。というのも、大体の方が商売をやっているんで、皆さん、いわば道路のすぐ脇に店を構えて通行する方に商売をしているわけで、それで 75 フィートはもう道路用地としてとってあって、この辺はもう住んでいなくて、みんなこう道路沿いに店を構えているので、その方を住んでいないところに移すという形で、そこの部分で道路を新設するという形ですので、移る分にはスペースは十分にあるというふうに……。

村山委員 それ、中ということですか。ROW の中ですか。

金子 ROW の中です。

村山委員 外はちょっと厳しいですよ。もう商売やっている人もいるし。

金子 外は厳しいですね。

村山委員 了解です。

石田委員 よろしいですか。

次は、31 番ですか。31 番は、そうか、残すと言ったんですね。

32 番ですけども、32 番、ご回答ありがとうございました。ゼロオプションと同等程度というのは、これは大気汚染が若干進むということですか、ゼロオプション。

大気汚染が深刻となるですね、これ。だから、深刻になると予想されているんです。あれっ、でも何で B+ なんですか、これ。

金子 B+ 訂正します。

石田委員 2-24、B⁺、これ、B⁺じゃないですね。

金子 B⁺としては訂正します。

石田委員 B⁻にしておいてください。B⁻ですか、はい、わかりました。

それから、前半結構です、後半部分が整備車両の取り締まりをしますと。それはそれで何も文句をつけるものでも全くないし、とってもしばらしいことだと思うんですが、本当にできるんですかということなんです。

国力がまだ弱く、こうやって環境保護省も組織的に弱いと、いたるところで交通渋滞が起きていると、取り締まりって、すごくコストがかかると思うんですね。マニラでもよくやっていますけれども、逃れる車、山ほどいます。日本でも、ネズミ取りを逃れる車、いるじゃないですか。だから、その取り締まりの実効性というのがどの程度効いてくるんでしょうか。つまり、この緩和策というのは、リベリアの現状を踏まえて意味を持つような緩和策なんじゃないんでしょうか、というのが私の質問です。というか、コメントです。

本当に未整備車両を取り締まって、未整備車両を指導して、未整備車両のエンジンなりエンジン周りなりを直すことができるのかと。そんなことがプライオリティとしてやってもらえるのかということですね。

きっと無理なんではないでしょうか。ジャカルタやバンコクでさえ、いまだに黒い煙をもうもうと吐いてみんな走っていますから。あれだけ警官がいて、あれだけ取り締まりを一所懸命やっても、それは絶対とは言いませんけれども、かなり追いつかないと思うんですね。

三宅 今回、そういう公務員のモラルについては、ちょっと我々も今この場で申し上げることはできないんですが、運輸交通系のマスタープラン、今ドイツ GIZ が行っておりまして、その中でこのような提言ということがなされるんじゃないかと期待しております。

石田委員 ああ、なるほど。わかりました。それでしたら、余り、ここはこだわりのをやめます。

以上で、環境配慮ですが、委員の方々からほかに何かございますか。よろしいですか。

それでは、あと少しですね。社会配慮に行きたいと思います。まず私です。

33番、よろしく申し上げます。ありがとうございました。

じゃ、作本委員、お願いいたします。

作本委員 34番は、国情もあるんでしょうけれども、やはり取り締まりを強化するように働きかけるというような文言が幾つか見えたんですが、お国柄、建設的な取り締まりを期待しなきゃならないということはわかるんですけども、何だか、これを何度繰り返しても効果が上がるのかなというふうにちょっと考えたんです。

MPW が原因を究明し、対策を講じますということで、ご回答いただきましたが、

それでよろしいかと思えます。

あと、次が、35 番ですけれども、よろしいですか。

石田委員 はい、どうぞ、続けてお願いいたします。

作本委員 456 世帯、75 フィートにこの幅を狭くして、それで移転対象の数を、これ 456 に減らしたといっても、やはりこれでもかなり大きい世帯数ですね。それで、これから工事等を行うにあたって、またこれを減らす可能性があるんならば、それは芽を残すような形でやっていただければと思います。

努力されたというのは、半分ぐらいに減らしていただいた、その努力はわかるんですけども、それでも 456 は決して少ない数字ではないという、そういう意味合いでございます。

36 番、これは露天商、先ほどもちょっと言いましたけれども、やっぱり露天商でこの生計のほぼ 96.7%という数字をいただいておりますけれども、露天商で皆さん食べていると。あと、そこに母子家庭の数も 92 世帯、これ調査も本当ご苦労さまです。よくしていただけたと思います。

あと、税金の徴収との、負の疑惑というか、こういうようなところから、情報を出してくれないという、そういうようなことも十分考えられることだと思います。そういうことで、なかなかデータを集めづらいところで、こんな数字を提供していただいたことはありがたいと思うんですけども、そうすると、逆に今度は、こういう不安定な生活をしている人たちの生計を何とか確保してあげるために、先ほど市場を確保するとかあるいはインフラを整備するとか、そういうようなこともあわせて考えることが大事なんじゃないかと思えます。

ここで、Grievance Redress Committee というような苦情処理のこういうものがあるということはもちろんわかるんですけども、やっぱり道路は拡張したと、彼の生活はというような形で、先ほど、ROW の中に市場をつくるのは、もうある意味じゃ無視するとか軽視するというような形で放っておくというようなことを示されておられましたけれども、やはり第一番目に示されたような市場を別途つくるとかいう形で、積極的な対策を示していただければと、そういうコメントを、期待です。

以上です、36 番。

石田委員 ありがとうございます。

じゃ、村山委員、続けてお願いいたします。

村山委員 37 は、ここにあるご回答の内容が報告書では読み取れなかったもので、それについて追記をお願いできればと思います。

それから、38 番について、先ほどもご議論あった代替地の話ですけれども、実質的にはこの多目的商業施設はオプションには入りにくいということでしょうか。先ほどのご回答だと、3 つのうちの 1 つがこれになっていたと思うんですが。

なかなかこれは難しく、現実的には ROW 内に移転するというのが現実的かなと

ということですかね。そのあたりがわかりにくかったので、少し整理をしていただければなと思います。

あと、39 番の生計回復の支援についてですが、先ほど確認したら、脆弱な人々ですが、RAP でいうと 8.3.4 に書いてある部分だと思うんですけども、ここには vocational training というのが入っていたりするのでは全くないことはないと思うんですよ。なので、そこを確認していただいて、できれば女性が世帯主というような方々だけじゃなくて、希望があればそういった訓練も少し広げていただくようなことも考えていただければなと思っています。

以上です。

石田委員 ありがとうございます。

社会配慮について、ほかに何かございますか。よろしいですか。

それでは、最後のステークホルダー協議・情報公開のところ、作本委員、お願いいたします。

作本委員 8 回、もう既にステークホルダー協議が行われたということで、本当にご苦労さまでした。

ただ、ほかの国でもよく見られるんですけども、ここに参加されている人たちが、やっぱり団体の代表者あるいは団体の関係者というんですか、そういう人たちでかなり占めている。それなりにしっかりした意見は出ることが多いんですけども、やはり直接被害を受けるかもしれないような人たち、当事者自身というのはほとんどこの協議に参加していないように見えました。

そういうことで、右の行には PAPs、対処したいいろんな人たちの参加があったということが書いてあるんですけども、第 8 回のその内容についても出ていましたけれども、やはり影響を直接的に受けるかもしれないような人たちを、できるだけ声をかけて、これちょっとイスラム教の人達かどうかわかりませんが、声をかけて集めるような、そういう協議をできればいい、特に留意して行っていただければという、そういう願望があります。

以上です。

石田委員 ありがとうございます。

ご回答、事前のコメントに対するご回答いただいたのは 1 番から 40 番で、これですべて見たことになります。

ほかに、委員の方々から、ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、一旦ちょっとここで休憩をとりたいと思いますので、10 分、お休みしましょう。お願いいたします。

(休 憩)

石田委員 それでは、再開いたします。

いつもどおり、助言、今回は助言じゃないです、コメント、コメントとして残すもの、残さないものとして作成をしていきたいと思いますので、JICA のほうもひとつよろしく願いいたします。

じゃ、順番に行きます。

まず、1番ですけれども、1番、了解いたしました、ありがとうございます。結構です、落としてください。

では、続けて、作本委員の箇所、お願いいたします。

作本委員 私も2番から5番まで、これ削除で結構です。回答で満足です。ただ、6番目のこのNOxについては、どなたかほかでも言っていましたよね、NOxの指摘、あったと思うので。ただ、NOxの増加については検討対象に加えることということだけ、ちょっと今、ここは残させていただきたいと思います。NOxの増加についても検討対象に加えることというような。

石田委員 検討対象とすること、はい。

作本委員 それで、ほかのところでも重なったら、ですから……

村山委員 27番で、私がコメントしておりますので。

作本委員 27番ですか。そこと一緒に、後でまた調整を一緒にしていただくということ。

石田委員 6番は残して、27番でもう一度、調整が必要かどうかを確認すると。

作本委員 はい。

石田委員 7番、いかがでしょうか。

作本委員 これについても、7番も必要ありません。

あと、8番についても、もう既に有鉛ガソリンは禁止されているということですが、政策レベルで無鉛ガソリン車に関する対策を提言すべき、すべきであるというような言い方でいいんでしょうか、コメントでも。これは、もう法律で禁止されているのはわかっているけれども、無鉛ガソリンに対する対策をさらに提言すべきであると、こんなぐらいで。

もう禁止されているということはいいただいた報告書の中で読んでおりますけれども、そういうことで、対策面で行ってくださいというふうに。提言すべきであるという、そんな……。

石田委員 今までと異なって、これ今回、コメントですので、今までの助言だと末尾は、何々すること、何々を行うことで統一していましたが、今回、何かフォーマットのようなものはありますか。

河野 同じですね。

石田委員 同じですか。やっぱり……

河野 特に助言もコメントも変えてないです。実質的には、同じです。

作本委員 いいんですか、すべきであるなんということを言っちゃって、コメント

になるんですか。

石田委員 何々すること。

作本委員 することの表現としては。

河野 大体、何々することですね。例えば、確認すること、検討すること。

石田委員 わかりました。はい。

作本委員 じゃ、とりあえず、今ここで文章で言っちゃっても、後でまた微修正と
いうか、そういうのをお願いしてもいいですか、事務局のほうで。

河野 はい、承知しました。

作本委員 ついついこっちで、べきであるなんて言っちゃうかもしれませんので。

河野 はい、よろしくをお願いします。

石田委員 じゃ、今の8番。

作本委員 8番について、無鉛ガソリンに関する政策を提言すべきである、提言す
ることですかね。

石田委員 提言することですか。

作本委員 さらにって、先ほどもちょっとありましたよね、どこかに書かれている。
もっと8番、短くて、無鉛ガソリンに関するぐらいの……。

石田委員 無鉛ガソリンに関するという言葉、入っていましたっけ。よろしいんで
すか。

作本委員 ちょっとごめんなさい。もう出だしから、無鉛ガソリン車に関する対策
をさらに提言すべきであるということで、無鉛ガソリン車に関する対策をさらに提言
することというぐらいのことで。じゃ、それ全部、削除で。

もう相手の国が有鉛のガソリン車を禁止しているの、法律でやっているということ
までわかっておりますけれども、政策レベルでこれをさらに実施してくださいという
意味合いの軽いものです。

あと、9番は削除でお願いいたします。

10番が、ちょっと文章を変えましたけれども、10番がちょっと長いんですが、メ
シュラド湿地に関するデータを、もう既に集められているとは思いますが、メ
シュラド湿地に関するデータを可能な限り収集、調査し、湿地、湿地わきでいいんで
しょうかね、湿地わきを通過する車道建設に伴う環境影響の有無について、検討でい
いかな、検討すること、ちょっと言葉がうまくないかもしれませんが、ちょっ
とそれで。メシュラド湿地に関するデータを可能な限り収集、調査し、湿地わきを通
過する、これって、先ほど言われたような内容ですと、これで余りに無理なことを言
っているということになりますか。ちょっとすみません。可能な限りのところでデー
タを湿地について集めていただきたいという前提で。

向井 ただ、これ以上のデータはありませんけれども。

作本委員 無茶な、これからゼロから湿地の調査をしてなんて、そういう意味じゃ

ないんですが、既存の文献が、もう調べられていると思いますけれども、資料、そういったデータがあるんならば、それをまあできるだけ集めて影響をできるだけ少なくするように努めてくださいと、そういう意味合いなんですけれども、ちょっと言い過ぎでしょうか。

上條 ただ、現時点では、コンサルタントの向井さんが努力されて調べ、集めるものは、もう集めたという理解です。

作本委員 集めるものは集めた、もうない。

上條 ないことを証明されるかどうかはわからないけれど、どこかにあるかもしれないけれど、調べた範囲ではもうこれ以上はない。

作本委員 というのは、湿地に関する影響をここでありませんと言って、わかりましたと、ちょっと私は言えないものですから。一応まだ、この関心は継続していただくということを、こういう形で表現させてもらったんですが。

ちょっとまた、じゃ文章、意見があればいただきたいと思います。

そういうことで、じゃ 10 番。11 番はこれは今ので一緒にさせてもらいました。10 番、11 番、一緒にしました。

あと、12 番、これはありません。13 番、これはもう石田さんのほうで。

以上です。

石田委員 13 番ですが、13 番、結構です。落としてください。

14 番ですが、後半部分だけを使います。後半もこうします。

最初に、供用後のと書いてください。供用後のから、その後半の部分で使える文章は、後半の 2 つ目、中ポツの真ん中あたりに、車両増加とあるでしょう、そこから使います。車両増加で、往来のしやすさは消してください。車両増加、商業活動の活発化、住宅及び商業施設の建設ですね、商業施設の建設が、中長期的に湿地及び河川に、隣接河川にしまししょう、隣接河川にもたらす影響について記述することと、これならどうですか。これならできそうですか。ちょっと調査団の方にお聞きしたいんですけれども。これなら何とかできそうですか。

書いていただきたい内容は、要するに相手の注意を喚起したいというレベルにとどめたいと思います。ですので、今、私がここで書いたような、車両が増加することによっていろんな商業施設ができ、今、要するに規制が余りないわけですよ、土地利用に関しても。だれでもやってきて、まきを伐採、切っていくわけでしょう。それをもう少し増加することが懸念されますよということを、箇条書きで指摘をするという、つまりそれは分析しなくていいと思うんですよ。

ということをやっていただきたいと。つまり、これを政策に含めるとかいうと、とっても大きなことになっちゃうので、それはプロジェクトの内容を超えてしまうので、少なくともこのレポートでは、そういうことは懸念していますということを、一言二言入れていただきたいという意味で、記述するという言葉を使いました。

向井 はい。それなら大丈夫です。

石田委員 これなら大丈夫そうですか。

向井 はい。

石田委員 じゃ、これで残したいと思います。

上條さんは、いいですか、これで。

上條 1つだけ質問なのですけども。

石田委員 どうぞ。

上條 その不確実な影響をコンテキストの中で説明すればいいのですかね。

石田委員 コンテキスト……

上條 そういう文脈というか、不確実な点として、今みたいなおっしゃったような懸念があると、そういう影響があると。不確実だとは思いますが……

石田委員 どちらかといえば、不確実かもしれないですね。

上條 よくわからないといえばわからないと思います。

石田委員 想定される影響として……。

上條 不確実性としてこういうことが挙げられるという感じで記述しておけばいいのでしょうか。

石田委員 不確実なのかどうかは、私にもそこがわかりません。不確実かどうかさえも判断できません。多分、従来例から考えると、起こり得る可能性はあります。だから、それを不確実に入れていただいても構いません。それは JICA のほうでご判断いただければと思っていますので。

この点、いかがですか。

作本委員 よろしいと思いますよ。

石田委員 何かありますか。

では、自然環境はこれでよろしいでしょうか。

次、社会配慮ですね。社会配慮は、15番、16番、17番、結構です、落としてください。

18番からお願いします。

作本委員 18、作本。これもカットオフデートのところでお話しいただきましたので、しっかりしたヒアリングのもとに人口調査というか、関係する利害関係者、確認されているようですから、18番もカットということをお願いします。

あと、18番からずっと、18、19、20、21、22までずっとカットで結構です。ただ、22の内容で、ちょっと露天商の関係は、ちょっと後でまた、ほかの項目に含めさせていたきたいと思います。

石田委員 よろしいでしょうか。

それでは、その他の23番。23番、24番、落としてください、理解できましたので。次が、コメントの全体事項というところですけども。

作本委員 ええ、これがちょっと今、 番あたりに残っている、この 、 、 をこれをちょっと何とかまとめたいと思って、中古車、未整備車両、これはどこかほかの方が触れられていたと思うんで、そちらのほうに譲りたいかと思っているんですけども。

ちょっと私も今、うまくまとまらないんですが、大腸菌のし尿汚水がそのまま流れ込んでいるというのは、これも湿地のほうに対する影響だとなれば、これはちょっとなくてもいいのかなという気がします。

ただ、 番の騒音については、騒音防止に努め、あと、先ほどもちょっとお話ししましたけれども、道路のメンテナンスですか、これを実施するに、騒音防止及び道路のメンテナンスに努めることという、ちょっとつり合いは悪いんですが。及びメンテナンス、先ほどお話しいただいたような、穴があいたら埋めるとか、ひび割れとか、そういうようなことであります、のことに努めること。

あと、最後に、ちょっと、すみません、さらにそれにつけ加えるように、過積載というんでしょうか、積み過ぎのトラックでありますけれども、過積載車両の取り締まりも強化すること。これを、ちょっと3つを並べたいんですが。

すみません、騒音防止、ちょっとこれは並びが悪いんで。じゃ、騒音防止及び道路のじゃなくて、のをとって、道路メンテナンスで一語にさせていただいて、道路メンテナンスに努め、で「、」にさせていただいて、過積載車両の取り締まりを強化すること。ごめんなさい、取り締まり強化を働きかける、強化を要請すること、ちょっと言葉は悪いかもわかりませんが、要請すること。

ちょっと並びが悪いかもしれませんが、複数を直す……。騒音防止とですね、ごめんなさい、及びじゃなくて。騒音防止と道路メンテナンスに努め、過積載……。強化を、相手方というのではないのかな、相手国にですか、相手国に要請することで、ちょっと並びは悪いんですけども、3つ欲張って入れさせてもらいました。

石田委員 と と を、こうやって残すということですね。

作本委員 ええ、 と と を、項目を残したつもりで入れさせてもらいました。

ちょっと文章は後で直させていただくかもしれないけれども、それで。

石田委員 わかりました。

それで、 番ですが、 番が、もし作本委員が32番の私のところを言っておられる、もし仮にその32番のことを言っておられるのならば……

作本委員 不良車の、はい。

石田委員 むしろ、7番の文章をそのまま残していただいたほうがより具体的な気がするんですね。車検制度等の排ガス規制の情報を提供してくださいというのは、より具体的でいいと思うんです。いかがでしょう。

作本委員 文章、石田さんのほうにお任せいたします。

石田委員 いえいえ。

作本委員 むしろ、中古車の整備不良車、これの対応というのは、やっぱり大事な日本の持っている知恵でもあるでしょうから。

石田委員 中古車、そうですね、前半の部分は中古車も何か提言されることがあるんですけど。

作本委員 車検制度……

石田委員 後半は車検ですよ。

作本委員 などの排ガス規制って、これ、ちょっとごろが悪いかもしれない、車検制度及びですね、ごめんなさい、すみません。

石田委員 車検制度及び排ガス規制の情報、我が国が保有するですか、我が国で実施されているですか。車検制度及び排ガス規制の情報を相手国政府に提供をすること。

作本委員 後でまた、べきは直してもらいましょう。

石田委員 じゃ、前半は要りませんね。

作本委員 はい。ありがとうございます。

石田委員 わかりました。ありがとうございました。

26番は、ちょっと大きなことが含まれ過ぎているので、もう本当に具体的な小さなものに絞ります。26番、ここで言いたいのは、下から4行が私の言いたいことで、大きな影響はないということで片づけるのは、これちょっと評価として余りふさわしくない、湿地帯との影響の有無については、湿地帯への影響の有無については……。

じゃ、文章をつくり直します。

湿地帯への大きな影響はないはとってください。湿地帯への影響の有無については、距離だけでなくほかのファクターからも考慮をし、考慮を行い、ほかのファクターの考慮を含めて再評価を行うこと。

これ、何をしてほしいかというと、湿地帯に湿地とか河川についての影響はこうである、ああであるということ述べている箇所は、スコーピングの中にも、それから緩和策についても幾つか点在しているんですね。そこを、距離、離れているということはあるんで、だからそこをもう一度見てほしい、本当に距離だけなのかと。

何かぼろぼろ石ころとか何か、河川に悪いような物質を落としてとか、資材の置き方が悪くて、今回資材のことは全然一つも言っていないけれども、資材置き場の話全然言っていないけれども、資材置き場がそばにないから、ごみとかのごみ処理だとか廃棄物の処理だとかうまくいなくて、河川を汚してしまうだとか、そういうこともあるわけですよ。

だから、そういうことも含めて、もう一度評価してくださいと。だから、距離だけでいつも語らないでくださいというのが私の言い分なんです。

距離プラス河川に影響を与えるようなほかの項目も、検討団内で、また調査団で、また JICA で検討していただいて、その検討結果を文章にしていってほしいということが背景にあります。それだけなんです。

ですから、そんなにすごい作業を要求しているわけじゃなくて、今、既存にお持ちのデータで見ただけだと思うんですけども。できそうですよね、大丈夫ですよ
ね。

三宅 はい、わかりました。

石田委員 以上です、私は。

では、27番、村山委員、お願いいたします。

村山委員 27、28 は、括弧の中を除いていただいて、あとは生かしていただければ
と思います。

石田委員 わかりました。

29 は落としてください、結構です。29、30、要りません。

それから、31 もほかのところでもう言いましたから、これも結構です。要りません。

32 番は、先ほどの作本委員の に含めていただいたので、これも要りません。

作本委員 いいですか。

石田委員 はい、結構です。

33 番も要りません。落としてください。

では、34 番からお願いいたします。

作本委員 34 番は落としていただいて構いません。

35 番は、やはりこの移転対象の世帯数が大きいということで、3 行目の被影響世帯
数のところからちょっと文章を始めて、そこ、上は削除で、被影響世帯数は 456 世帯
であり、で、その次をカットしていただいて、あるのです、あるのです、なおも可能
な限りの減少を図るべきであるという、図るべきである、そういうの、文末は直して
ください。

以上で結構です。

実際、できるかどうかわかりませんが、

金子 これ、できないです。

作本委員 できない、もう決まっているんですか、確定しているの。

金子 これ、道路にひっかかるかと……

作本委員 もう対象で入っちゃっているわけですね、75 フィートの中に。

金子 75 フィートの中にもうすべて入っていて、そのうち、道路幅員の中に入って
こないところは……。

作本委員 すみません、この移転対象の世帯数っていうのは、例えば道路拡幅の部
分だけですか、あるいはほかの道路との取り次ぎ点というか、つなぎの部分に、この
何世帯かあって、そこを狭くすることによって、1 世帯でも 2 世帯でも減らすことが
できるとか、そういう余地はもう全くない、なる余地はないですか。

金子 ないですよ。

上條 PAPs の方はもう自分が PAPs だとわかっている。

作本委員 それはわかっているでしょうけれどもね。

上條 ですから、今からあなたは PAPs ではないというもの、また紛争になってしまいますので。紛争というか。

作本委員 どう考えたらいいんですかね、こういうの。

村山委員 ですから、例えばカットオフデートの前であれば。

作本委員 前であれば手は打てたけれども。

村山委員 あるいは、かもしれないですね。

作本委員 じゃ、これ自体が、もうある意味では実現というか、意味がないんだつたら、もう削除してください、35 番。

これ、言ったところで何の意味もないわけだからね、確定している。

上條 ただ、削減する努力はしたのです、JICA で。

作本委員 削減する努力は、もうそれは聞いています、ええ。半分、しかもずっと持ってこられているので、それはわかっていますけれども、その上で……。

じゃ、35 番もそういう意味では削除で、次の 36 番がちょっと残して、これは文章を変えたいんですけれども。

まず最初に、用地取得との関連で、影響を受ける家族数が多く、で、その次に、その生計手段と、下のほうからちょっと持ってきていただいて、3 行目の、その生計手段の大半がで、すみません、ほぼすべてがではなくて、大半が、括弧してパーセンテージを残してください。露天商であるので、全部に対するじゃないんですけれども、すみません、生活上の弱者に、生計上の弱者、ごめんなさい、弱者でいいのかな、弱者に対する、ああ、経済的弱者にします、すみません。ちょっと言葉がイデオロギーっぽいかな、経済的弱者に対する生計上の配慮、生活、生計上の配慮を行うこと。

以上です。

関連での後の点を、まず削除してください。大半はに、大半は露天商であるので、特にと入れていただけますでしょうか、経済的の前に、特に経済的弱者に対する生計上の配慮を行うこと、生計上というのは、さっきの市場をつくったりとか、そういう意味合いでの一般的なインフラの意味合いです。特にお金を出せという意味じゃありませんけれども。

とりあえず、それでお願いいたします。

石田委員 それでは、37 番から、村山委員、お願いいたします。

村山委員 37 は、記載を追加していただければ、コメントは落としても結構です。

38 は、括弧を除いて、あと、ステークホルダー協議の前の日付を落としてください。はい、それで結構です。

それから、39 も、ステークホルダー協議の日付を落としていただいて、あと、括弧を除いていただいて。はい。

石田委員 それでは、40 番、お願いします。

作本委員 最後の40番ですけれども、作本のところで、影響以下を残してもらいた
いんですが、いわゆるをとっていただいて、それと、環境社会影響を受けるであろう、
ずっとそのまま、あろうの次に、ステークホルダーに対し、お願いします。参加を
広く呼びかけること、以上で結構です。

石田委員 これからまだ、ステークホルダー協議が。

作本委員 8回やったんですけれども、まだあるんですよ。

金子 まだやります。

石田委員 わかりました。

作本委員 以上で結構です。

石田委員 わかりました。ありがとうございます。

以上で、1番から40番まで、すべて行きました。

ざっと見させてください、最初から。落としているのがないかどうかだけ、確認し
ましょう。

作本委員 それと、文言について、事務局の方はどのような表記になるんです
か。何々をすることがよろしいんですか、すべきというのはきつい言い方、コメント
としては。

河野 そうですね、全部、することになります。

作本委員 すること、で。はい。

石田委員 じゃ、ちょっと JICA のほうで、何番が助言として残ったかをちょっと
読んでいってください。内容を読む必要はないです。漏れがあるといけないというこ
となので。

1から5までが落ちて……

植松 ナンバー6と……

石田委員 ナンバー6は残ったんですね。

植松 ナンバー6とナンバー27が一緒になってナンバー6ということになっていま
す。

作本委員 ちょっとすみません、文章6番、悪いですね。NOxの追加について、
NOxの増加量、NOxについてもでよろしいでしょうか、村山委員。ちょっと今の文章、
よくないかね。ついても、「、」をとっていただいて、ああ、入れてもいいかな、検
討対象に加えること。

石田委員 モニタリングの……

村山委員 今の部分は残すということですか。

植松 ナンバー27にあるので、こちらにナンバーを合わせる。

村山委員 残すのならば、検討対象を具体的に挙げないと。

植松 ナンバー6を除いて、27にします。

村山委員 コメントとして余り意味ないですよ。

作本委員 そうか、意味ないか。

NOx の調査が、ほとんどこれからやりますというような感じだったんですね。

村山委員 いや、予測はされています。

作本委員 予測はされている。

村山委員 ええ。

向井 EIA のほうでは予測はされていたんですけども、こちら側に反映はされていなかったの、こちら側のほうに追加します。

作本委員 途中で。すると……

植松 6 と 27 を合わせて……

作本委員 27 と合わせてというのを、さっきやりましたよね。

植松 これでよろしいですか。

作本委員 27 番と。

石田委員 今、ここに出ている案だそうです。

作本委員 NOx に対する対策も既にやっていることはやっている。

27 番はちょっとどうすればいいですかね、ごめんなさい。27 番は、村山さんのところ、こことやっぱり調整、うまくできないですね。村山さんのところ、27 番、残されているんですね。

村山委員 残しています。

ですから、ここに加えるべきことがあれば、こちらへ加えていただいたほうが、全体としてはスムーズになると思います。

作本委員 わかりました、こちらのほうで、対策を明記されていない、こういうことで将来の対策、記載することということですから、むしろ 7 番のほうは削除でお願いいたします。

植松 はい。

作本委員 こちらに含まれています。

石田委員 では、戻っていただいて、次が 8 番ですね。

植松 はい、ナンバー 8。

石田委員 無鉛ガソリン車。

植松 ナンバー 10。

石田委員 8、10。ちょっと待ってください、10 番、わかりました。はい、大丈夫じゃないでしょうか。

その次が……

植松 次がナンバー 14。

石田委員 14 番、はい、大丈夫ですよ。

植松 次が 25 の と石田委員の 32。

石田委員 合わせたんですね、はい。

植松 それから、25の、 、 を。

石田委員 は、落とすんですね、あれね。

植松 そうですね、それで25で、 、 、 を。

石田委員 そうか、そこに全部合わせて。

作本委員 は落としていいです、はい。

植松 それで、ナンバー26。

石田委員 26は、そうです、はい。

植松 と、先ほど.....

石田委員 これは、先ほど見たやつ、27番。

植松 27の次が28番。村山委員のナンバー28。

作本委員のナンバー36。

作本委員 ちょっとすみません。家族数と書いてあるんですけどもね、世帯数で。用地取得との関連で、影響を受ける世帯数にしておきましょう。

植松 はい。

作本委員 あっ、ごめんなさい、家族数ですね。何人というほうだから家族数、ごめんなさい。

村山委員 家族と世帯、違いますか。

作本委員 言葉で、元の文章は家族という言葉。

石田委員 ああ。

作本委員 本当は人口とか.....

村山委員 人数をおっしゃりたいんですね。

作本委員 はい、家族1人、その家族全員の。だから、ちょっと言葉としては...

...

村山委員 人数は具体的に書かれたほうがいいと思いますけれども。家族数だと、やっぱり世帯数と余り意味、変わらないような.....

作本委員 意味、変わらない。

村山委員 はい。

作本委員 今のところ、戻していただいていいのでしょうか。家族数の96%ということはないですね、これ、世帯数ですね。

上條 世帯数です。

作本委員 世帯数ですね。では、すみません、ここはやっぱり世帯数に。生計手段の確認。はい、ありがとうございます。

植松 38、39、40で最後です。

作本委員 結局、大丈夫でしたか。

最後の、ちょっと40番の表現が、ごめんなさい、順番ですけども。

環境社会影響が予想されるぐらいに、受けるであろうでは、ちょっとくどいですが

ら、予想されるステークホルダーに対し、参加を広く呼びかけることで、ありがとうございます。

村山委員 すみません、少し戻っていただいて10番ですけれども、先ほども議論になった点について、今の案に出ているんですけれども、環境影響の有無について検討することというのは、この段階で求めるのはきついような気がするんです。

波及的な影響はやっぱりまだわからない、あるかどうかわからないということなので、私の一つの考えは、今の状況をできるだけ把握しておいて、今後変化するかもしれない、それをモニタリングするということだと思っんです。

作本委員 モニタリングのほうに重点を置く。

村山委員 だから、そういう表現がいいかどうかかわからないですけれども、影響の有無について検討する、今の段階でそれを求めるのは少しきついなという気がします。

作本委員 そうですね。今、この段階で、なぜ有無をまだ議論しているんだとしかられる可能性もありますね。

だから、そういうのは、モニタリングを行うことでフォローアップするという、そういう意味合いのほうが。実際、だけど、いまだにまだ湿地のことは頭から離れないんですけれども。

村山委員 何かモニタリングに資する情報を。

作本委員 収集すること。

村山委員 収集に努めることみたいな、そんな感じですかね。

作本委員 資する情報を、情報収集に努めることということでしょうかね。

村山委員 上にも収集という言葉が入っているから、少し後で整理させてください。

作本委員 そうですね、交通整理しなければ。

村山委員 これぐらいでいかがでしょうかね。

作本委員 あるいは、思い切って、メシュラド湿地に関するモニタリングを今後とも継続する、無理ですね、そんないつまでも。

石田委員 すみません。ちょっと今さらなんですけれども、このいただいた資料、添付資料の7-4とか7-5に書いてある水質調査というのは、これはプロジェクトが今回行った水質調査。

三宅 そうです。

石田委員 そうですよ。単発的であって、日本側のお金でやっているわけですよ、日本側のお金と人材で。

これは、今後、彼らが継続してやろうということになっているんですか。

三宅 はい、モニタリングで。

石田委員 モニタリングでやっている。それは道路局がやろうということになっている。わかりました。じゃ、いいです。

作本委員 今回の、例えば10番なんですけど、まだこだわっているんですけど、実際、実現可能性のある内容になるんでしょうか。あるいは、全くこんなのとんでもないというふうに感じられるのか、ちょっと教えていただきたいんですけども。

モニタリングといっても、この場合、湿地に関するモニタリングをそこまでやるのかというご意見もあるかと思うんですが。

どうということならば、実際、影響をフォローしているというか、可能でしょうかね。

村山委員 今回の表現だと、非常に慎重な言い方でね、モニタリングをやれという話にもなっちゃう。

作本委員 なっちゃうんですね。

村山委員 なってないですよ。

作本委員 なってない、これ。

村山委員 あくまで情報収集。

作本委員 モニタリングに資する情報収集。

石田委員 ここでおっしゃっているモニタリングというのは、この添付資料に出てくる水質調査以上のモニタリングのことをおっしゃっておられますか、生物調査もモニタリングだし。

村山委員 私はそのつもりなんですけれどもね。

作本委員 モニタリングいいだろうね。

石田委員 そうということなんですよね。

村山委員 湿地が変わったからといって、この道路の影響かと言われてもね。

石田委員 そう、それはそう……

村山委員 そうでもない。それは断言できないですよ。いろんなところの影響が多分あるので。

ただ、今からどう変わるのかというベースラインデータは押さえておきたいというのは思う、同じ感じなんですけれども。

石田委員 じゃ、やっぱり水質及び生物のモニタリングをする必要があるんじゃないですか。モニタリングを行い続けるという意味がはっきりわかるんじゃないでしょうか。

作本委員 今後ともずっと続けていけるものなんですかね。

村山委員 ただ、モニタリングを行うことっていう。

三宅 モニタリングの内容は、2-29のところを書いてあるんですね。29から30にかけてのところ表になっております。

石田委員 これは、大気、騒音、振動、水質だけなんですよね。生態は一切入っていないのね。

村山委員 今回の状況では湿地は対象外ですね。

作本委員 これ、いつまでも縛りとして、情報収集、かわるんでしょうかね。将

来的にもやっていこうという、これ、モニタリングの場面を限って。

あるいは、真ん中、ないほうがいいんでしょうかね。収集・調査し、モニタリングに資する情報収集に努めること、もう本当に一般的な。

確かにお話しいただいた中で、湿地への影響はないかもしれないし、ほとんどなさそうだとすることはわかるんですけども、ただ、わかりました、ありませんとも我々ちょっと言い切れないもんですから、そういう意味では若干残しておかなきゃいけないですものね。モニタリングという形で残すのか.....

石田委員 2 - 30 でモニタリング計画で、大気、騒音、振動、水質、やることは、もう決まっているわけですよ。これは、もうアグリーしているわけですよ。

ただ、そうすると、あとは、生態系とか動植物調査をやるかどうかだけじゃないですか。そこを加えるかどうか。じゃないでしょうかね、私の理解では。

もうこういうモニタリングやることは決まっているわけであって、だからそれは、湿地脇を通過する、湿地脇で恐らくやるでしょう、これを。湿地脇で、何点か調査点をとってやられるんでしょう、こっちが影響を与えるかどうかというのは。

それにプラスして、魚だとか、いわゆるネクトンだとか、エビだとか、カエルだとか、そこら辺まで見るかどうかということですかね。

モニタリングやることは、もう決まっているんですよ。モニタリングやるんです。だから、それに生態系調査を、生態系のモニタリングをするかどうかを。

上條 場所にもよると思いますけれども、川のところでいいのですか、橋のところ。それか、例えば少し下流まで見るとか。

村山委員 川ぐらいは入らないですか。

上條 川は入ると思います。やろうと思えば入りますけれども。また、調べられると思いますけれども、ちょっと下のほうまで調べるぐらいであれば。

村山委員 だから、ある意味、もし湿地の変化があるとすれば、兆候として川のあたりにも出てくる可能性、ありますよね。

石田委員 生物相調査、やればいいんじゃないですか、網引いて。

上條 その川のところでですか。橋の下流のほうで。

石田委員 はい。

上條 ポートがちょっと行けるくらいのところまで。

石田委員 はい。厳密に何点かにとってということじゃなくて、1年に何回か、季節、雨季と乾季あたりで、こう網を入れてとれるものをリストをつくって、それで生物相調査の一番最低限になるんじゃないかと思いますけれどもね。

作本委員 もし、川の部分でということ的前提にこの湿地のデータというんならば、むしろ真ん中の、湿地脇を通過する車道建設に伴う環境影響ということで限定、狭くしておいたほうがいいのかもしいかなと思います。これだったら、湿地全部を調査することになっちゃっていますから。川の部分だったら、建設にかかわるところで川を

選んだということで。

石田委員 湿地全体だと、これはもう環境省のお仕事ですからね。

作本委員 ええ、そうですね。そういう意味じゃ残させていただいて。環境協のその全部として。

石田委員 じゃ、一番最初、じゃこれは、モニタリングに資する情報の収集に努めることというのは、もう少しはっきりさせておいたほうがいいんじゃないですか。

作本委員 はい、結構です、入れていただいたら。

石田委員 モニタリングやることはもう決まっているわけですので、モニタリングする、モニタリング調査に生物相調査を加えることぐらいでどうですか。

作本委員 そうしたら、今やっているのに大差あるわけじゃないでしょう。

石田委員 はい。生物相がいいですね、「相見積」の相です、その5番です、調査を加えることと。

作本委員 ああ、そういうこと。

石田委員 もうモニタリングをやることははっきりしていますね。

あと、気になるのは、メシュラド湿地に関するデータを、可能な限り収集・調査しと、これはどうしましょう。

作本委員 これは、もう難しい、やれることはやっちゃっているわけですからね。メシュラド湿地だけ残して、メシュラドという固有名詞だけ残して、どうでしょうね、メシュラド湿地脇を通過する車道建設に伴う環境影響について、モニタリング項目に、環境影響調査かな、そうすると。環境影響調査について、モニタリング項目、ああ、調査が2回ダブっている、についてモニタリング項目に生物相を加えること、2回目の調査、要らないかと思えますね。生物相だけでもわかりますね。

石田委員 はい、わかります。そこに生物相を加えること。

作本委員 これ、そんなに難しいことになりますか。そうでもない、川か何か流入するところの生き物がいるかないかぐらいを見ておくということになりますね。

三宅 そうですね。

石田委員 よくあるのは、プランクトン網を引くのと、それから魚網引くことですが、または釣りで魚がどんなのがいるかというのか。または、低層で底引き引いて、どんな水生昆虫がいるかぐらいでしょうね。それ以上のことはできないと思えます、この状況では。

作本委員 川が流入しているから、川のあたりだけちょっと調べておくと。生き物の調査をしていくという。

石田委員 調べて、何か変化があったとしても、道路建設、道路が果たして与えた影響かどうかというのはとても難しいと思うんですよね。

作本委員 私はこれで、むしろ、よろしいでしょうか、だと思えますけれど。

石田委員 はい。じゃ、これで区切っていただいて、あとはメール審議ということ

で。

すみません。座長の不手際で、長々と申しわけありませんでした。

それでは、助言形成、コメント形成は、これで終わりたいと思いますので、JICA のほうからスケジュール等、お願いいたします。

河野 今日頂いたコメント案を、来週月曜は、お休みですので、火曜日までには送付したいと思います。

それで、助言確定は 11 月ですので、10 月中旬を目処にメール審議していただければと考えます。例えば、17 日はどうでしょうか。

石田委員 17 ですか。17 あたりを目処に、はい、了解です。

じゃ、ひとつよろしくお願いします。

河野 何かございますか。

三宅 大丈夫です。

河野 では、今日は終わりたいと思います。ありがとうございました。

午後 4 時 47 分閉会