

ネパール国
スルヤビナヤック - ドゥリケル道路改修計画
(協力準備調査(無償))
スコーピング案

日時 平成 26 年 9 月 19 日 (金) 14 : 02 ~ 17 : 01

場所 JICA 本部 212 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
岡山 朋子 大正大学 人間学部 人間環境学科 准教授
田辺 有輝 「環境・持続社会」研究センター（JACSES）
持続可能な開発と援助プログラム プログラムコーディネーター
二宮 浩輔 山梨県立大学 国際政策学部 総合政策学科 准教授

JICA

< 事業主管部 >

田中 総東 社会基盤・平和構築部 運輸交通・情報通信グループ 第三チーム 課長
坂部 英孝 社会基盤・平和構築部 運輸交通・情報通信グループ 第三チーム
恒岡 伸幸 社会基盤・平和構築部 国際協力専門員

< 事務局 >

篠田 孝信 審査部 環境社会配慮審査課
田中 祐太郎 審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

山下 晃 環境社会基盤コンサルタント株式会社
土田 貴之 株式会社建設技研インターナショナル
渡辺 幹治 株式会社ソーワコンサルタント

午後2時02分開会

篠田 それでは、揃いましたので始めたいと思います。審査部の篠田です。よろしくお願いたします。

本日はネパール国のスルヤピナヤック - ドゥリケル道路改修事業、協力準備調査（無償）のスキューピング案でございます。

今日は、すみません、ちょっと二つこのほかにも助言委員会をやっている関係で部屋が狭くなってございます。ちょっとご不便をかけますが大変申し訳ございません。

あと今日は、オブザーバーの方もいらっしゃっていますので、発言される場合は、逐語訳を残している関係で、所属とお名前を言われた後に発言をお願いいたします。

では、早速議論に入っていきたいと思いますが、まず主査をお決めいただきたいと思います。本日のスキューピング案につきましては、10月の全体会合、10月6日に行われますが、この日に助言確定を目指しております。この日にご参加できる方に主査をお願いしたいところですが、恒例の回数でまいりますと、まだ3期が始まったばかりですが、岡山委員が0.5回、二宮委員が0.5回、石田委員と田辺委員が0回という形になっております。特に、あまり参考にはならないかもしれませんが。

石田委員 10月6日は多分いないと思います。

篠田 では岡山委員か田辺委員か二宮委員ですが、田辺委員は新任ということもございまして、もしよろしければ岡山委員か二宮委員に。

では、二宮委員に主査をお願いするというので、二宮委員に議事をお願いいたします。

二宮主査 では、ご指名ですので、主査として進めさせていただきたいと思います。よろしくお願いたします。

慣例に従いまして、追加なしで46で、プラス別添の地図を入れていただいているものを事前にいただいておりますので、それぞれ区切りごとにコメント、質問を出していただいた委員の方からのご発言を中心に進めていきたいと思います。

それでは、順番に石田委員から、1番から5番です。

石田委員 すみません、昨日から急に忙しくて、まだ全然読めてなかったんですが、道路が大幅に足りないというのはこの地区特有のことなんですよ。ネパールはよくあるんですか。

田中 ネパール全体としても、道路密度というかそういった概念でいうと南アジアの中でも道路面積が少ない地域と言われております。

石田委員 1番、リモートネスというのは、これはカトマンズに近いところだと理解していますけれども。

田中 カトマンズから離れているという、カトマンズではないという意味で。

石田委員 なるほど、地方に向かうということですね。

それから、ちょっと可能であれば、図の2-1の真ん中の一番大きなところをちょっと

ご紹介いただけないでしょうか。私、わからなかったのは山岳地帯からタライへの道路迂回のルートというのはどれなのか。それから、西部地域を経由して、タライからカトマンズ盆地を迂回する経路というのはどれなのか。それがよくわからなかったんです。それとあともう一つは、アルニコ・ハイウェイはどれなのか、この三つをちょっと教えていただきたいと思いますが、お願いできませんでしょうか。

田中 地図で。

石田委員 もうちょっと拡大できませんか。

田中 全体感はちょっと上に書いていますので、これを拡大したものが下です。下でご説明させていただきます。

カトマンズはここにございまして、ここがインドでカルカッタ、コルカタに行くところでございます。最短ですと、こう行ければいいんですけども、ここがもう通行止め状態になっていると、従って、こういうふうに行かなければいけないと。ここにミッドヒル・ハイウェイとあるんですが、これはちょっと上のほうで、全国地図、ミッドヒル・ハイウェイがこういう感じで、1,750キロですが、長いものが計画というふうにつくられています。その一部分を通過して、そして実はこのミッドヒル・ハイウェイと並行して国全体を横断している、マヘンドラ・ハイウェイとあるんですけども、今度下に下りてきて、こう行かなければいけないということで、こういった面で迂回が必要になっているというものでございます。

これだけだと、もしここで何かがあったときに、非常にまずいということで、実際にカトマンズも一度大雨か何かでここが非常にまずくなったときに、孤立したことがあったので、国としてやはり非常にこれは危ういということで、無償資金協力で長年にわたってシンズリ道路というのはこちらのほうでございます。

今、こちらの道路でございますけれども、1から4までの工区に分かれています、これがあと半年ぐらいで開通しますけれども、これができれば今度こっち側のルートも使えるようになるということでございます。これがシンズリ道路でございます。そして、アルニコ・ハイウェイというのが、ここから中国に抜ける、この道路がアルニコ・ハイウェイと呼ばれています。

石田委員 トリブパン道路は通行不可能というのは、土砂災害か何かで通れないんですか。

田中 そうでございます。回答案では書かせていただいておりますが土砂災害の多発ということで、非常に急斜面が続いているところと聞いております。

石田委員 ここを解消するという案はもうないんですか。やってもいいけど、また土砂災害で駄目になるかもと。

田中 そうですね。それかトンネルをつくるか。そうするとお金もかかりますので、既存の道路を活用して、物流がこういうふうに入っていると。

石田委員 2番から4番は、わかりました。結構です。

5番ですけれども、マスタープランがないんですね。マスタープランがない国というのは、JICAさんはどういうふうにアプローチするんですか。いつも環境配慮委員会にかけられてくる案件というのは、マスタープランをこれからつくりますとか、マスタープランに基づいてこういう道路をつくりますということで、マスタープランがかなりの頻度でほとんどの場合前提になっていると記憶しています。こういうふうにマスタープランがない場合、どのようなアプローチをされるんですか。ちょっと背景として教えてください。

田中 マスタープランというか上位計画がないわけではなくて、ここに一応書いていますけれども、国家の最上位計画としては、計画アプローチペーパーなるものがありまして、それに基づきまして、各省庁が、ここで言いますとDORという道路部門でございますけれども、道路網の整備計画、優先投資計画をつくっているということで、全体計画の下に基づいた各省庁からの優先事業の計画というものがあるということでございます。優先事業におきまして、この道路も重点として挙げられているということでございます。

石田委員 わかりました。

今、示されている回答案の下のほうにある、本事業の対象であるアルニコ・ハイウェイというのは、本事業として今私たちが審議しようとしている当該案件とは違うわけですね。本事業と書かれているので。

田中 そうですね。本事業の対象であるアルニコ・ハイウェイ上の一部、このうちの一部が対象となっております。アルニコ・ハイウェイ全体ではなくてということでございます。

石田委員 また、周辺質問して申し訳ないんですけれども、ミッドヒル・ハイウェイとマヘンドラ・ハイウェイというのはタライとヒルエリアを横に通す、そういう意味なんですか。

田中 そうです。東西に通すということでございます。

石田委員 ミッドヒル・ハイウェイのほうはもう着々とドナーと手分けして進めているということなんですね。わかりました。とりあえず私の分はそれで結構です。ありがとうございます。

二宮主査 関連して、いろいろな区間ごとの道路の名称があったりしてわかりにくいところ、確認しましたけれども、ほかの委員の方、大体頭の中で全体像は大丈夫でしょうか。混乱しそうなところは逐一確認しながらということで、私も大分今のでわかりましたが、まだちょっと整理できないところもあります。

石田委員 一つだけ関連して、アルニコ道路というのはドゥリケルのところに入り込んでいますけれども、これは既に完成しているんですか。今、まさしくやっているんですか。アルニコ道路、ドゥリケルから中国に伸びている道路です。

田中 はい、もうございます。

石田委員 これは既存で完成しているんですか。

田中 はい。

石田委員 ありがとうございます。私は以上です。

二宮主査 続いて、私のほうの6番も5番の石田委員のご質問と似たようなものを出してまして、これは次の田辺委員のご質問とも似ていると思いますけど、第13次アプローチペーパーの中身が、いただいた資料の中ではまだ概要というか紹介だけだったので、その中でこの道路がどういうふうにかけているのかはある程度書いていただく必要があるかなと思います。

私のほうにいただいた回答で、鉄道だとかメトロ、ケーブル化の整備計画ということですけども、これはどのくらい、非常に高地ですので、これらの整備は難しいような気がしますけれども、どのくらいの力の入れ方というか、道路との割合、その辺のところを補足でお話しいただけるとありがたいんですけども。

田中 私ども担当しているのは空港のところ、私からは空港のところだけちょっとご説明させていただきますが、ネパール、カトマンズの空港自体は周りが急峻な山で囲まれて、かつ盆地ですので、今の空港をどううまく使うかということで、管制機器を入れて、航空管制で対処できる場所は対処しようという考えでやっております。一部、将来的にはさらに増えてくれば新空港という話もあるのかもしれませんがけれども、現状のところは我々の対処方針としては、カトマンズの空港につきましては、既存の航空管制でということでございます。

鉄道、メトロ、ケーブル化はちょっとお願いします。

恒岡 専門員の恒岡と言います。メトロは、多分地下鉄をイメージされているかと思うのですが、正式な情報というよりも、現地に調査に入ったときの伝聞情報ですけども、カトマンズの中に恐らく複数路線の地下鉄を計画していて、それを2年ぐらい前に現地政府の予算で、国際発注したところ韓国の民間事業がとって、それでFSまでやったと。ただし、どうもメトロをやるほどの需要はなかろうということで、少し中量輸送系の提案をしているというのが、申し訳ありません、そういう先方政府と韓国の民間企業との契約ですので、伝聞情報として聞いてください。

ちょっと個人的になりますけれども、なかなかメトロをすぐに入れるような場所ではないのは、もう電力がそもそも不安定な状況の中でなかなか難しいと思います。

二宮委員 ある程度道路を整備せざるを得ないということですね。

恒岡 そうですね。メトロを入れるとしても、まず収容空間として道路が必要になりますから、やはりそういう都市の中のいろいろな施設を収容するというので、冒頭にありましたように、そもそも道路の絶対数が少ないということは十分言えると思います。

二宮主査 マスタープラン的なものがないということなので、もちろんメトロの議論はカトマンズ市内の都市交通の問題と思いますが、もう少し国全体の計画みたいな

もの、それはこの報告、調査の中でも見えていないので、もしないのであれば、ないものはその必要性を促していただくというか、そういうものが前提でないとなかなか支援が難しいということになると思います。その点はどこかに書いていただくのかなという気がします。

次の田辺委員のところも似たようなことだと思います。お願いします。

田辺委員 7番ですが、現在の通行量は1日1万台と書いてあったかと思うのですが、過去どう変化したかということと、それから将来どのぐらい伸びると予想しているのかをお聞きしたかったのですが、その辺りのデータはお持ちですか。

田中 現状、1万台というのは先方から伺っている話ですけれども、今後実際に予測するに当たっても、ほかにデータがないのかということもあわせて今後調査していきたいと思っています。

田辺委員 このご回答の中では、今後、将来の需要予測と書いてありますが、過去のデータも含めて確認されるということですか。

田中 はい。

田辺委員 それから、8番は、これは外務省が判断することなので、JICAから答えられる範囲のことではないということですね。

田中 日本政府の援助方針に基づいて、そもそもスキームとして無償資金協力でインフラ対象になっていると。その中でもネパールにおいてのこれも日本政府の方針として、社会基盤整備、これが重点分野の一つということでございますので、本案件がこれに該当するかということで、調査せよということで、我々実施機関として調査するというところでございます。

田辺委員 わかりました。

二宮主査 では、次のページにいきまして、9、10は私なんですけれども、9は、EIAをしておられるということですので、参照していただきたいんですけども、これも私の理解の問題かもしれませんが、シンズリ道路は山岳道路で、今回の事業でももちろん国の土地の形状から一定の勾配があると思いますけれども、この事業での道路はシンズリ道路とは全く違うものなのですか、工学的な視点から見て。

田中 ちょうど山岳道路の部分もあるんですけども、丘陵の部分もあるというか、シンズリは本当に、3ページ目をちょっとご覧いただければと思いますが、今回ドゥリケルというのは、これで見ますと1,500メートルを超えるような形でありますけれども、ちょうど山がちなところでの、山に向かっていくというところでございますので、若干シンズリ道路よりは低いのかなと、ここら辺も入っていますので、従ってシンズリ道路はもっとさらに高くなっていきますので、そこと比較すればそれがそのまま使えるというものではないのかなと。

かつシンズリ道路の場合は、急峻なところでございますので、斜面对策をかなりやるところがあるんですけども、今回につきましては、一部そういうところもございますが、

全線にわたって斜面を切っていくというものではないということで、かつシンズリ道路の場合は新設道路でございますけれども、今回は既存道路でございますので、そこも大きな違いとしてあるかなと。従ってダイレクトにそれが適応できるというものではないのかなと。

二宮主査 地形の形状とか土壌の質だとか、そういったことというのは似たような部分もあるわけですね。

田中 はい。似た部分につきましては参照させていただくということで。

二宮主査 ぜひしていただいたほうがいいかなと思います。

あとは10番のところは、ご回答を見ると要するにハード面の保守管理、そういうものに関するプロジェクトと言いますか、計画というか、そういうものだということなんですかね。道路維持管理運営強化プロジェクトというのは。

田中 ハード面だけではもちろんございませんで、もちろん通常の道路維持管理として、どういうふうに舗装維持管理するかというのもありますけれども、例えば実際に土砂崩れが起きた場合に、土木を撤去してとか、それから小さな土砂崩れなんか起きた場合もそれに対する対策をこういうふうにやったらいいんじゃないかというふうなソフト的なところも幾つか、ハードとソフトを混ぜたような形でっております。交通安全上のところも支援策としてしております。

二宮主査 その周辺の住民の方、例えばよく現地の状況はわからないんですけれども、歩行者の人が入り込んで来られたりとか、家畜とか低速車が入り込んでくるということは管理していくという、そんな理解ですか。

田中 どのように道路管理者として管理すればいいかということにつきましては入れてあります。

例えば、地滑りにつきましても、時間をかけてゆっくりずれてくるところもありますので、そういったところにつきましては、測定器、センサーみたいなものをつけて変動がないかということもきちんとモニターするようとか、そういったコンポーネントも含まれております。

二宮主査 これはこれまでの他の道路では、国内で、このようなことは行われていなんですか。

田中 彼ら自身も山岳国でありますので、一定の対策の経験もあるということでございますけれども、日本はその点でもっと経験がある部分がありますので、さらに彼らのそういった能力を高度化させるという意味合いでこの技術協力をしております。

二宮主査 先ほどの交通需要のところで質問があったような、需要の管理みたいなことも含めた、トータルな計画プロジェクトなのかなと、字面を見ただけで、ちょっとそんなイメージがありました。

田中 ちょっとそこまで交通量が多いというものではございませんので、シンズリ道路は1.5車線のものでございますので、あくまでそのアクセス確保ということが主眼

で、ちょっと意味合いが違うかなと思います。

二宮主査 わかりました。ありがとうございました。

11番、お願いします。

石田委員 同じところなんだけど、もう既に正式事業名として、カトマンズ - バクタプールといっている一方で、こちらのJICAさんが管理される計画のほうは、スルヤピナヤックという名前になっています。この正式名称は使い分けているのですか。

田中 ちょっと先方政府にどういうこだわりがあるかとか、もしかしたら人の名前をつけちゃうとかあるかと思うんですけども、きっとそこは彼らとしても、国家承認を受けたプロジェクト名はなかなか変えるのは難しいかもしれませんが、ちょっとここはこだわりも含めて確認したいと思います。何かご存じですか。

土田氏 特に言われてはいないです。

石田委員 1点だけ教えてください。バクタプールは何度か行ったことがあって、その先は私知らないんです。カトマンズ、バクタプールの間の道のような感じなんですか。それともバクタプールを過ぎるともうすごくリモートで、急峻になっていますか。どんなイメージなんですか。

田中 これ、見ていただくとおわかりになると思いますが、勾配が。一気にバクタプールは上がっていくような感じでございます。ドゥリケルに近づくほどかなり斜面対策が必要かと、森林の中を通っていくようには聞いていますけれども。

石田委員 本当ですね。わかりました。ありがとうございます。

岡山委員 今の地図で確認させてください。本件は、バクタプール、スルヤピナヤックというところからジャレスワールまで、あるいはバーディバスまでがこのシンズリ道路ということですか。

田中 シンズリ道路は、ドゥリケルからここを通過してバーディバスまで。これまでも無償資金協力で、もう既にほとんど開通しているんですけども、全線開通はあと半年後、15年3月です。

岡山委員 工期を見ると1、2、3、4となっていて、これも大体ほぼ済んでいるという状況ですか。

田中 あと第3工区だけですか、建設中のここ、一部だけです。ここだけです。あとはもう全部通っています。

岡山委員 バーディバスからドゥリケルまでは1.5車線だけれども、全部つながって。

田中 確保されるということでございます。

岡山委員 本件は、ドゥリケルからスルヤピナヤックまでの16キロで、そうすると一気にバーディバスからバクタプールまで全部つながるということですか。

田中 今、もう既に道路はございます。拡幅でございます。

岡山委員 ここから先、ドゥリケルからシンズリ道路をさらに拡幅するという事はないですか。

田中 それはもうないですね。交通量も含めて。

岡山委員 これは、アルニコ道路につながるところまでが、そこそこ交通量が必要だからという意味ですか。

田中 二つ要因がありまして、一つはここのカトマンズの都市圏が拡大して住宅街になりつつある。通勤圏になりつつある。それから、こちらのアルニコ道路、それからシンズリ道路はここも交通量が増えてくれば、二つの道路は合流してくるのに、ここが今のままだと既にもう混んでいるのに、またさらにボトルネックになっちゃうということで、道路を拡幅しましょうということです。

岡山委員 本件とは関係なさそうなんですが、その緑の点線の部分のインドのほうに下りていく、一番近そうな道路はまた別ですか。

田中 これでございますか。

岡山委員 そこは落ちているところで。

田中 これでございますか。これは、調査中ということで、構想というふうに聞いております。長大トンネルなんかをつくるような、一体幾らお金になるのか私はわかりませんが、実際にそんなことができるのか、なのでちょっと民間事業ということで、ドナーが支援しているというほど確度が高いものではないというふうに理解していますけれども。

岡山委員 ヘタウダのほうまで来られれば道路がもう一つできる。

田中 ただ、ここが相当大変だということのようですね。

岡山委員 ありがとうございます。よくわかりました。

二宮主査 では、12番。

石田委員 12番は大丈夫です。

13番も、離れて70キロ、要するに先ほどの地図で言うと70キロとおっしゃられるのはドゥリケルから中国の国境までが70キロということですか。

田中 はい。

石田委員 ただ、道路がとてもいいんですね。だから、距離があるので、ものが入ってこない、なんか理解ができないんですけど、普通考えるのは、道路がよくなると人も物も動くと思うので、そのためにやって、付随的にいろいろなものが入ってくるんじゃないでしょうか。その点考慮というか、話題には出たんでしょうか。

アルニコ道路の国境沿いのところをどう運営しているかにももちろんよると思います。だからそこら辺の情報があれば教えていただきたいんですけど、アルニコ道路というのは古いんですか。

田中 かなり昔から。

土田氏 1960年代ではないですか。

石田委員 もう50年以上実績があって、何か悪いものが行き来しているということでは。

田中 いや、それよりも中国との国境がきちんと管理されているというか、厳しい管理がなされていると思いますので、ここが拡幅されれば汚染が広がるというのはあまり考えては……。

石田委員 いや、心配しているのは人身売買なんです。要するに、中国がこれに全部くっつくじゃないですか、アルニコ道路を通過してすごく行きやすくなって。

田中 現在でもつながっています。2車線です。特に、問題はそこは。

石田委員 わかりました。現在もう既にそういうことをやろうと思えばできるような状況なわけですね。やっちゃいけませんけど。わかりました。これをやるからといって、新たにそういう悪い影響が出るということは特に議論しなくて大丈夫ということですね。わかりました。すっきりしました。それは少し心配していたんです。

田辺委員 1点だけいいですか。ドゥリケルから中国国境のアルニコ道路は2車線ですか。

田中 はい。

田辺委員 拡張予定みたいなものは。

坂部 希望としてはありますけれども、具体的な計画にはなっていません。

田中 ドゥリケルで1万台ですから、それよりは少なく、やはり拡幅は、増えてくればそういうことになるかと思いますが、緊急性のところでは議論になってないのかなと思います。

石田委員 続けて、14番。今回は、本当に距離が短いんですよね。ただし、一気にエレベートするというか200メートル、工学的に15キロの間に200メートル上るとするのはどれほど大変なのかよくわからないのですが。この間に、すごく気をつけなければいけない社会経済状況みたいなものがあれば、今の段階で教えてください。

田中 社会経済状況ですか。

石田委員 特に少数民族が多く住んでいるとか。

田中 それはないです。環境については、国立公園等からすごく離れたところにありますので、そういう面ではカトマンズ郊外という位置づけで、特にここに誰かが住んでいるとかという、気にしなければいけないということはないと思います。

石田委員 観光で、ネパールはトレッキングが有名でアンナプルナとか高いほうに行きますけれども、この辺りはあまり使わないんですか。

田中 観光としては今回は。

石田委員 近場のトレッキングとして使われている様子はないですか。

田中 観光客ですか……。

坂部 観光客が通る道路というよりは観光客はカトマンズから飛行機で飛んで、いきなり山のほうに。

石田委員 ポカラとか、そちらからトレッキングに行きますね。

坂部 ですので、観光客が押し寄せてこの道路が一気に集中するという事象はあま

り考えられないかなと思います。

石田委員 1泊2日の観光で、トレッキングで近隣が使われている、そういう様子はなさそうですね。

坂部 そういふことはあるという話はこの辺では聞いたことはないです。

石田委員 わかりました。ありがとうございました。私の分は以上です。

二宮主査 では、15番岡山委員。

岡山委員 90センチが1メートルになってというのがあったというぐらいですね。今の石田委員に少し関係するんですけども、10ページのところを見ると、全く山岳で人が住んでないというわけでもなさそうに見えるんです。サンガ山岳部の辺りでも急峻な左下みたいなのところもあれば、真ん中の右側のようにちょっと町のように見受けられます。要するに大分セットバックが既にされているように見えるんですが、これまでの間で、簡単に言うと強制移転というものが、かつて問題が起こったことはなかったのかなとちょっと気になりました。

今後は、移転はないでしょうか。

田中 今回、拡幅事業でございますので、一部、今回の拡幅によって移転が出てくる可能性があるのはあるかなと。中で書いていますけれども、ネパール側から今聞いているところだと、194軒が今家屋としては小屋とかも含まれますけれども、対象になるだろうと言われております。従って、ちょっと後でまとめて回答させていただきたいと思います。

岡山委員 わかりました。ありがとうございます。

二宮主査 これ、今一緒に社会配慮のところ、田辺委員のものに関連するところを先にやりますか。34、35のところ。

田辺委員 34は、既にセットバックが行われた家屋が幾つあるかという質問ですが、これも、これは把握されていますか。

田中 今の時点では把握はしていません。ただ、今後の調査の中でここはしていきたいなと思っています。いずれにせよ、どこをいつの時点からセットバックかというのはなかなか難しいところがございます、一応最初にROWが宣言されたのが、40年近く前ということでございますので、どこまで遡るのかということも含めて、どこまでやればいいのかという、考えればいいのかという合理的な範囲もあわせてちょっと調査の中で情報収集した上で整理していきたいと思っています。

田辺委員 そうすると、既にセットバックされた方の補償というのは支払い済みなのですか、それともこれから支払うのですか。

つまりセットバックされている方、家屋の一部を壊している方、そういう方がいらっしゃるわけですね。

田中 そうではなくて、40年前に、どのような形でセットバックされて、宣言されたかというのは、そこもちょっと今回調査をして収集したいということで、要は40年

前から今にわたって、40年間ちょっとずつ誰かがセットバックされているとか、そういう話ではなく、今のところ、裁判で係争になったのも、最初25ヤードと宣言されて、いつの間にか25メートルになっていたところで、25ヤードと言ったじゃないかと、25メートルと言われても、ちゃんと補償してくださいという過去のやつが裁判になっているという話であると聞いていますので、その25ヤードを最初に宣言したその部分について、今裁判になっているわけではないと。そこは整理がついていると思います。

田辺委員 なるほど。

岡山委員 1960年代にその係争は起こっていて、既に片づいている。

田中 係争が起きたのはもっと後です。1960年代に25ヤードで宣言されて、そのときには、それに関する訴訟は起きていません。その後25メートルに行く過程で……。

岡山委員 それはいつ頃だったんですか。

恒岡 それは何回か時期があるんですけども、2000年前後です。

山下氏 環境社会基盤コンサルタントの山下と申します。住民移転の担当をさせていただいております。この辺、区間によって宣言された時期が違って、当該区間でどうだったかというのは今後の調査でもっと詰めていきたいと思うんですが、1960年代に起きたのは、アルニコ・ハイウェイ全体に対して、ROWが宣言されているようなんです。ということは、今回の区間も含むということになります。そこでいきなり60年代に全員がどかさされた、どいたということはちょっと確認ができていませんが、他の区間の例を見ると、その後法律、土地取得法ができて、あとはパブリックロードローみたいなものができて、その中で具体的にハイウェイについては25ヤード、25メートルがときどきで宣言がなされておりまして、それをどうもトリガーにしてセットバックが起きていったのではないかという感じです。

直近にすると、1974年だったと思うんですが、パブリックロードローというのが通ります。それ以降に、例えばバクタプールとカトマンズの間でセットバックが起きているというのは、ヒアリングの情報ですけども、そういったものが入っていますので、その辺は今後引き続き、当該区間でいつ頃そういうことが起きたかということは、調査の中で調べていきたいと思います。

田辺委員 私が聞きたかったのは、こういう判決が出て、こういう補償を支払いなさいという判決が出ていて、補償はもう支払い済みなのでしょうか。判決を受けて。

恒岡 今の補償というのは25ヤードから25メートルへの拡張部分補償だから、それは判決は出たけれども、しなさいという指導の判決ですよ。

山下氏 判決につきましては、正直まだ英語の判決文が手に入っていないくて、ネパール語のものはこれだというものは見ているんですが、そこも含めて調査で詰めていきたいと思います。

田辺委員 次の35番の質問は、これまでセットバックされた方とこれから土地を奪われる方のダブルスタンダードになってしまうと、結構住民の中に不満が出てくるの

ではないかと懸念を持っていて、そこがどうなるかは今後の調査の中で把握されていくのですか。

田中 とりあえず、過去どういうことが起きたかその整理は調査させていただいて、判決のところはそれをそのまま尊重いたしますと、25ヤードで宣言されたので、それに対しては補償を得ることができるという趣旨の判決だったということであれば、これに基づいた形で今回の事業でも補償してくださいということでは統一がとれるのかなと思っています。

田辺委員 その補償水準は、また変わってくる可能性もあるのですか。

田中 今回、我々のガイドラインでやる部分については。

田辺委員 つまりこれからやる194世帯はそうだけれども、これまでのセットバックされた方との補償単価は変わってくるのですか。

田中 そこはちょっと、過去の部分の補償ですよね。その部分は、判決でどういうふうに出て、どういうふうに取り扱うか、当時の補償の水準等々もありますので、一概に過去に、40年遡ってやるのかという話ではないかと思えますので、そこはちょっと裁判のやつも踏まえて、ちょっと見るしかないかなと思います。

あくまでも過去の部分については、これは裁判でいろいろ出ているわけですので、そちらをちょっと尊重して、ちょっと今回対象になる方とはちょっと別に考えないといけないと思っています。

篠田 審査部から補足をすると、通常ほかの事業でもドナーと国内の事業もやっていて、ドナーのほうは国際水準、国内のほうは国内の水準ということで、そこに補償水準に差が出るというのはよくある話です。非常に近いところでやっていると不満があるので、不満をなくすように先方政府に働きかけるみたいなことはよくやっておりますが、かといって国内法に基づいて、公共事業として行っておりますので、ドナー水準を上げるとか、強制的に言わせるというのはなかなか難しいという状況でございます。

もしかしたら今回そういったケースで、これは過去に既に行われている補償かもしれませんが、そういったところでギャップが出てしまうというやむを得ぬ側面はあるかもしれません。

あと過去に、大昔に行われているものに対して、例えばこの事業で補償すると、それを先方政府がのんでくれますということであれば問題はないんですけども、そういうケースはまずないです。やはり40年も前だったら、家族構成も変わっていて、誰が受け取ったんだという話もありますので、我々のガイドラインで遡及して、我々の水準で補償をさらにしてあげましょうというのはなかなか難しい話だと思います。過去にもいろいろ例はありますがけれども、やはり現実的に遡れる範囲というのを我々は常識に考えても、PAPsだった人がまだ生きていたりとか、そこから家族構成が大きく変わってない、特定できる、そういったようなところ、あとは事業の目的を踏まえて、

そこは非常に慎重にやっていくということでございます。

岡山委員 一つだけ。ROWが60年代に決まっていて、50年間ぐらい、ここはいずれ道路が来ますよということで、宣言はされているんですけども、これもよくあることで、と言いながら、そこに移って住んでしまう人がいると思います。今の194軒の人たちの中に、その後に入ってきた人たちはいるんですか。

田中 いてもおかしくはないと思います。それは政府としては、25ヤードを宣言しているのに、その中に入ってきたのは不法ですという扱いかもしれませんが、排除できたかという点、そこまではちょっとわかりません。

篠田 JICAのガイドラインではそういう場合でも、不法と認定された場合でも支援をする。または、このケースですと、多分25メートル、25ヤードと二つのスタンダードがあって、どちらをとるのか、それによって不法と正規が分かれてきて、エンタイトルメントも変わってくると思います。そこは多分先方政府とこれから十分打合せをさせていただいて、住民の中で不満がないような形にさせていただくというのがよろしいのかなと思います。

岡山委員 そう期待します。

二宮主査 では36番。

田辺委員 36は、もし税金が不当に徴収されているということであれば、還付という手続がオプションとしてはあるということですか。

篠田 私が答える立場にあるかどうかは別ですけども、まず中立的な考え方からしますと、税制のところについてはやはり税制に基づいて過払いがあれば日本でも一緒ですけども還付するよという形で先方政府に働きかけ、どちらかというよりも本事業というよりもネパールの法制度に基づいての、まずは対処をするというのが第一義かなと思います。

田中 おっしゃるとおりで、税法に基づいてちょっと処理されるべきことで、その税金の分が補償の増額ということには、そこはちょっと概念が若干違うのかなと思います。

二宮主査 一旦、ここで切りましょう。今のセットバックの話で関連だったので、ちょっと戻る形で、16番。

田辺委員 16番は、建物の数とかはわからないのですか。

田中 正確には。これからちょっときちんと確認いたします。

二宮主査 17番も同じような質問で、これは建物の数をこれからの調査で明らかにしていくということですよ。また後で田辺委員のご意見も伺って残すかどうか検討したいと思います。

18番、これはさっきちょっとトンネルの話で、純粋な質問だったんですけど、これだけ高低差があるところで、トンネルというのは全く想定されていなくて、これは技術的なことなのか、例えば代替案の中で、トンネルがかなり入っているような案があ

っての比較なのかなと思ったんですけど、資料を見た限りではどうもそんな感じでもなかったの、これは技術的にはトンネルも入れると全く問題にならないくらいコストが高くなって、考慮の対象にならないということですか。

田中 はい。

二宮主査 やはり高低があっても、上ったり下りたりしながら行くというほうがいいわけですね。

恒岡 第1案というのは、今の現道に限りなく拡幅をほぼ現道に沿うような形でやっていきますので、従って比較案としてここでトンネルを入れるというのはちょっと比較案の趣旨としてもちょっとおかしいんですけども、この案はある意味、今ある道路用地を最大限活用しようというようなコンセプトですから、第2案のほうは、これは対岸のほうに少し、対岸というと変ですね、谷の反対側のほうに、ここでサンガ地域の先ほどの縦断図を見ていただくとわかるんですけども、ちょうど厳しい勾配、カトマンズ側から行くと上り勾配だけになるので、実際にトンネルの計画をつくるときには、カトマンズから行って、上り勾配だけではなくて、下り勾配の向こうまで行かないと、トンネルの中で急な勾配はつけられないものですから、第3案というのが実はありまして、その第3案というのは、カトマンズ側から行くと、第1案、第2案はここで話をしています。第3案というのは、こちらまで来る。そういうふうにするとトンネルというのはそんなに急な上り勾配、あるいは下り勾配でつくらない。

第2案は、先ほど申しましたように、これは平面的な場所は変わりますが、この上り勾配の中で、現在の現道に沿うと少し設計速度からいって、厳しい線形になるというところで向こう側に逃げています。その中で、さっき申し上げたようにこういう、上りだけ、下りだけなんで、そこでは設計速度、7%ぐらいの勾配なので、これは普通に乗用車が60キロの速度でも十分走行できるという勾配を使っています。トンネルにはしていません。

岡山委員 ナリンチョクはどの辺ですか。

恒岡 ナリンチョクはサンガの手前。上のほうに名前が入っていますね。入っていないかな。サンガの入口のこの辺りです。

岡山委員 ナリンチョクとちょっと付記していただくとわかりやすいのかなと思います。では、そこの区間をバイパスするという案が第2案ですよ。今回の代替案の差がどこにあるのかちょっとよくわからなかったの、ここの図の2-1のところに、ナリンチョクと打っておいていただくと、ここの間をどう、そのままで行くのか迂回するのか、トンネル掘るのかとわかりやすくなるので、全体としては16キロの中で、実は本当に短い区間の案の違いであるということが、今ようやくわかりました。

二宮主査 では次、19番。

田辺委員 いずれも、19、20とも今、数字はないということによろしいですか。

田中 はい。

二宮主査 では、21番。

岡山委員 これはOKです。ありがとうございます。お願いします。

二宮主査 それから、22。

岡山委員 ごめんなさい、21のもう一回ですけれども、ナリンチョコを図2-1に打っておいていただけるとわかりやすいです。お願いします。

それから、22もこのとおりお願いします。

二宮主査 代替案は、この七つですけれども、ほかはよろしいでしょうか。

では、スコーピングマトリックスのところ、最初は私ですが、これは先ほどアプローチペーパーの議論のところでも少し出ましたけれども、いただいた資料の中にも、やはり地形上、排気ガスが地表面に滞留するということもあるようですので、その辺のことの対策について記載していただきたいと思います。

これ、先ほどの確認ですけれども、マスタープラン的なものがないので、交通量の推計等というのは、一応この調査の中である程度やるという理解でよろしいですか。

恒岡 この調査の中で関連交通量、ODをとっております。いわゆる起終点調査で、将来推計に使いますので、そういう調査も、この事業に関係してやっています。

二宮主査 恐らく道路はつながっているものなので、一つの区間でやるとそれはある程度兼用できるようなところもあると思いますので、やっていただいて推計値が出ると汚染物質の排出量がある程度推計できると思いますから、そういう情報提供を先方にしていただいて、対策が必要であるということはずいぶん伝える必要があるということです。

それから、24番は水質汚濁、これもいただいた資料にあるんですが、結構深刻なものなのではないでしょうか。雨水の処理の問題だろうと思いますけれども。

渡辺氏 コンサルタントの渡辺ですが、今回の対象区間では、基本的に下水道というのは整備されていないです。ほとんど垂れ流しの状態です。圧倒的に人口密度がカトマンズの都市部に比べて低いので、川を見る限りでは、それほど、と言っても、BODでいったら10近い感じはするんですけれども、でもそのくらいのレベルで何とか、ドブ川のちょっと手前ぐらいで収まっているという感じです。

盆地なので、湧き水が流れてきて、それで大分希釈されているという感じを受けました。水は比較的豊富にあっちこっちから流れて来ているという感じです。

周辺には大規模な崩壊地みたいなものはないです。土石流という形の地形でもないと思います。

二宮主査 これは日本でもこの夏に災害がありましたけれども、雨量が従来のもものと比較にならないような雨量があつたりしますよね、日本でも。そういうのは現地でも可能性としては。

渡辺氏 ちょっとそこまではわからないんですけども、ただやはり雨季の後半はかなり強い雨が降りますので、ほとんど森林地帯、山岳部については森林がまだっか

り残っているので、それほどドツというふうに1ヵ所の河川に集中するという感じのところはなかったです。対象区間にはなかったです。

二宮主査 わかりました。ありがとうございました。

岡山委員 それも含めての質問なんですが、先ほど土砂崩れで使えなくなっている、トリブバン道路というのがあるように、やはり土砂崩れがあると思うんです。その土砂崩れの主な原因というのは何ですか。

渡辺氏 今回の地域はそれほど急峻ではないので、土砂崩れはないんですけれども、例えばシンズリ道路とかですと、やはり放牧による植栽が失われたというのが大きいということは、20年ぐらい前の調査でそんな話がありました。あとはやはり土石流がなぜか増えている。それもはるか上から来ているということで、それはちょっと理由がよくわからない。地球温暖化と言っている学者さんもいらっしやいましたけれども、本当にそうなのかというのはちょっと、道路をつくる段階ではわかりませんでした。

岡山委員 たまたま水曜日まで、広島で学会にいたので、そこも表層崩壊という形で雨量に耐えられなくて落ちているんですけれども、先ほどの話のように、聞いているとすごく乾燥しているのかなと思ったら、そうでもなくて湧き水が結構ある。雨量も8月ぐらいで400ミリぐらいある、そこそこ降っていますよね。しかも多分山の上のほうでは、氷河湖がダム状態になっていてちょっと危ないとか。水害リスクは高い地域なのかなという印象があるんです。なので、それなりにどうしようもないんですけれども、自然災害ですから、しかしもし地質などでもともとリスクが高いということがおわかりなのであれば、それなりの工事が必要なのかなと思います。

その関係で、どういう工事をされるのかということで、急なところでは切っけて、そこで出た土砂は別のところに盛土として使用するということですね。盛り土のほうもろいのかな。道路の、山岳の地形、地質はよくわからないんですけど、十分に配慮されるということでもよろしくお願いします。

二宮主査 では、26番。

田辺委員 アスファルト製造は、維持管理のときも特にドラム缶ではやらないということですか。

大規模な工事というのは、最初の建設時と思ったのですが、維持管理においてもこういうプロセスはとらない予定なのですか。

恒岡 今回の事業に関しては維持管理ということではないんですけど、ご質問はネパールがほかの地区において、どんなことをやっているかということですか。

田辺委員 今回のプロジェクトの。

恒岡 その中では、そういう維持管理ということではなくて、もう4車線に拡幅しますから、機械施工で全面的にプラントでつくったアスファルトを日本と同じようにフニッシャータイヤローラーというこういう機械で整備していきます。

田辺委員 マトリックスは建設時と供用時とあって、供用時の話です。

恒岡 供用時はこれからどういう支援がほかのドナーも含めてですけども、例えば日本なんかですと、加熱しなくて常温のものを使うというようなやり方もありますし、それから加熱の場合でも、ポータブルなやつがありますから、もちろんそういうものがすべてなければ先生がおっしゃるようなやり方があり得ますけれども、この事業が3年、4年先に完成した後、さらに5年ぐらいたって、舗装が傷んできて、そのときというのは、当時のDORの機材の整備状況にもよると思いますけれども、ポータブルなそういう機械を用いるか、あるいは常温混合と言われる加熱しないものだと、おっしゃるようなドラム缶のようなケースは減ってくるというふうに思います。

田辺委員 可能性としてゼロでないのであれば、何かしらのコメントに残そうかと思っけていますけれども。

岡山委員 スコーピング案を見るときには、供用時というのは供用中すべてという意味合いではないので、供用したときということですから、供用した後、ずっと先の将来にわたってのことについて、ここでは考えないということであればいいのかなと。

田辺委員 わかりました。

二宮主査 岡山委員、お願いします。

岡山委員 等価騒音、町の部分だけだと思うんです。基本的に人が住んでいないところではあまり関係ないですから、そうするとこの16キロの中で、実際に町が形成されているところはそんなに多くはないと思うんですけども、山岳部でちょこちょこ。カトマンズの郊外を出たところと、例えばバクタプールの近くとサンガの間ぐらいですか。

恒岡 この辺りで、ここはずっと上りになって、このサンガのこの辺りにも少しあって、この平たいところにも、このバネパのところはまたかなりしっかりと集積しているんですが、この辺はちらほらという感じです。もちろんこのバクタプールが一番近いところも。

岡山委員 車線が倍になれば、走行量がそれなりに増えた場合には多少騒音は増えるのかなと思うんですけども、どんなもんでしょうか。

田中 まさに渋滞によって鳴るクラクションの音とどっちなのかというのはちょっと実際に見てみないと……。

恒岡 計画を確定してないんですけども、側道を入れる部分がありまして、要は車道で4車線のところ、その外側にサービス道路という部分があって、市街地は入れることになると思うんです。これはこれからの計画の調整で、そうすると人家連担の市街地では逆に側道、そういうものが入ってくるということで、距離の減衰はあるということですが。

岡山委員 あとはサービス道路にリヤカーみたいなすごく低速なものがいて、クラクションが減るとかそういうとはあり得ないですかね。

恒岡 サービス道路は、交通量は極めて、出入りする交通ばかりですから、本線を

50キロ、60キロで走っているという交通とは違うと思います。

岡山委員 現時点では、ここで写真でしかわからないんですけども、10ページの、そんなに交通量が多いとは見えませんが。

田中 上のほうになると大分減っていく部分があると思います。

恒岡 右下がバネパです。

岡山委員 とても空いているように見えるものですから、すごく単純に車の量が増えたらその分だけ騒音が増えるのではないかと推測されてしまうんですが。

田中 確かに地域ごとによって事情も変わるかもしれません。

岡山委員 道路が短いので、200キロ、300キロの中で騒音というのではないんですけども、ピンポイントで都市部、可能性があるのかなと気になっているだけなんです。まさにケースに、町によるのかなという気もします。

渡辺氏 多分、1万5,000台通ったとすると、今の道路線形だと日本の環境基準をずっと守るか守らないくらい、シミュレーションしてみるとそのくらいになるかなと思います。1万台超えると厳しいです。かなり速い速度で走る、50キロ、60キロということになると、多分道路脇では環境基準を達成できるかできないか。夜間交通が、トラックが多く通るようなことになるとまず日本の基準は守れない可能性は高いです。

岡山委員 もともとドゥリケル道路が物流道路と書かれていたので。

渡辺氏 トラックが多いと、夜の基準が難しいです。

岡山委員 何となくそんな気がするのです。

渡辺氏 バネパはそれほど市街地はないんですけども、バクタプールは、もうかなり市街化が進んでおりまして、ここは多分バックグラウンドの騒音もかなり高いです。次の調査で実際に騒音調査をいたしますけれども、それでまた詳しくわかると思いますが、もともとの市街地、バックグラウンドも高い感じがします。

岡山委員 もともとうるさい。わかりました。ありがとうございます。

二宮主査 28です。

岡山委員 これは了解しました。日量1万5,000台を超えてもそんなに増えないでしょうということですね。

渡辺氏 はい。

石田委員 質問は出してないんですけども、ネパールを飛行機で上から飛ぶと、まるでガリー浸食のように落ち込んでいます、そういうのはこのルート上は大丈夫なんでしょうか。ときどき子どもが落ちてけがをしたりしていますけれども。

渡辺氏 このルートはないですね。シンズリ道路とか、先ほど通行止めになったところはちょろちょろあるんですけども、カトマンズ盆地の中側はあまり見ないですね。外に出ると。

石田委員 すごくたくさんあるんです。ありがとうございました。

それから、いただいた資料の地域の写真がまとまって8枚ほど、道路際の写真を見て

いると、畑なのか田んぼなのかわからないけど、等高線農業をやっているところですね。技術は確かですか。例えば、中南米でもアジアでも、見よう見まねでやっているところは等高線の切り方がすごいいい加減で、土砂災害の原因になる。そうするとJICAは林業チームが入って等高線のやり方をきちんと押さえて、土砂災害を防ぐ、その結果河川に流れ込む流量が減って、植林をしても大丈夫だと。ここはどうなんでしょう。道路際の写真とか、山の写真を見ていると結構そういう小規模な、恐らく都市近郊の農業だと思うんですけど、そこが土砂崩れしてくるリスクやつまりそれが土砂崩れしてきて道路にかぶさってしまうということはないんですか。それがちょっと一番気になるんですけど。

二宮主査 図の3-6の写真のところですね。10ページですね。

土田氏 コンサルタントの土田と申します。その左下に見える山の上の部分は、その畑ではなくて草なんですよ。下のところに見えるのが、段々畑のような形で畑をつくっているところですよ。

石田委員 上は切っていないんですか。

土田氏 切っていないですね。家畜なんか歩いたりして、道みたいになっていて、何も栽培はしていません。左下に見えるところは畑で、田んぼで。

石田委員 ほかに道路は16キロと長いわけですから、必ずしも田んぼはいつも下にあるわけじゃなくて、上にあるときもあると思います。

土田氏 今回の道路は、ずっと山を登ってくるところがあるんですけど、峰沿いを道路切っていますので、大体は下に田んぼがあるというのが多いことになります。

石田委員 なるほど、峰を切るのも大丈夫だろうと。土質、地形は硬いんですか。崩れてきたりはしないんですか。

土田氏 一部は崩れているところがありますけれども、その崩れているようなところは避けるような形でルートを計画するつもりでおります。できるだけ崩壊地域はルートを避けるようにしています。

石田委員 その技術、ここはもう危ないぞというのは、岩面を補強しないとイケないとか、そういうのはネパールで確立されているんですね。

土田氏 ネパールではないんですけども、崩壊しているところの土を撤去して、そこにもう一回盛り直すとか、そういう技術的な工夫はしております。

石田委員 日本だとよくコンクリートみたいなものをはりつけていますね。網で覆ったりしていますけれども。

土田氏 そういう斜面防護とか、土石流の対策というのは技術面で含めて入れております。

石田委員 そうすると技術面では妥当な技術、道路を守るための妥当な技術が提供できるということですね。道路は下の田んぼや畑にも影響を与えるようなことはない、土砂流出が起きて、ということはないだろうと。

土田氏 斜面を止めるようにしますので、そのまま山が崩れて田んぼに行くということはないです。

石田委員 これが通るとかなり高速で走れるようになるんですか。

土田氏 そうですね。

石田委員 遊牧民は行き来しないんですか。朝と帰りに。

土田氏 遊牧民は……。

石田委員 いや、遊牧民はいないですね。放牧している人たちです。

土田氏 放牧は、ガードレールで仕切りますので、勝手には入って来られないです。どんなところでも入ってくるわけではないです。ですけども、やはり横断歩道とかつけて開く部分については、可能性としてはありますけれども。

石田委員 その調査はこれからですね。

土田氏 そうですね。

石田委員 以上です。ありがとうございました。

二宮主査 今、内容的には環境配慮のところには既に入っていると思います。

実際に出ているのは五つで、四つは私ですけども、29番、これは先ほどの23番と似たような切り口なんですけど、一つ確認で、車両、排気ガスの基準が設定されているというのは、これは遵守されている状況なんですか。

渡辺氏 それはまた確認しなければいけないんですけども、実際に測定する機材が壊れたりしていて、恐らく遵守されていないだろうと想像されます。

二宮主査 これはデンマーク政府がモニタリングをやったのは数年前ですか、結構最近ですか。

渡辺氏 最後のデータが2008年ぐらいですから、それ以降多分、モニタリングのオペレーションの機材は壊れたと聞いています。その後は直ってないかと。

二宮主査 そうすると、基準はあるけれども。

渡辺氏 実際にどうなのかというのは、ちょっと今は。単発的には調査はされているようなんですけども、グラフみたいなモニタリングデータは入手できませんでした。

二宮主査 わかりました。それをぜひ調査をお願いします。

それから、30、31は先ほど来、岡山委員も石田委員も具体的な質問をしてくださったので、同じ問題意識なんですけれども、基本的にはここの30、31の回答のところにいただいているような対応で大丈夫だという理解でいいのでしょうか。私は、専門を少し外れるので、あまり具体的な懸念ではないんですが、例えば耐震はネパール国の基準があるというので、それに従って設計されるんでしょうけれども。その辺が懸念しなくていいのかどうか、というところが少し心配な点ではあるんですけども。

降雨のことなんかは予測はなかなか難しいでしょうから、過去の基準、経験に基づく法令ということがベースになっていくと思いますけれども、インフラも整備されて、

都市化も進んで経済集積も進むということですので、こういった地形に特徴のある地域なので、そこをどのくらい考慮すべきなのかというのが、ここで悩んでもしょうがないんですけど。

土田氏 やはり安全な道路をつくるという、道路の安全に対して影響のある土砂災害、地震、あるいは降雨の影響、こういうものは現地で調査しまして、想定される水がここまで来るとか、そういうものは調査してそれで道路が水に浸からないとか、適切な橋梁で水を抜くようにするとか、あるいは地震に対しても現地での基準を満足するような、基準に耐えられるものをつくるという、そういう工学的にできるものはプロジェクト事業の中で配慮してやっております。

岡山委員 追加で思い出してしまったので。全体としては物流道路ということで通していくということで、温暖化している昨今なので、いつどこで何が起こるかなかなか難しいんですけども、万が一、道路が落ちたときにそれを啓開するに当たって、一本しかないので、結構難しいんじゃないかなと思うんですね。だから、車線を広げるというのは実はそのリスクを少し減らすという意味もありますし、どのポイントとは言いきいんですけれども、どこかで切れたときに、それをどう啓開していくのかということを考えるのは難しいのかな。

災害道路として、反対側に落ちたときには十分に活躍するんでしょうけれども、こちらのほうが今度落ちたときには、どちらからフォローするのかというのがちょっと気になりました。

二宮主査 助言の検討のところでもう一度考えてみましょうか。残すか残さないか。今、コンサルタントの方がおっしゃったように工学的な手当というのは当然されるんでしょうし、その範疇の懸念でいいのであればあえてこんなことを残す必要もない、当然のことだということで残す必要もないのかもしれませんが。

篠田 一つだけ、こういった議論がよくなされることがあって、例えば気候変動のところでもよくある話です。ただ一方で懸念があって、心配だからという形でそういう場合の対応というのは、基本的には仕様を厚くする、より強固なものにするというのが考え方だと思います。

そういった仕様の考え方は、今、技術の方に来ていただいていますけれども、日本の考え方とか、そういったものを活用してかなり強固なものを、日本の支援ですので、クオリティということで確保するというのが大原則、かつそこには地下鉄の事業にもありましたけれども、気候変動も考慮されている部分もあるということです。やはりその最大限考慮されるところを仕様として適切であれば、それを活用するという考え方になります。それ以上さらにやるということになると、多分コストに非常に大きく反映してくるものですし、無償資金協力で税金でもありますので、そこに大きくのしかかってくるので、そういったものを義務的にやりなさいとか、そういうのは我々としては、too muchなものになるのかなと思います。その辺のバランスは非常に

大事ではないかと思っております。

今、コンサルタントの方から聞いた限りだと、日本の基準も使って、しっかりした道路をつくるということですので、その部分は担保されているのかなという印象を受けました。助言についてはそういった観点も踏まえてご検討いただくとよろしいかと思えます。

田中 若干補足説明をさせていただきますと、シンズリ道路、既にやっているものを比較しますと、やはりこちらのほうが斜面对策に対するリスク、斜面崩壊のリスクはそれに比べたら低いのかなというところがございます。今回も、例えばルート選定でも案2を我々は提唱していますけれども、それも施工難度が高い現道拡幅ではなくて、ルート案、バイパスをつくったらいんじゃないかというのは、そういったところも配慮しながら考えておりますので、どうしても工学的に斜面对策にコストがかかる等々あれば、線形、ルートを変えるとかということも対処に考えられるかなと思えます。それは我々のように理解としてはシンズリ道路と比較すれば、大分その難易度が低いのかなと思えますので、もちろん一定の配慮が必要なかなと思えますが、対応的には難しいという案件ではないのかなと思っております。

二宮主査 32番ですが、これはESMFという組織といますか役割が気になったんですけれども、主に住民移転に関するポリシーギャップという表現がありましたので、環境配慮という点については何か役割を果たしているか、特に社会面だけではなくて、Environmental and Social Management Frameworkですから、このSocialの部分がちょっと強調されて、RAPの策定とかセーフガードポリシーとのギャップを埋めるということで、この機能自体は非常に重要なものだと思うのですが、環境面でどのような機能が果たされているかわかれば教えていただきたいんですけれども。

渡辺氏 ちょっとここにも書いてあるんですけれども、EIAを実施するガイドラインみたいな位置づけでもありまして、例えばステークホルダーミーティングをやる時はどのレベルまで呼びなさいよとか、どういうタイミングでステークホルダーミーティングをやりなさいとか、あとは新聞に広告を載せる時はこういうタイミングですとか、そういったことを細かに書いてあって、法律だけですとなかなか実施するのは難しいので、それをさらに細かく具体的に書いてあります。環境面についてはですね。

二宮主査 かなり使われていますか。

渡辺氏 世銀とADBにインタビューに行ったときは知っている。知っているけれども、それが実際に自分たちのプロジェクトの中でどういうふうに使われているかはちょっと確認しなかったんですけど、ただ存在はよく知っている。

山下氏 もともとは世界銀行のプロジェクトがありまして、Strategic road network といって、全国的なネパールのプログラムだったんですけれども、その中で実際に事業を実施するときに、やはりカントリーシステムとしては、セーフガードポリシーとのギャップがあったということで、それをスペシフィックに埋めようということであ

くり始めたのがこのESMFです。本来、プロジェクトに紐ついたものだったんですけど、将来的にはドナーを問わず、ネパールのDORを相手にしていますので、DORが実施していく事業に広く使ってほしいということで2007年につくっています。

その後、これは伝聞でありますけれども、DORの中で、その上にある省の大臣のレベルで、今後の事業についてはこのガイドラインを適用していく。すなわちこれを実施することによって、かなりの確度でセーフガードポリシー、特に世銀のもの、それに近いものが担保されていくという中身になっておりますので、今回の事業についても、これをDORのガイドラインとして適用してくださいというところは第1回の現地調査からお願いをされていて、特にそれに対する抵抗とかもございませんので、これを核に据えて実施していければということでございます。

二宮主査 それを伺ってちょっと安心しました。今、おっしゃっていただいたようなことを目途としたものだと思うんですけども、往々にして実際には機能してなかったというようなことがあるので、これが逆に機能していると、助言委員会が懸念しなければいけないことも大分少なくなってくるようなことになるかもしれませんので、ぜひそれは準じてやっていただくようお願いできればと思います。

あとは33番、お願いします。

岡山委員 言いたかったのは、その前の土とかコンクリートの骨材だったんですけども、廃棄物と言いつい難いところもあるんですが、できれば確かにコンクリの骨材とか、どこから持ってくるのか等々も明らかになっているといいかなと思います。よろしくお願いいたします。

二宮主査 環境配慮はよろしいでしょうか。

時間が1時間半ほど過ぎましたが、34から36は終わっていますので、残りが10ぐらいになってきましたので、それから休憩ということでよろしいですか。

34から36は先ほど田辺委員に対応をいただいたので、37からです。

田辺委員 37は特にありません。大丈夫です。

二宮主査 38は、これは評価して記載していただけたということでしたので、ずっと長きにわたって地域の人たちの心のよりどころになっているものがあるみたいですので、その点は特に慎重にやっていただきたいということでもあります。

39番をお願いします。

田辺委員 39番は、並木の植え替えが技術的、予算的に難しいという回答だったと思うのですが、植え替えというよりは新たな植林によるオフセットは検討されるのかどうかお聞きしたかったのですが。

坂部 ネパールは、1本を抜いたら5本を植えるという、そういうシステムがありますので、ちょっと今回の事業でどうするかということもあわせて今後の調査で確認していきたいと思っております。

二宮主査 これはもう撤去は免れないという感じですか。

田中 そうですね、これは拡幅案件ですので、今、場所によってはびっちり樹木が生えておりますから。

岡山委員 しかし、320本抜いたら、1,500本以上をどこかに植えなければならないんですよ。

渡辺氏 今、カトマンズ盆地はもう植えるところがないので、お金で補償ということが一般的なようです。

二宮主査 所有しているのは行政ですか。

渡辺氏 道路敷地内にあるので。

坂部 その辺りもちょっと調査で、所有者等々、あと今後の方針なんかも確認させていただきます。

岡山委員 1,500本分の補償を誰が誰に払うのか。

二宮主査 41は、これは児童労働等の心配はないんでしょうか。

田中 調査で確認いたします。

二宮主査 調査していただくということで、心配がないような書きぶりだったので、もしまだわからないことがあれば調査してください。

岡山委員 一つだけ追加でいいですか。35ページの事故及び子どもの権利なんですけれども、意外とカトマンズに近いところで町が形成されているので、その部分に大きな道路が入ってきたときに、例えば横断歩道はさっき話があったんですが、単に信号もなく横断歩道だけだとそこを通りかかっている子どもがはねられるとか、あるいは牛が歩いているとか、女性も荷物を持った人とか遅い車とか等々の安全がやや損なわれるのではないかと危惧されます。

例えば、横断歩道であるとか、そのようなものを町中ではあわせて建設されるという予定はあるのでしょうか。

田中 今回、歩道橋の話もありますので、4車線になりますので、やはり単純に横断歩道ですむという話ではなく、歩道橋もそれなりにコストがかかりますので、信号はちょっと電力の話もありますので、ちょっとどこまでできるかこれから検討になるかと思います。もちろん、交通安全の対策は怠ってはならないと思っておりますので、条例がどうなっているかこれからまたちょっと調査して、交通の安全にも配慮させていただきます。

石田委員 関連して、一つ戻って、シルキーオークや菩提樹のことですけれども、シルキーオークの並木を見ると、バスやトラックが停まっているのは、これは市が立っているんですか。35ページの大きな写真のところは、ドライブインのような形の。

渡辺氏 たまたまここがバス停なんです。公式ではないんですけど、ここが広がっているんです。

石田委員 こういう道によくできるのは、非公式なドライブインのようなものはどうなるんですか。そういうものは配慮の対象になるんですか。

田中 そうですね。

石田委員 シルキーオークだけではなくて、上の写真、菩提樹も、対象となる菩提樹は2本ですか。これはどうされるんですか。

渡辺氏 基本的にローカルの人たちに聞いたところによると菩提樹と神社の本尊は動かせない。

石田委員 ネパールだと当然そうだと思います。

田中 そこは避けるということで、37で回答として書かせていただいております。

石田委員 シルキーオークがあったところは拡張した後、シルキーオークをまた植えるんですか。

渡辺氏 そのスペースはないと思います。現在のカトマンズ、バクタプールの道路では、中央分離帯のところに若干小さな植栽をしています。

石田委員 そうすると景観は大幅に変わりますね。大幅に変わるんだけど、景観評価Dというのはどうしてですか。

渡辺氏 Dというのは道路の存在がそれほど景観を悪化しないと。

石田委員 供用時には木がなくなるんですよ。

渡辺氏 なくなるんですけど、その影響は建設の前になくなるので、その変化がDということで、供用時に存在するのは今度は道路だけになりますので。

石田委員 普通は建設前だったら、コラムを設けて計画時とかつくとするんですけども、これ工事中の中に入って、Bマイナスと含まれているから、その考えはわかりづらくなっているんじゃないでしょうか。

渡辺氏 供用時の環境要因として考えられるのは、車が走行することと道路が存在すること。その道路が存在していることが景観を悪化するかというと、そうではないのでDというふうに。

石田委員 24番は景観で供用時には木がなくなるので、景観はガラッと変わる。

渡辺氏 木がなくなるのは、工事中の流れということで、その変化をDというふうに評価して。

田中 Bマイナスで。

渡辺氏 供用時は木がないということで、道路が存在することで周りとの景観がおかしくなるということだと、Dとかになるんですけども、道路自体はそれほど景観を悪化させないと。

石田委員 菩提樹は避けて通るわけであって、でもシルキーオークは避けて通らない、ここは拡幅するんですよ、予定としては。

まだ、わからないんですけど。そうすると道路をつくるのに切らないと道路はアスファルトが敷けないから切るわけで、でもそれは恐らく工事の一環で、工事中に木を切ったら工事ができて、通過儀式をやってよく車が通ったねと思って、住民がはたと気がついたら木がないよねということになると思います。そうすると景観が変わるん

じゃないですか。

岡山委員 供用時は、供用したときのインパクトなので、工事中のインパクトだと思います。

石田委員 そうすると木がなくなることのインパクトが工事中のBマイナスで吸収されてしまって、木がなくなるんだけれども、木がなくなったことのインパクトに対して緩和策がとれないわけですから、それはどうするんですか。緩和策なしですか。でも、供用時はD、これはすごく矛盾していると思います。論理上は多分そうなんですよね。吸収するけれども、でも、緩和策がとれない。でも、木はないんです。住民から見たら、工事前には木があった。でも、工事があけて車が走り出したら木がない。景観が明らかに変化しています。ユーザー側から、車のユーザーではなくて、地域から見れば。それを僕は恐らく景観と言うと思います。

岡山委員 供用によるインパクトではないと。

石田委員 供用によるというより……。

岡山委員 工事です。

石田委員 供用時にもう木はないわけですから、木のことをそこで消すのは、吸収されるから、かつ木は植えられないからというのは、それは問題が解決しているようで水面下に潜っているだけで解決してないような気がします。

すみません、こだわって。Dと見てすごくびっくりしたんです。なんでだろうかと。菩提樹は避けてくれるわけですよ。変化が出ない。だから供用時も菩提樹についてはDなわけでしょう、変化なし、オーケー。でも、シルバーオークのところに住んでいた住民たちは、子どもたちがある日、外に出てみると、道路ができたけれども木がなくなっている。それは明らかに影響が出ているわけです。子どもや親の目から見れば。

篠田 ポイントとしては、供用時での感じ方ということですが、いずれにしろこの工事を行うことによって、道路ができることによって景観が変わってしまう。それが負の影響で、調査団のほうも工事中のほうで、とりあえずBマイナスという形にしています。だと思っんです。美しい景観が喪失しているシルキーオークが消失するというものですから。

それに対して、石田委員がおっしゃられるように、スコーピングやって影響が出ているから、当然緩和策が打たれるべきでしょうということで、緩和策がスペースの関係上、木が植えられませんかというのが今の一般的なご回答ですけれども、それはそれで十分なのかということだと思います。

我々も現場に行っているわけではないのでわからないのですが、やはりそこを大きな景観が変わることによって負のインパクトが大きくならないように先方と今後協議していただいて、何らかの形の対策が打てるのかどうか、それを意見交換していただくということが必要なのではないかと思います。

ここで、今、いただいた話だと緩和策はありません、木も植えられません、スペースがありませんから、ということですが、そこはもし可能であればということですが、そういうところについては十分協議をいただくなり、何らの形で、住民が驚かないような対策をできればBマイナスの負のインパクトを少しは和らげることができる。

石田委員 またはCにさせていただけるとか、DじゃなくてCにさせていただけるとか。

篠田 現状としてインパクトは大きくないんですというのであれば、そこはまた違うかもしれませんが、そこは少し検討いただける余地があるのかどうか、現状、あとは先方政府との関係上、調査団の皆さんが今やられていると思いますので、そこはご意見をいただくか、今後の調査で明らかにしていくということがよろしいのではないのでしょうか。

石田委員 拡幅するともう崖だから植える場所がないということですか。

田中 さらなる住居のセットバックが必要になったりとか。

石田委員 さらなる用地確保ができないということですね。

岡山委員 本当は1,500本を植えるに当たって、別のところに街路樹のように並べられたら最高なんですけどね。

石田委員 拡幅した後、変わらずこの写真で映っているシルクオークの並木のところはバス停として利用される予定なんですよね、きっとね。でも、それは変わっちゃいますか。もし、バス停として利用されるのであれば、バス乗客もどうして木がないんだろうと思うと思います。暑い日は待つのが大変ということになるだろうし。子細に見ていくと、道路際の木というのは実は利用がすごく多くて、そこに川が流れてないからいいですけども、川が流れていたりすると、魚はシェードの下にみんな集まってくるんですよ。川は流れていないんですよ。なんか並行して走っているところがありましたけれども、並木の調査はもう少し先方さんと検討していただけるとありがたいなと思います。影響はさして大きくないようには見えると思うんですけども、使っている人たちがいる、あることを前提にしている人たちがいるということだと思います。以上です。

二宮主査 この点もできれば助言のところで検討していただければと思います。

最後のステークホルダー協議のところ、石田委員、43番。

石田委員 ぜひそのようにお願いします。ありがとうございました。以上です。

二宮主査 44番は、質問という形でしたけれども、そういうご回答のような形で対応をお願いします。

田辺委員 45、46は特にありません。

二宮主査 これで一応全部一通り見ていきましたので、この後、助言案作成を行いたいと思います。今、45分なので、55分まで休憩いたしましょう。

(休 憩)

二宮主査 時間が来ましたので、助言案の作成を進めていきたいと思います。まず、全体事項のところの1から5が石田委員ですけれども、1のところは結構だということですので、2からのところをまとめたものをつくって、ちょっと長文だということ。

石田委員 ちょっと読めないところもあったので、補いながら説明させてください。幹線道路の前に当該の2郡はにしてください、二つの郡です。この場合2は英数字のほうがいいと思います。幹線道路じゃなくて、道路密度は地域最低レベル、未舗装道路が全体の5割を占めるといった、道路整備も不十分である、同時にサービス水準も低い、これは記述どおりです。カトマンズ盆地と南部タライからインドを結ぶ幹線道路の拡張が要求されている、しかし、そのような現状を抱えるには、途上国の中では、ネパール一国にとどまるものではない。必要性だけでは同事業の妥当性となり得ない。ゆえに同国の国家開発計画、第13次アプローチペーパー2013年から16年に沿う計画である。計画であるという確信性、並びに、次の丸を消してください。同国の自然条件、地形、気象に対しても効果的かつ適切な技術をもって災害に強い道路を敷設し、供用後は「ネ」国で維持管理できるという説明を加味した背景の記述とすること。以上です。

すみません。とてもくどいのは理解しているんですが、全体会合から質問を受けたくないというか。全体会合では読めばわかるような、背景もわかるような提案であることを前回言われたそうなので、その新条件に沿って考えてみました。ここまで書けば恐らく誰が読んでも誤解はないと思います。

要するに、言いたいことは今書かれていること、調査の背景は必要性としてはよくわかるんです。ただ、事業の妥当性という話になると、同国の計画がアプローチに沿っているということと、何度も出していただきましたが、我が国が持っている技術で道路が敷設できて、かつ供用側、相手側の組織がきちんとできているという説明がほしいところなんです。それがないと妥当性としては若干難しいところだと思います。一応こういう長さにさせてください。

篠田 ちょっと一つだけ、文言の話です。今、妥当性という言葉をお使いいただいて非常にわかりやすかったんですが、アプローチペーパーに沿う計画であると確信性というのが、若干私はわかりづらかったんですが、いわゆる開発計画、マスタープランのような開発計画に沿っている、妥当であると、そういうことをおっしゃる意図だということですよ。

石田委員 はい。

篠田 確信性というのは。

石田委員 適切性というぐらいにしておいてください。また後で直すかもしれません。政策への整合性にしておいてください。政策への整合性。これでいかがでしょう

か。

篠田 はい。

石田委員 ネパール国というのを「ネ」国にしていただけですか。ありがとうございます。

二宮主査 とりあえずこれでおいておきましょうか。

石田委員 「ネ」国の後にだけと入れてください。

二宮主査 また後でもし調査団のほうからもご質問等があればまたしていただくとして、とりあえずこれで収めておいて、引き続いて行きますが、久しぶりに石田先生のウガンダ以来のというか、長い助言案をいただいたので、私の6番が完全に吸収されてしまう感じで、これはもうこのまま吸収という形で消していいかなと思います。

あとは7番。

田辺委員 7番はそのまま残して、8番はカットしてください。

二宮主査 7番はこのままですね。

田辺委員 そうですね。

二宮主査 8番はカット。9、10は落としていただいて結構です。

11番、石田先生。

石田委員 11、12、13、14はすべて削除をお願いします。

二宮主査 14までは削除ということで、15番は岡山先生。

岡山委員 さっきの社会配慮のほうに関わるのはどうしましょう。ちょっとここでは保留にさせてもらって、後ろのほうで考えさせてください。

二宮主査 いずれ一緒にする形で入れるということですね。

岡山委員 残すならば。

二宮主査 ということは、全体は今の石田先生の分と7番の田辺委員のということで、あと代替案のところの16番はいかがでしょうか。

田辺委員 このまま残してください。

二宮主査 であれば17は、16で含めていただく形で落としてください。

18も落としてください。

田辺委員 19、20は残してください。

二宮主査 21番、22番。

岡山委員 21番、繰り返しですけども、図2-1にナリンチョクを図示した上で、代替案のパーツだけではなくて、地図で図示されたい。

25ページ、26ページ。ナリンチョク、ここには入っているんです。図2-1に入っていないんです。なので、実はすごく代替案といっても、16キロ全体ではなくて、極めて短い区間の代替案だということがちょっとわかりづらいので、それを地図上に落とし込む、ないし図2-1にナリンチョクを図示していただくとありがたいです。助言を残すことはないんですけども。

二宮主査 地図上の資料の表現の問題ですよ。

岡山委員 このところにも、図2-1の下のところの、全長の中にもう一つ追加であると非常にわかりやすいのではないかと思います。

二宮主査 それは対応できるわけですよ。

坂部 はい、対応します。

岡山委員 よろしくお願いします。では、落とします。

二宮主査 22番。

岡山委員 22、これはOKです。

二宮主査 いらないということですね。

岡山委員 このままで、というか修正していただけるのであれば、残しましょうか。残してくれるのであればそれでもいいんですが、代替案3の建設費のための必要があるとするのと修正する。あとDFRに修正する、記述することでしたか、記載することでしたか。

二宮主査 わかりました。そのまま残すと。

岡山委員 21のほうも落とさないで、一応入れておきます。ごめんなさい。25ページの代替案の地図に調査対象位置図の地名を記載した上で付記すること。対象位置図にナリンチョクの地名を加えた上で付記すること。

二宮主査 代替案の地図と調査対象位置図というのは違うものですか。地図上のということですか。

岡山委員 並べてくださればいいような気もします。全調査対象位置図の中における代替案の位置がわからないんです。それが図の5-1では載ってはいるんですが、わかりやすくしてもらいたいというお願いなんです。

図5-1がそもそも対象路線における代替案ルート案と書いてあって、これがわからない、全長16キロを三つにちぎって並べたんですね。これでよくわからなかったんです。だから、やはり先ほどの図2-1のように16キロあって、その中のここだけですよというほうが、何か工夫していただけないですかね。

二宮主査 それはできるということはできるわけですよ。それでやっていただくようお願いして、多分今のやっていただきたいことは多分伝わっていると思うので。

岡山委員 よくわかりました。、1、2、3と並んでいるのが、そのまま横に並んで、つながっていますよということがどこかに書いておいていただけるとありがたいと思います。すみません、地図が読めなくて。

そこはやはり消してください。それでいいと思います。

二宮主査 22はこの言葉で残すということですか。

岡山委員 お願いします。

石田委員 図5-1のキャプション辺りに上から順番に。

岡山委員 要するに図5-1の上であればいいですよ。

、 が横につながります、みたいな。

二宮主査 では、代替案のところは16、19、20、22が残るということで、いいですか。

スコーピング案のところに移ります。

23と24の私のところはそのまま残してください。

25はいかがでしょうか。岡山先生。

岡山委員 結構です。取ってください。

二宮主査 26は。

田辺委員 落としてください。

二宮主査 27は。

岡山委員 どうしようかな。そこについて供用時の等価騒音について、町ごとの調査を行うこと。結果をDFRに記載することと。

二宮主査 27は。

田中 町ごとというのは大体3カ所ぐらいかなというイメージで、それでいいですか。

岡山委員 お願いします。

二宮主査 28はいかがでしょうか。

岡山委員 結構です。取ってください。

二宮主査 29はもしかしたら先ほどの石田先生の一番最初のに含まれると思うのですが、もう一度後で確認したいので、一応残しておいてください。それで対応策のところから対応策について確認し、DFRに記載することとしてあとは消してください。場合によっては、あまりくどくなるようであれば先ほどのものに吸収させたいと思います。

30と31はいりません。

それから、32は残しまして、ESMFが、にしてください。ずっと残して、対しての後、管理に対して、果たしている役割とこれまでの成果について確認し、DFRに記載すること。あとは消していただいて結構です。

33番。

岡山委員 最初の一文は残して、丸の後、そこから、また土やコンクリート骨材等、資材のフローをDFRに記載すること、できるかぎりと入れたほうがいいですか。多分、決まってないこともあろうかとは思いますが。

田中 回答案で記載いたします、といっている以上このままで。

岡山委員 お願いします。

二宮主査 環境配慮が三つ残るということで、社会配慮のほうで、先ほどの岡山委員のところとも関連しますが、セットバックの話はいかがでしょうか。

田辺委員 最初の家屋数を教えていただきたい、を家屋数を把握すること。それから、2文目はそのままいいです。

次、35ですが、35は2文目のセットバックを行った住民への補償の支払い状況を教えていただきたい、をカットしていただいて、それから、その後、JICAガイドライン、世銀セーフガード政策等に基づいた、をカットしてください。と、適切な補償をと。

篠田 ちょっとコメントです。先ほどもちょっとコメントさせていただきましたが、まず34番のほうです。もちろん調査団にも聞いてみないとわからないところですが、まずROW指定に基づいてセットバックが行われた家屋数を把握すること。もちろん把握するように、多分過去の経緯ということで情報収集されるんですが、多分可能な限りという形にならざるを得ない。それをちょっと記載させていただきたいということ。

既にセットバックが行われた家屋の影響も調査、検討するべき影響に含めること。こうなると調査の中で本事業が抱え込むというか、本事業が正式にといたら変ですけども、ガイドラインを適用して、緩和策を打つなりというような対象に含めるというふうに読めるんですけども、大昔のセットバックのものをそこまで含めるというのを先方政府にお願いするというのは少し難しいのではないかなと思います。

ですので、ちょっと右側に多分そういった趣旨のことが書いてあると思うので、情報収集等で、その影響を把握するという事は可能だと思うんですが、これを本事業で抱え込んでしまうというような書きぶりというのはいさし対応が難しいということでございます。

田辺委員 そうしたらこうしましょう。1行目の家屋数及びその影響を把握すること。その後はカットするというのでいかがでしょうか。

篠田 多分、ご認識のとおりだと思うんですけども、やはり非常に昔に行われたものですので、それをどこまで把握できるのか。またそれを本事業のPAPsにするのかというところはちょっと厳密に見る必要があるということなんです。

35番も同様で、既にセットバックを受けた住民に対して適切な補償を支払うということですが、これは本事業で支払うという形になるかどうかというのは、わからないところで、本事業でエンタイトルメントがあるとされたPAPsについては、適切な補償を支払うということになると思います。

一方で、裁判等係争していて、昔の公共事業として、先方政府が補償を支払わなければいけないといったPAPsについては、先方政府が支払う必要があるということなので、本事業の助言として適切な補償を支払いなさいというふうに助言を受け取るんだと思うんですけども、そうすると少し表現としては適切ではなくて、少し明瞭ではないような表現になっているかなというのが今の印象でございます。

既にセットバックを行っている住民でかつ補償の支払いが必要な住民についての補償について、多分本事業で抱え込むわけではない場合は、本事業で支払いなさいというのはいさしミスマッチングだと。ただ、一方で、そういったものの情報の把握、影響の把握、またちょっとこれをやれるかどうかは調査団とあとは業務主管部に確認です

けれども、そういった状況があるので、先方政府にこの辺については適切に働きかけてくださいとか、そういうことは言える、本事業の中とは逸脱しますけれども言うことはできるかもしれません。その辺をちょっと考慮していただいて。

田辺委員 適切な補償を支払うことを働きかけるとか。

篠田 補償の支払いを働きかける。

岡山委員 41ページに、194世帯について、RAPを作成することではなくて、RAPの作成支援になっていて、本来であればRAPを作成して実施することというのが素直なのかなと思うんですけども。

篠田 多分、194世帯については、RAPについて作成支援といいながら、基本的にRAPと一緒に作り込みますので、194世帯については正規と言ったら変ですけども、本事業の補償対象という形でしっかりと政策をつくり込むのだと思います。一方で、既に行われたセットバックというのが、40年前だか20年前だかそういった範囲があって、ほかの公共事業で行われた本事業とは切り離している事業の中なので、このRAPの中に取り込まれないんだと思います。それをどこまで対応するかということろだと思っていて、田辺委員のコメントは昔のセットバックを受けた住民が今は影響を受けているだろうと。それに対して、何らかできるかということだと思んですけど、多分本事業を梃子に何か言うとしたら、本事業の外ながら先方に働きかけるとというのが一つできるかどうかちょっと確認をしなければいけません、その辺かなと思えます。そこは業務主管部と調査団の方もいかがかなとは思いますが。

例えばここの文章を既にセットバックによって影響を受けた住民について、補償の支払いが行われてない等影響がある場合には先方政府に適切な対応を申し入れることとか、そういう形になるかなと。

田中 要は、上のほうで家屋数等、影響について調べなさいということで、それで影響があれば、先方政府で必要な補償を行ってくださいというふうに。

篠田 ちょっと一つご留意いただきたいのは、これで助言としては合理的というか、意味の通じるものになっていると思いますが、ここはやはり先方政府に申し入れることということになっていて、申し入れてその辺の効果をどこまで期待できるかというのは正直未知数でして、JICAとネパールとのガバメントはチャンネルがあるので、それなりに意味があると思います。ただ、それを過去の公共事業ですので、やりなさい、みたいな話になってくると、それは内政干渉だという話になりますので、そこはちょっとご理解をいただいて、このような趣旨のご助言を残すという形にさせていただきます。ただ、業務主管部の方は。

田中 そういう趣旨で。

二宮主査 とりあえず35はそういう形で置いておいて、36はいかがでしょうか。

田辺委員 36は、これはまず課税状況を教えていただきたいというのをカットしていただいて、ここは補償の増額等というのを、還付を行う等に。土地が使用できな

った期間の課税が行われている場合は。

最後、働きかけという文言に統一したほうがいいですね。

篠田 これも同様で、本事業の外というか、税制の中での対応になりますので、先方政府に働きかけるという助言がより適切ではないかと思えます。

田辺委員 前の最後の部分と同じで。

二宮主査 では、36はそういう形で残ります。

37は。

田辺委員 37は38のコメントを残すのであれば。

二宮主査 38は残したいと思えます。

田辺委員 そうしたら、これはカットしてください。

二宮主査 37は落として、38はこのまま残してください。

39はいかがでしょうか。

田辺委員 これは石田委員が多分こだわっているポイントなので、何か石田委員の言葉を入れるのがいいかなと思ったのですけれども。

石田委員 私がもしそこに何か入れさせていただくのであれば、40番の二宮委員の文言がわかるので、そこに例えばシルキーオークとそのほかの並木を含む植生の撤去についてはと入れさせていただこうかなと思っていたんですけれども。

二宮主査 その他の並木を含む。

石田委員 いかがでしょうか。細かく言えば、木のユーザー、慣れ親しんだ人たちというのもありますので、でもそれは景観の保護だけではなくて、幅広い観点から、その可否を検討してということに抱合されているので、そのほうが広くてよりいいのではないかなと思えます。

二宮主査 今の文言、石田委員のご提案を入れた文言で残してください。

41番は、調べていただくということですが、一応残すということで、ずっといって、児童労働の現状について、どうなっているでしょうかを消して聞き取り等による現状調査を行うこと。とりあえず残してください。

田辺委員 42はこのまま残してください。

石田委員 40番にちょっと戻ってよろしいでしょうか。可否を検討してというのは、主語が、植生の撤去については、になると思うので、恐らく撤去されてしまうわけですから、その可否を検討し、可能な緩和策についての協議を含めて、先方政府との協議を含めてDFRに記載すること。

要するに、私たちはそこは表のカードとして出して、何かできないかを探っていたきたいなと思っています。そばに住んでいる人たちにとって、その木は自然にあるものですから、それがなくなるということはマイナスの影響だと思います。バス停として利用されるときの日陰にもなっていたらろうし。そこはできる、できないにかかわらず、できないものは仕方ないですけれども、先方政府と協議して緩和策を考えて

いただきたいなと思います。

岡山委員 追加をお願いをしたいんですが、事故に関して、供用時の事故について、42の後に入れてください。

二宮主査 新しく入るということですか。42と43の間に入るような感じですね。

岡山委員 供用時の事故に関して、子どもを含む交通弱者への負の影響も記載すること。並びに予測及び評価手法の基本方針については、事故において歩行者等の横断などの事故の予測、今、事故のところは関係者のヒアリングと既存資料と類似事例の調査しかないんですよ。ただ騒音のように、ある程度の交通量において事故予測はできないんですか。

田中 事故予測ですか。

岡山委員 予測というかりスクですよ。

恒岡 交通事故ですか。

岡山委員 要は、道幅がすごく増えて、しかし町中でそこを横断する人たちと、特に子どもや女性。

恒岡 普通は4車線にすると中央分離帯を入れるので、対面の事故という重大事故が減るので、交通を整流化するので事故は減る。ただし、スピードが上がるから、一旦発生すれば大きいけれども、事故率は減る。交通量が増えて、事故が増えているように見えるけれども、それは交通量等で割り算をすれば減っていると、こういうふうな一般的な説明でこれをシミュレーションで予測というのはあまり……。

岡山委員 並びにくかったらちょっと消してください。町中で、先ほども言ったように、ある程度リスクが考えられるか考えられないかにおいて、歩道橋をつけるかつけないかと考えられるので、その検討をするために必要な調査は何なのか逆に教えていただけると。

恒岡 それは横断する歩行者がどの辺りに利用が多いかということですか。

岡山委員 ここの利用者の予測とか調査になりますか。

恒岡 横断交通を予測して、適切な位置に安全な施設をつくることと。

岡山委員 そうですね。そうしていただくとありがたいです。

恒岡 道路を横断する歩行者の交通予測により適切な位置に横断施設等安全な施設の設置に配慮する、でいいですか。

岡山委員 検討することでもいいです。

田中 今のご助言は例えばスコーピングマトリックスの35ページの事故のところの供用時で、今一方で車道からの歩行者の安全性は向上するとしか書いてないんですけども、ここに負の側面も記載すること、というそういう趣旨ですか。

岡山委員 そういうことです。プラスマイナスになっているので。

田中 緩和策もそれに対して講じなさいと。

岡山委員 そういうことです。お願いします。

田中 わかりました。

篠田 後者のほうですが、交通予測というと、通常シミュレーションとか調査をするようなイメージを持ってしまおうんですが、多分今回、歩行者の横断をシミュレーションするのは難しいと。

岡山委員 では、道路を横断する歩行者への安全を鑑みて、よりまでを消して、適切な位置に横断施設等、施設の設置を検討することかな。

田中 施設等の設置でよろしいですか。

岡山委員 それでいいです。これでいかがでしょうか。

二宮主査 一つの助言にしますか。

岡山委員 二つに分けたほうがわかりやすければ二つに。

二宮主査 これは社会配慮になりますね。

岡山委員 はい。

二宮主査 43番。

石田委員 先ほど回答で、了解したんですが、もう一度よく読んでみると、ドラフトファイナル以降というのを飛ばして読んでいましたので、ドラフトファイナルに反映するのは開始時期から考えると難しいのでしょうか。まずちょっと質問させてください。

ドラフトファイナルに含めることはできるんでしょうか。第3回協議会で、これは重要だなという意見が出たら。それともドラフトファイナルの段階なので、それはこの調査では無理なので、次の調査、その調査の名前は何と呼んでいいかわかりませんが、詳細設計とか、そういう調査に活かすという意味なのか、どっちなのか教えていただきたいんですけども。

坂部 ドラフトファイナルレポートに反映する。

石田委員 それでしたら結構です。削除してください。

二宮主査 43は削除で。

石田委員 大丈夫です。

二宮主査 44も削除。

田辺委員 45、46はそのまま残してください。

二宮主査 最初から確認をいたします。

1番が石田委員のこれはかなり包括的な内容になっていますが、さまざまな懸念、特に上位計画に基づいてというところの上位計画が少し見えにくいので、そこを含んで事業を進めてくださいということ。その中に災害への対応、日本の持っている技術力等が最大限にという表現も入ってまして。

田中 ちょっと提案みたいなものをしてよろしいですか。

趣旨に反論するわけではないんですが、例えばネパールだけにとどまらないという言い方はいらないかなという気もちょっとして、例えばですけれども、幹線道路

が要求されているとされて、当該事業の必要性のみならず同国の国家開発計画云々というふうなつながりにしていただいて。

石田委員 しかし、の文章を消してください。

田中 よろしいですか。当該事業の必要性のみならず、同国の国家開発に沿う計画であるという政策への整合性。

石田委員 必要性だけでは、というのをちょっと取っていただいて、当該基準の事業の必要性のみならず。

田中 同国のというふうにつなげていただけると、個別案件のところだけのほうが。

石田委員 それですっきりするようであれば、もちろんそのほうがいいと思います。

二宮主査 あとはよろしいですか。

石田委員 もしJICA側でも何かあればいつでもおっしゃってください。また修文します。

坂部 アルニコ・ハイウェイは幹線道路ですけれども。郡庁所在地は通ってないです。

石田委員 そこはどう書けばいいですかね。そこはいらないですかね。当該地域には、にしますか。当該地域には道路密度は、当該地域においては。

田中 地域最低というのは、ネパールが南アジア全体において最低だと申し上げたつもりだったんですけれども、ここは。

石田委員 道路密度が地域最低レベル、南アジアですよ。

田中 ネパール全体が。だから、ちょっと当該地域と言っていいかどうか。

石田委員 じゃ、「ネ」国はにしてもらえますか。「ネ」国においては、南アジア全体の中で。「ネ」国の道路密度は。

田辺委員 サービス水準って何ですか。

石田委員 報告書に書いてあったのをそのまま。

岡山委員 物流機能とかそういうことではないですか。

石田委員 物流機能、サービス水準。

田中 整備網が不十分で包括的に読めるかなとは思いますが。サービス水準が低いを除いてもよろしいかと思えます。

石田委員 消してください。そのためと入れてください。とりあえず要求されている、に。

田辺委員 幹線道路は通っていて、幹線道路の拡張なのですよ、今回要求されているのは。

石田委員 幹線道路の拡張にしてください。

岡山委員 段を落としますか。

石田委員 分けないと変ですね。助言だとつながるでしょう。

岡山委員 何か接続詞が必要です。

石田委員 よって、としておいていただけますか。いわゆる助言の核心部分です。その前は前段というか、説明箇所ですね。ワーキンググループに参加していない人が見てもわかるように。

何かおかしなところがあったら教えてください。とりあえず、よろしければまたメール審議でお願いします。書いたことは今議論に出てきたことなので、それを散りばめていただければいいと思います。お願いします。

二宮主査 7番の田辺委員のところそのまま入ります。

石田委員 二宮先生の5番が少し気になるんですけども、6番ですか。

「ネ」国道路マスタープランを紹介してください。

5番は私です、ごめんなさい、大丈夫です。勘違いしました。

二宮主査 7番。DFRに記載すること。文言を統一しましょうか。妥当性をDFRに記載すること。

ずっとなくて、16番です。

田辺委員 ここも語尾が、比較を行い、DFRに記載する。

二宮主査 そうですね。これは代替案間でその項目を入れて。

田辺委員 これは代替案間ではなくて、結局全体を通じて、このROW内に結構建物が残っているのが、ジャガティとサンガ地域という記載があったので、それぞれの地域ごとにどれくらい残っているかという数字を比較しないと、サンガ地域だけのみこの代替案を検討しているので、その妥当性が確認できない。

恒岡 その件ですと、定量的な比較というのは把握ではなくて、あえて比較と先生がおっしゃっているのは、そういうことだったんですね。要は、サンガは代替案を計画しているし、ジャガティは代替案を計画しないと、その理由をこの比較で先生のほうは確認をしたいという趣旨ですか。

田辺委員 いや、サンガとジャガティと幾つか地域があるわけですね。

恒岡 主として2地域なんですけれども、このサンガで何軒ある、ジャガティで何軒ある、これの比較をしろということですよ。ほかにもあるかもしれませんが、サンガ地域とジャガティ地域の移転建物数の定量的な比較というのは、その二つの、あるいはほかにもあればですが、その比較で、それともそれぞれの数量を把握しろということですか。

田辺委員 各地域の。

恒岡 各地域ごとの数量を把握しろということですか。そうすると特に比較では。

田辺委員 比較ではないです。

田中 そうしましたら、比較というのはまさに代替案1、2、3があって、それぞれ何軒が移転対象住民だということを記載しろという趣旨かなと、そうじゃないんですね。

田辺委員 それは次の下のほうにある別のコメントなのです。それは19です。

二宮主査 19、20は残ります。

田辺委員 結局、このサンガ地域にのみ3案の代替案をつくっていて、そのほかにつくっていない理由、それをきちんとデータの妥当性を確認したいということです。

恒岡 ということは、今おっしゃっているのはサンガの数字とジャガティの数字を比べたいという趣旨。

田辺委員 それだけじゃないです。

坂部 全体の1、2、3案でどれくらい移転数が迫ってくるか、だからこの案が。

恒岡 1、2、3案の比較じゃない。

山下氏 今回バイパスを検討しているのがサンガという1ヵ所なんですけれども、先生のお考えだと、そのバイパスを検討した主な理由は、連担している家屋を避けるという側面からのことなので、サンガだけではなく、ほかのところにも同じ程度のまとまりがあって、そっちは拡張してサンガだけバイパスになっているのはなぜだろうということが出てくるということですよね。だから、そういうことで各町の被影響家屋を比較したい。

田辺委員 そうということですね。

山下氏 それは社会調査をすることによって、コミュニオンなり、ディストリクトレベルでの被影響世帯が出てまいりますので、大体は把握できているんですけれども、最終的には道路の線形とかで……。

石田委員 当該道路沿線すべてにおけるPAPs、ないしは影響を受ける建物の数とジャガティ及びサンガ地域の数を比較した結果、ジャガティ、サンガ地域だけが代替案を選んだということを書けばいいんでしょう。

山下氏 必ずしも移転世帯数を避けるためのみの理由でバイパスを決めているわけではないんですね。もちろんそれも一つの要素ではあるんですけれども、その大前提として、分布の仕方を基礎情報としてお見せするというのはドラフトファイルの中では説明できると考えています。

田辺委員 なので、比較ではないので……。

篠田 把握ということですね。

恒岡 地域ごとに把握するということですね。それをどう活用されるかというのはまたあるとして、地域ごとというのはさっきおっしゃった3ヵ所ぐらい。

篠田 そうすると16番と19番は基本的に助言される趣旨は一緒になりますか。

田辺委員 19番は今代替案が3案あって、3案ごとに移転数がどう違うか。

田中 最初に代替案の比較検討に当たってはという言葉が考えられると思います。

篠田 あともう一つ、16番については、これは代替案の検討のところに助言をいただいている形になっているんですが、これはその形によろしいですか。

田辺委員 これは代替案をここのサンガ地域だけにしている一つの要素。

篠田 助言ということといただくということですね。

二宮主査 そこは質問が出るかもしれないですね。

篠田 そうですね、これは多分、コンサルタントの方からおっしゃっていただいたとおり、社会経済調査でこの辺については基本的には把握するものですので、何で代替案検討に入っているのですかというのと言われる可能性があると思います。

ただし、そこは説明いただくということで、ご理解をいただけるものだと思いますけれども、ちゃんと趣旨があるという意味であれば、問題はないと思います。

二宮主査 定量的なという表現がちょっと強すぎるような感じが。

篠田 家屋数を把握し。

二宮主査 ということで趣旨があつていればわかりやすいと思います。

19はいいかな、社会的影響の比較において、というのは必要ですか。

田中 いらないんじゃないですか。

岡山委員 何となくなんですけれども、それこそこの比較のところに、代替案ごとに、例えば案2だったら、どこどこで何軒、3だったらバイパスの出口のところは何軒みたいな形の、そんな地域ごとの情報がここに入れば、いいのかなというふうに思われるんですけれども。別にしておいてもいいんですけど、一緒にできないこともないかなとちょっと思ってしまっただけです。

田辺委員 ちょっと別のあれなのです、二つは。

岡山委員 はい、了解です。

二宮主査 それはここで置いておきましょう。

それで20番はどうでしょうか。面積の数値を載せて比較しなさいという意味ですよね。これも定量的なとあえて言うかどうか。定量的なと言うと、シミュレーションをして……。

土田氏 伐採というのは面積ですけれども、掘削というのはその土のボリュームという趣旨で体積です。

二宮主査 掘削量ですね。

そういう具体的な数値が上がってきた調査というのは、DFRで当然出てくるだろうと思いますが、念押しというか、そういうことではいいと思います。

とりあえず置いておきまして、22番はいいですか。

岡山委員 このままで。

二宮主査 23、24はこれで置いておいてください。

27は。

岡山委員 大丈夫です。

二宮主査 29、これはですね、やはり残して、全体に移したほうがいいかなという気がするんですが。石田先生のコメントの後ろぐらいに入れていただくと、セットで、全体事項に移動して、どこかで書いておいてください。

もし、置き場所についてもご意見等があればまたその後に検討させてください。

32は私の分は置いておいてください。

33はいいですか。

岡山委員 はい。

二宮主査 34、田辺委員。これさっき大分検討しました。

35、これは一つの助言ということでいいですか。

田辺委員 はい。

二宮主査 36も残ります。

38、40は、40はさっき叩いていただいたので、38もこのまま残してください。

41、42。「ネ」国における、それでお願いします。

等による調査を行い、DFRに記載すること、でしょうね。

ですから、多分42も調査し、あるいは調査を行い、かな。

あと二つ加わりました。これは先ほど。

岡山委員 二つ下のほうの道路横断、歩行者の次に等を入れておいてください、念のため。人間じゃないものも横切るかも。

二宮主査 45と46、これはこのまま。

以上で、よろしくお願いします。

篠田 どうもありがとうございます。

本日の助言、23個いただきました。これについて、今後メール審議という形で最終的に全体会合を出す前に確定をさせていただきたいと思います。全体会合が一番最初にご案内申し上げたとおり10月6日になりますので、まだまだ時間はございますが、とりあえず第1案、JICA事務局のほうから月曜日までには委員の皆様にお送りさせていただきます。ですので、1週間、2週間ございます。期間的には2週間ございますが、ちょっと便宜的な話ですが、例えば1週間と少し、連休を挟みますので、例えばですけども、1週間と少し時間を確保して、9月30日ぐらいまでにメール審議をいただいて、助言をさせていただいて、全体会合の準備をさせていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、月曜日までに第1案、9月30日までにメール審議を行っていただくという形にさせていただければと思います。

以上で、本日の全体会合を終わらせていただきます。長い間、どうもありがとうございました。

午後5時01分閉会