

パキスタン国
カラチ市内国道5号線改善計画
（協力準備調査（無償））
スコーピング案

日時 平成27年7月24日（金）13：57～17：35
場所 JICA本部1階 111会議室

（独）国際協力機構

助言委員（敬称略）

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
清水谷 卓 山口大学 大学研究推進機構 研究推進戦略部 URA
谷本 寿男 元 恵泉女学園大学 人間社会学部 国際社会学科 教授
/ 社会福祉法人 共働学舎 顧問
早瀬 隆司 長崎大学 大学院 水産・環境科学総合研究科 教授
米田 久美子 一般財団法人 自然環境研究センター 研究本部 研究主幹

JICA

< 事業主管部 >

竹内 博史 社会基盤・平和構築部 運輸交通・情報通信グループ 第一チーム課長
久家 隆裕 社会基盤・平和構築部 計画・調整課
恒岡 伸幸 社会基盤・平和構築部 国際協力専門員

< 事務局 >

渡辺 淳 審査部 環境社会配慮審査課 課長
土生 真弘 審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

松浦 真 株式会社アンジェロセック
山田 千晶 株式会社アンジェロセック
井手 佳季子 株式会社ポリテック・エイディディ

午後1時57分開会

渡辺 石田先生から20分ほど遅れますという連絡が入っていますが、時間も限られておりますので本日のワーキンググループを開始したいと思います。

本日はお暑い中お集まりいただき、ありがとうございます。今日はパキスタンのカラチ市内国道5号線改善計画準備調査ということで、無償の協力準備調査のスコーピング案になります。

本日は環境社会配慮審査課の渡辺が司会を務めさせていただきます。

諸注意となりますが、今日はコンサルタントの方がお見えになっておりますけれども、発言の際には、所属とお名前を言っていただいてご発言をお願いしたいと思います。

なお、本日の会議は全て逐語の議事録として公開させていただいております。

では、まず初めに、委員の中から主査をお決めいただきたいと思いますけれども。

谷本委員 私がやります。もう談合しまして。

渡辺 谷本委員がやっていただけのことですので。ちなみに来週、再来週の月曜日が全体会合ということで、大変恐縮なんですけれども1週間で助言案をまとめて頂きたいと思います。

谷本主査 短期決戦で、はい。

渡辺 はい、短期決戦でよろしく申し上げます。

谷本主査 はい。

渡辺 今日は八十数個、コメント、ご意見いただいておりますので、効率的にお願いしたいのと、あと、会議室が6時以降何か別の会議が入っていて、この部屋から立ち退かなくてはいけないということで、5時40分ごろまでに終了する必要があるということです、大変恐縮ですけれども効率的に進めていただければと思います。

では、谷本主査、よろしくお願いいいたします。

谷本主査 では、パキスタンのカラチ市内5号線ですね。もう資料を事前に、昨日の夜にですかね、いただいて、読んでいただいていると思います。数が多いものですから、後ろの時間の制約か何かありますから、1番からいきましょう、どんどん。

石田委員は後ほどということで飛ばして、じゃ、1番、清水谷委員からお願いします。

清水谷委員 側溝などの排水施設の未整備と、そういうものが課題になっているところで質問させていただきました。追加資料として、よくわかる資料をいただきまして、ありがとうございます。

以上です。

谷本主査 では、2、3、4を飛ばして、5番の私のところですね。ここのところは維持管理のことということで、少し後に米田委員も同じような質問をされています。やはり維持管理のことはどうしても気になるものですから、常にこういう聞き方をして制度をつくってください、予算を確保するようなど、人員も確保してください、機材

だけじゃありませんということを申し上げております。この辺も後ほどコメントとするかどうかは考えさせていただきますけれども、きちんと調査をして書いていただきたいと思います。これで結構です。

6番、石田委員は飛ばしまして、7番、米田委員お願いいたします。

米田委員 この石田委員のほうに書かれているような内容が本文に書かれてありまして、港がどこにあるのか、重要な場所だと思われるんですが、それと道路との関係が今の図ではよくわからなかったのので、入れてくださいということで、追加資料で入れていただきました。ありがとうございます。

谷本主査 はい。続けて、じゃあ8番もお願いします。

米田委員 8番は、なぜ11キロだけのプロジェクトなのか、なぜその11キロをやることによってその全体の流れが非常によくなるということが言えるのかというのが疑問だったので、こういう質問をさせていただきました。市内のほうから6車線に、カラチ市のほうでやると。そことつながったその先を11キロJICAがやって、さらにその東のほうは、もう港を過ぎた、港とカラチを結ぶところを過ぎた先で、お答えによると大型車が結構通るということですが、片道2車線でとりあえずは大丈夫だろうということですね、交通量的に。ということで、この11キロがまあ重要なんだということを理解しました。これは、このあたりはDFRでしっかり書いておいていただきたいなと思っています。

谷本主査 よろしいですか。

では、9、10と飛ばしまして。

米田委員 すみません、それでですね、10番が石田委員と書かれているんですが、10番は私の質問です。

谷本主査 10番、じゃあ、これは。

米田委員 はい。あともう一つ、23番も石田委員と書かれているんですが、私の。

谷本主査 じゃ、ちょっと修正をお願いします。米田委員で、23と10番。

じゃ、10番お願いします。

米田委員 10番ですが、ちょっと私がよくわからなくて、この基礎調査ということで、準備調査の前に基礎調査をやられているというところが、ちょっとよく、なぜなのかというところがよくわからなかったんですが、単に必要なだからというお答えなんですけれども、何かご説明がもしあれば、もうちょっと教えていただければと思ったんですが。

竹内 わかりました。非常に大規模な事業になるということが想定されまして、やはり協力準備調査の中で、社会配慮や環境配慮というところをこの短い期間で全てやり上げてしまうというところに若干不安があったところもあって、事前に現地でするだけの情報収集をやってもらうということで、この調査をスムーズにいかせようということで、事前に調査を行いました。

本番の調査で手戻りといいますが、現地へ行ったはいいものの調査で大変なことになるとか、そういうことがないようにという配慮で行っております。

米田委員 この説明を読ませていただくと、印象としては11キロだし、既存の道路の改修ということで拡幅も実質的にそれほどないというような話で、それほど大規模な事業という印象ではないんですけれども、やはりそういう前提でやられているということなんでしょうか。

竹内 そうですね、その現地のパキスタン側から見ると非常に重要な道路でもあり、できるだけスムーズに調査をやりたいということで、事前にできることはやっておこうという意向です。

恒岡 あと一つ、現在、道路のいわゆる敷地幅が150フィートで約46メートルの権利が、権利といいますが、その46メートルの道路敷地がカラチ市の開発計画の中で定められているということが、現時点では明らかになっているんですが、当時はこの道路自身が国からシンド州に移管されて、さらにカラチ市に移管されたというような経緯があって、道路の実勢としてはこういうふうな幅が確保されているけれども、権利関係とかも非常に、当時100フィートという話もあったり、250フィートという話があったり、その辺が非常に不明確でして、それによってPAPsの関係も変わってきますので、これも一つの理由であったというふうに考えています。

米田委員 わかりました。

谷本主査 よろしいですか。

米田委員 はい。

谷本主査 では、11番、関連しますので16、17と、三つ、清水谷委員、水の関係でお願いします。

清水谷委員 11番、水質の箇所で、上水道について解説をくださりましてありがとうございます。給水栓という意味だということなんですけれども、ということから、今から一つ質問させていただきたいと思います。給水栓は地下水から直接汲み上げるものということは、道路の脇のどこかにあって、その道路から何かオイルのようなものが漏れた場合、何か地下を經由してその給水栓から汲み上げた水への影響というか、そういうプロセスで影響が出る可能性があるという考え方でよろしいんでしょうか。

井手氏 社会配慮で入っておりますポリテックの井手と申します。地下水はインダス川の地下水で間違いないんですが、カラチ市の主な水源は、11キロの我々の東側の事業区域の周辺からさらに20キロ先の、インダス川のほとりにポンプ場がございます。ですので、ここで書いている地下水というのは、道路脇から直接汲み上げている浅井戸ではなくて、インダス川の旧河川敷に深井戸を掘って給水されている地下水ということになります。

清水谷委員 そうですか。では、今回水質を調査されるというところで、その給水栓、そのインダス川からの地下水から汲み上げる、その給水栓を調査するというのは、

特にどういう目的からそれをされるといことになりますか。何か具体的な影響があるんだということで、そういう可能性を持って調査をされることなんでしょうか。

山田氏 アンジェロセックの山田と申します。前の質問でもございましたとおり、実はこの調査は、協力準備調査前の基礎調査のときの結果であり、今回、一応結果として載せております。こちらについては、今、調査団の井手さんから説明があったように、実際に生活用水に使われておらず、また、対象道路の地下水から直接汲み上げて給水栓から生活用水として使っているというわけではございません。現時点において、載せる情報ではないのかもしれないんですが、調査として結果が出ましたので、少し、複雑な結果も含まれていますが、参考数値ということでご参照いただければと思います。

ですので、今回の対象道路の拡幅に伴い、こちらの給水栓から供給している水が何か影響を受けるということではございませんので、ご了承いただければと思います。

清水谷委員 わかりました。ありがとうございます。では、11番は結構ですので。

続いて、16番ですね。サンプル番号について、上水道の結果のサンプル番号についても追加資料をいただきました。ありがとうございます。問題、理解しました。

続いて、17番ですが、この給水栓は、飲料水としては使用されないということなんですけれど、もう、それは確実なんですかね。

山田氏 確実です。こちらの水なんですけれども、先ほどのインダス川からポンプで配水管を回ってまいりまして、高架水槽に一端上げた後、そこで濾過といたしますが、浄水はしておりませんので、生活用水ですので、そのままの水をまた配水管を回って給水栓まで来ておりますので、これに関しては、ごめんなさい、はい。

清水谷委員 そういった意味では、基準というのは環境基準と同じ基準を。

山田氏 飲み水ではなく生活用水ということですので、河川と、ここにも記載しましたが、地下水が飲料水として使われている場合のみ、河川とは別の基準を適用するということになります。

清水谷委員 ちなみに、この道路の近くに飲料水として使う、その水源というのは近くにあるんですか。

山田氏 飲料水としての水源は、水源というのは例えば河川であるとか、池であるとかということでしょうか。

清水谷委員 まあ結局、水源。

山田氏 飲料水においては、また別の水槽のほうに集めまして、そこで消毒をしまして配送しているというふう聞いておりますので、これとはまた別の飲料水の……別の組織に管理されている、その配水管というのがありまして、そちらを通じて町のほうに配水されているということですので。

清水谷委員 配水というか、給水というか。

山田氏 給水、はい、そうです。

清水谷委員 その水源は、やっぱりその上水の水源というのは、その道路から数十キ口離れているということですかね。

山田氏 ではない、はい、近辺ではないです。

清水谷委員 わかりました。ありがとうございます。

17番までは結構です。

早瀬委員 すみません、これ、17番の説明が私ちょっとわからなかったの、ちょっと、その「地下水は、飲料水ではなく、生活用水に使われているため」というのと、その次の「給水栓（地下水）及び河川は同じNEQSを適用します」というのは、この給水栓というのも飲料水ではないということなんですか。

山田氏 はい、違います。給水栓からは生活用水の水が供給されています。

早瀬委員 わかりました。ありがとうございます。

谷本主査 では、12、13、14、15は同じポイントを突いて、ミスじゃないですかということを指摘しました。じゃあ、代表して早瀬さん。これはもうよろしいですか。

早瀬委員 結構です。

谷本主査 じゃあ、12から15は修正をしてくださいということで、いいと思います。では、次、18番、早瀬委員、お願いします。

早瀬委員 18番ですが、ちょっと順番に読んでいったときに、22ページなんです、22ページの下から7行目、「パ国では土地は連邦・州が所有し、民間に対しては期限つき無償のリース」云々と書かれているんですね。そう思って読んでいたら、22ページのもうちょっと後の下から4行目のところには「民有地」という言葉が出てくる。それで、24ページのところは「民地」という言葉が出てくる。もう全く理解できなくなっちゃったんですけども、このあたりをちょっと説明していただきたいんですが。

井手氏 表の統一が不完全で申しわけございませんでした。いずれも同じ定義のものを指しております。道路用地ではない土地という意図で、どれも使っております。

早瀬委員 原則として土地は連邦・州が全部を所有している、というのは正しいんですか、これは。

井手氏 すみません、詳細に憲法から調べました結果、土地の所有権の民有ということは法的には可能なんですけれども、カラチ市の場合は地域に占める民有地の割合が3.9%になっております。残りの土地は、公的な機関が所有しております。国道の、我々の対象とする国道5号の南側については、全て国の機関が所有しております。北側については、国と州の機関が持っている土地と、それから、古くからの集落ということで恐らく民側が所有している、権利を持っていると思われる土地があるんですけれども、パキスタン全体として土地の登記という概念がまだ十分普及しておりません、遊牧の人たちなものですから、正確に登記されている民有地かどうかということについては、ROW内にはないということは確認しておりますけれども、その隣接地の状況まではまだ確認しておりません。

早瀬委員 その民有地が何%かあるというふうなお話しされたということは、少なくとも22ページの道路用地の部分の2行目から3行目に書いてある、「パ国では土地は連邦・州が所有し」という言葉は、これは間違えたということですか。

井手氏 そうです。申しわけございません。民間が所有することも可能です。修正いたします。

早瀬委員 わかりました。

谷本主査 では、修文をしてくださいということですね。

19番、清水谷委員お願いします。

清水谷委員 19番の質問は、この事前資料の25ページにモスクが恒久構造物として写真入りで紹介されていたのですが、これが違法建築かどうかという確認ですが、これは違法でつくられたということを理解しました。

この場合、違法だということで、もうプロジェクトをどんどん進めるといいますが、その土地の一部をもう、多分モスクも壊さないといけない状況ですよ。もうこれは、今、質問として、違法だからということで法に基づいてどんどん工事を進めていくというようなことをお考えなのでしょうか。

井手氏 事前資料の表の15番に、「公有地の不法占拠の禁止」という部分で、公的資産法、不法占拠撤去法というのが書いてございます。ある意味で非常に空き地が多い市でございますので、公有地に対して営利目的でまず建物を建てる、しかも行政がなかなか文化的、社会的に撤去しづらいタイプの建物を建てるということで、モスクあるいは結婚式場が公有地、あるいは民有のというか、集落内の低未利用地に建てられる例が非常に多くございます。その場合には、特にモスクの場合には、都市計画において宗教施設用地というのが一定割合で確保されておりますので、そこへの移転ということで、カラチ市としては肅々と公有地をオープンにするという事業を進めております。

清水谷委員 理解しました。ありがとうございます。

谷本主査 よろしいですか。

清水谷委員 はい。

谷本主査 では、20番は私のところですよ。非常に悩ましい問題です。ちょっと、回答は回答で、このようにしてくださいとしか言いようがないんですが、8番の米田委員のところの質問に関連して、町のほうからこの5号線の今回拡幅する区間の部分は、もう既に工事等は始まっているんですか。

恒岡 今の11キロの西側の都市部ですか。

谷本主査 はい。カラチ市が独自でやると。

恒岡 そちらは今、フライオーバーとか、いわゆる交差点の立体化、こういう事業を2カ所実施していますけれども。

谷本主査 拡幅そのものは、まだ……

恒岡 それは、もう6車線を確保しています。

谷本主査 もう既に終わっているんですか。

恒岡 はい、6車線を確保しております。

谷本主査 はい。じゃ、その西側の部分で、例えばライトオブウェイのところ突然建物ができるとか、そういう事例はなかったわけですか。まさしく、このここに今回書いておられる、まあ質問した点なんですけれどもね。まさにランドマフィアというんですか。そのあたりの、そういう。どうでしたか。

井手氏 今回の対象区間より西は本当に市街地内ですので、人の目もありまして、無理だと思います。例えば、道路に隣接している空き地があった場合は、その空き地に本体を置いて、このモスクが斜めに張り出しているみたいな形で、ちょっと道路側に出るといようなことが、今回の計画区域ではされているんですけれども、さらに西の市内に入りますと、もう、今6車線幅確保されている、その外側はもうびっちり立て込んでおりますので、新たに.....

谷本主査 バラックができるとか、そういうことはない。

井手氏 はい。

谷本主査 今回のところは、その危険性は、ある。

井手氏 今から着工までの間ということですか。

谷本主査 うん。

恒岡 今回の区間は、道路の幅員が46.7メートルで、これは6車線と、後ほど計画に出てきますけれどサービス道路の区間もありますので、今4車線として使っている部分から、その道路の敷地の間まだ両側10メートル程度、未利用地というか、あるいは車が走っていない道路敷地が残っているので、今申し上げたようにそういう路上、小売商が来やすいような状況ではありません。ただし、委員がおっしゃったような市内側については既に市街化が進んでいますので、そういう状況ではないということなので。

井手氏 補足させていただいてよろしいでしょうか。今、申しわけございません、ちょっと調査が先走りまして、現地での露天商等に対するインタビュー調査を始めているところなんですけれども、そのインタビュー調査に合わせて、このプロジェクトをカラチ市が計画しているという情報の普及も兼ねて調査しておりますので、希望的観測ではございますが、ここから先にそういった無用な投資をされる確率は、その情報提供をする以前に比べれば低くなるものと期待しております。

谷本主査 はい、なら結構です。余談ですけれども、ちょっと私がパキスタンの兄弟国のバングラデシュにいて、ご存じかもしれませんが東西のブラマプトラ川を連結するジャムナ橋のプロジェクトに関係していました。一夜にして何千というバラックのハウスが建ちましてね。これはもう情報が漏れているということで、もう現場に見に行きましたけれど、啞然というものを、これほど見事にビューティフルにつくるものかというふうに関心したものですから、ちょっと危惧ですけれども、こうい

う質問をさせていただきました。

きちんとカラチ市と話し合いをして、カットオフデートとかその辺をやってください。これはお願いをします。

じゃあ、21番、米田委員お願いします。

米田委員 先ほど出ました維持管理の話ですね。やはり今の状態が悪いという写真なども入っていますので、できましたとって、はいと渡して、そのままきちんと維持されるかどうかというのは非常に疑問な部分があると思いますので、検討していただきたいと思います。

谷本主査 よろしいですか。

では、石田委員がまだなので、代替案のところに進みましょう。

22番ですね。本件の代替案、いろいろとコメントが出ています。拡幅なんだからどういう代替案が本当にあり得るのかと、ルートはもうほぼ決まっているというんですかね、ルートは動かしようがないとすれば、何をもって代替案というのかなど。やはり代替案というのは、我々としてはつくって検討していただきたいということで、質問がいろいろ出ています。

私のほうから、22番ですけれども、ルート以外にその構造というんですか、組み合わせというんですか、そういうところ、考えられないかなということで、こういうふうなメリット、デメリットを検討していただけないかということで質問しました。お答え、これ、そういうカラチ市の意向というんですか、ルートとの関係も含めて、整合性も含めてですね、これしかないというふうなことを得ましたので、これは結構です。

では、23番は米田委員ですね。

米田委員 私は、そのパキスタンのことは余り何も知らないし、今回のようなこのサービス道路というのがついている道路というの、まあ見たことはあるんですが、どうやって使うものかなといつも思っていたので。

ご説明はわかりました。実際に具体的にどういうふうに使われるものかが、ちょっといまいよく、その本線と、その脇道との間の行ったり来たりがあるのかないのかとか、そのあたりがよくわからないんですけれども、とりあえずご説明はわかりました。

必要区間、このService Roadが必要な部分とそうでないところは、今、協議中ということでよろしいんですかね。

先ほど谷本委員がおっしゃられたように、何かそういうところとかも、いわゆる代替案として出てくるのかなとも思ったんですが、そういう細かい部分についてはもう全て相手側と協議して、一番いいと思われるものを決めていくというやり方なので、多分それが一番効率的なのだろうというふうに理解しました。

以上です。

谷本主査 よろしいですか。

米田委員 はい。

谷本主査 米田委員のところの質問と、まあ私、関係するんですが、ちょっと追加的に質問させていただければ。

バス停という概念はないんですか。どこでもとまる、途上国、多くの場合がそうです。降りたいところでとめてもらって、手を挙げたらとまってくれるという。

松浦氏 アンジェロセックの松浦と申します。対象区間には主にミニバスと呼ばれるものなんですけれど、バスが通行しておりまして、対象区間では今バス停、衛星地図上、グーグルなどでは一応バス停のマークが入っているんですが、具体的なバスがとまるようなスペースというのは、明確的に、こう施設的には設けられていないですね。まあ手を挙げたら今はどこでもとめられるような状況になっています。

谷本主査 そうすると、もう側道は、かなりそれで使われるということですね。本線上ではとまらないでしょう、彼ら。どうなんですかね、その辺。

松浦氏 やっぱり、とめやすいところでとまるというのが現地での使い方ですので、例えば仮にその、今回サービス道路にバス停を設けたとすると、そこまで本当に人が、バスが誘導できるのかどうかということですね、難しいところだと思います。

谷本主査 ですから、排水路の上のところにフットパスを設けて、そこを歩かせるということですね。これは先ほど質問をして回答を得ましたけれども、じゃ、そこで手を挙げてとまるのか、あるいは側道のほうで待っていて、来るのをとめる、呼びこんでとめるのか。この辺はもう入り乱れるというふうなことなんですかね。

松浦氏 今回の計画では、本線上のところにバスがとまって、交通を阻害しないように、バスレーンというかですね、こう、新たに一定間隔で設けまして、そこでFoot Pathを歩いているお客さんは、そこで乗降場みたいなものをつくって、そのそばにですね。ですので、バスは本線上からこうアクセスできるように……。

井手氏 すみません、社会環境からちょっと追加させていただきます。

先ほどおっしゃられた、川よりも西側のカラチ市内では、バス停の位置はほぼ固定されております。

谷本主査 市街地のほうでね。

井手氏 はい。なので、誰もバス停にしかバスがとまらない状況を知らないわけではないので、その文化をこの東のほうまでもなるべく伸ばせればということで、計画を立てていると思います。

谷本主査 わかりました。代替案のところの関係するところ……石田委員、いいですか。ちょっと進めています。

石田委員 はい、すみません。

谷本主査 後ほど戻ります。

石田委員 はい、お願いします。

谷本主査 じゃ、24番、清水谷委員。ちょっと進めましょう。

清水谷委員 24番で、チョウカンディ墓地の位置について質問させていただきました。追加資料が6ページに載せていただきまして、墓地の位置がわかりました。ありがとうございます。この時点では、以上です。

谷本主査 よろしいですか。

石田委員がここに来まして、じゃあ、石田委員、よろしいですか。

石田委員 はい。

谷本主査 では、1ページ目に戻りましょう。

全体事項のところ、2、3、4と石田委員のところですので、ここを少し、じゃあ、ここをお願いします。

石田委員 これは既に議論なされたのかもしれませんが。

谷本主査 まだしていません。

石田委員 していませんか。ほかの委員の方々の議論では、ないんですね。

谷本主査 ここはないです。

石田委員 全くないですね。わかりました。じゃあ私だけですね。

そうなんです、そうなんです。ここ非常に不思議な状況で、普通何か鉄道とかいうのが先にあって、道路が後になったと思うんですが、整備されていないわけですね。今後どうなんですか。整備されるような予定はあるんですか。マスタープランでは道路の交通容量を改善することが上位計画として決定されているということですけども、いかがなんでしょうか。そこが知りたかったんですね。非常に不思議な気がしたんです。

恒岡 今、先生おっしゃったようにJICAのほうで、今、先生がおっしゃったマスタープランを2010年に実施してしまして、この中で既存鉄道のカラチ環状線とその延伸、それからMRTとして2路線、それからバスルートとして、BRTですね、バス専用線ですね。このBRTを4路線かな、5路線ですか、提案をしてしまして、その提案と合わせてプレフィージビリティースタディーも実施してしましますが、今のところ、まだ準備段階、計画段階という状況です。

石田委員 すみません、もう少しだけ知りたいんですが、鉄道が実際に建設されてオペレーションは何年ごろを予定されている計画なんですか。2050年とかそういう、もう。

恒岡 鉄道のカラチは、カラチ環状線が1960年から90年ぐらいまで、一度開業されて、今、廃止というか、これをうちのほうで支援する計画が、あるんですね。鉄道、カラチ環状線、KCR。KCRが今、うちのほうで一応、準備調査ぐらいの段階ですので。

ちょっと不確かな情報で申し上げると申しわけないんですが、カラチ環状線、KCRと言われる、カラチ・サーキュラー・レールウェイ。これについては現在その日本から支援をするかという判断の調査をしているという状況ではないかと、非常に不確か

で申しわけありません。

石田委員 いずれにせよ、敷設ないしは供用の年月が、ばちっと決まっていたわけじゃなくて、まあ今調査中、計画中ということですね。

恒岡 はい。

石田委員 理解しました。

そもそも論をしてしまって失礼なのですが、この道路を広げることによって、今考えられているニーズは全て対応できるんですか。これは、そうか、拡幅するのでそれで大丈夫というお話ですか。

恒岡 一応、今回我々のこの11キロという非常に狭いエリアで需要予測もしていますし、それから、さっき申し上げました2010年の都市交通マスタープランのほうでも将来需要予測をしています。大体似たような結果が出ていますけれども、2030年には10万台近い交通需要になるということで、これは今回の狭いエリアのときには、その先生のおっしゃっている公共交通機関が整備できている、できていないとかというような判断ができないんですけれども、大きいマスタープランのほうの調査では、そういう公共交通機関が整備できた場合、できていない場合、それから道路についても関連道路の整備ができた場合というような調査を、いずれもしています。

いずれも大体10万台近くになるので、今回6車線にすると8万5,000台ぐらいのキャパ、交通容量になりますけれども、一定期間はあれですけど、長期的な将来計画でいうと、どうしてもそれは不足するというような状況ではあります。

竹内 後ほどの質問のところでも回答で出てくるんですけども、大体2025年ぐらいのときに7万5,000台まで増えていくと。この整備が終わって5年間ぐらいは、この大体3車線でちょうどいいぐらいの交通量になって、それから、今話の出た2030年ぐらいになってくると、3車線で足りなくなって、次の手というのが必要になってくるとい状況になります。

10年後を見越してということになると、過大な計画ということにもなってきますので、段階的に次の手、次の手と考えていくのが適切ではないかと考えております。すみません。

石田委員 わかりました。ありがとうございます。私は、ただ、パキスタンのこの地区については、この文章しか読んでいないので、そこから受けた印象では非常に急速な勢いで経済成長をしているということと、あと、その二つの経済成長の物流の拠点でもあるカラチや、それからカシム港というのが控えていて、距離は短いけれどもとても重要なので、工業生産や経済発展のキャパシティーの伸びを考えながらすると、ここはかなり、もっと予想より伸びるんじゃないかなと思っていたもんですから、私の心配は、実はこんなんでも足りるのかなと。でも、今そういうふうにちゃんと手を打つ考えがあるということでお話を受けたので、わかりました、納得しました。

じゃ、2、3、4はそれで。

谷本主査 よろしいですか。

石田委員 はい、大丈夫です。

谷本主査 じゃ、めくっていただいて、6番。米田委員とほぼ一緒の質問ですけども、6番をお願いします。

石田委員 はい。図1に位置関係を追記しますって、これ、どこが追記されたんですか。

米田委員 港と、あと、その工業地域とか、そういう……

石田委員 これが追記されたんですね。わかりました。これで、なるほど、こんなところに港……カシム港というのが、図中の右側の縦に長い楕円のところですね。

米田委員 の、下のほうが。

石田委員 下のほうですか、はい。それで……

竹内 工業団地がここで、輸出加工地区がここです。

石田委員 カシム港は、その輸出加工地区の目の前ですね。

竹内 こちらです。

石田委員 それ。ああ、なるほど。カラチ港というのは反対側にあるわけですね。

竹内 そうですね、ここに。

石田委員 カラチ港とカラチ輸出加工地区とが離れているのは、カラチ輸出加工地区でつくったものは、カラチ港を通じて出ていくんですか。それ、名前がたまたま一緒なだけなんですか、カラチっていう。

竹内 名前が一緒なだけです。

松浦氏 そうです。名前が一緒で、原材料を入れて、この輸出加工区で物を製造して、それからまあ出していくという形になるので、基本はカシム港から原材料を入れて、この飛んだところで……

石田委員 入って。

松浦氏 その中で、加工してですね。

石田委員 カシム港周辺工業地区で加工して、またカシム港から出ていくと。

松浦氏 そこから出すというようになります。

石田委員 わかりました。ありがとうございます。結構です。

谷本主査 よろしいですか。それでは、9番。

石田委員 9番。この、とっても感心しない道路沿いの状況を改善しようとして、工事をつくれるんですね。これは後で出てくると思うんですけど、わかりました、じゃあ後でやります。9番は大丈夫です。

谷本主査 よろしいですか。

石田委員 はい、大丈夫です。10番は私じゃないので。

谷本主査 米田委員ですね。はい。そうなんです。

石田委員 それでもうよろしいんでしょうか。

谷本主査 はい、よろしいです。

石田委員 ありがとうございます。

谷本主査 それで、25番で、また石田委員、お願いします。

石田委員 代替案における評価は二重丸と、丸と、あと二つくらいあるんですかね。何ですか。評価の基準を教えてください、何段階ですか。

松浦氏 二重丸と丸と三角です。

石田委員 三角か。わかりました。そうすると、ここは「生活環境への影響/公害」の評価を、そうか、三角にするほどでもないから、まあ丸であろうと……なるほどね。

早瀬委員 これ、私も27にも関係しているんですけど、渋滞予測をやられていて、それで8万6,000台、日当たりということを言われているんですが、具体的にどういう方法で予測されているんですか。トレンドですか、それとも将来の活動量を振り分けているんですか。交通量予測。

松浦氏 具体的には、例えば乗用車と貨物車で異なりますので、トレンドが。乗用車は例えば人口のトレンドですとか、貨物車ですと経済、GDPとかですね。あと、ここは非常にモーターバイクが4割、台数でいくと4割ぐらゐを占めているものですから、モーターバイクについては近年の登録台数のトレンドなどを参考にしています。

早瀬委員 そのときに、例えばその活動量の振り分けのときに、鉄道との振り分けだとか、そういうこともあるだろうと思います。そういう不確定な要因というのも結構ある、もちろんたくさんありますよね。

恒岡 今回は、断面交通量だけで、この11キロに限っては、断面交通量の今申し上げたような車種別の伸び率を使っていますので、機関分担はできていません。ただし、機関分担は先ほどの都市交通マスタープランのときにやっています、それと概ね大きな乖離はないというふうに見ています。

早瀬委員 わかりました。

清水谷委員 関連して質問させていただきたいのですが、そのときに、11キロの区間で今そういう予測をされているんですが、その11キロが終わった後のその道路が、急に幅が狭くなったために、結局それがボトルネックという形で、その渋滞を結局発生させるというようなことは、考えられないんですか。

恒岡 交通の伸びを予測するときには、キャパシティーがどれだけあるかというのは無視して考えていますので、そこが、計算上の問題ですけれども、今は現在の交通量に対して、経済指標で伸びを出しているの、交通のキャパは考えません。ただし、それを流したときに、先生がおっしゃるように、先でボトルネックがあれば渋滞が発生するよということなのですが、それは交通容量とは関係なく、まず配分処理します。ただし、今回の場合にこの東側の区間は今と同じ、拡幅をしませんので、そのまま4車線の状態の道路がずっと続くんですが、市街地からどんどん離れていくので、今回の

11キロのように沿道の側方からの妨害というか、そういう妨害交通がほとんどないので、実勢としては交通容量はかなり、同じ4車線でも高くなります。

したがって、交通渋滞そのものは当面発生しないと、今おっしゃったような形の交通渋滞は発生しないというふうに考えています。

清水谷委員 わかりました。ありがとうございます。

谷本主査 よろしいですか。どうぞ。

石田委員 戻りますけれども、パキスタンでしょう。排ガス規制あるんですかね。車検みたいなのはあるんですか。途上国って普通ないです、そんなものは、そんなことしたら、みんな生活成り立ちませんもんね。やらないですよ、そんなことね。

井手氏 ただ、車は非常に新しいです。びっくりしました。しかも日本車ばかりです。

石田委員 じゃあ、黒い煙を吐いたりだとか。

井手氏 めったに見ません。

石田委員 なるほど。バスなんか、いかがですか。

井手氏 めちゃくちゃ古いんですけども、黒い煙は吐いていないですね。びっくりしました。CNG化は相当進んでいます。

石田委員 なるほど。じゃあ、バイクはいかがですか。

井手氏 バイクも、バン格拉みたいな水冷の白い煙を見ていないです。バイクはインド製、中国製でしたけれども、それほど問題はなかったです。

石田委員 わかりました。それを現地で確認されたのであれば、はい。

山田氏 すみません、一応、工場からの排ガス規制というものだけがあるので、車については今、確認をしていないんですけども、排気ガスに関する規制については、工場からの排ガスだけなので、今のところ確認できていないです。

石田委員 わかりました。でも、今、現地実際に目撃された情報で、かなりほかの途上国とは違うんだなというのが予想できました。はい。じゃあ、ありがとうございます。25番は結構です。

谷本主査 よろしいですか。

石田委員 はい。

谷本主査 26番、清水谷委員。

清水谷委員 私の質問は、今回、第2案が示されていまして、それについてなんですが、形を見る限りかなりいびつな形に見えます。それで、大型駐車場というのがありますが、そこを経由すると、ある意味その経済的な効果も見込めるということで、通すことによってある意味メリットもあるということであれば、なぜ、その今、墓地の近くから急に曲がって、そういう突然、当初ある現状の道路から外れてそこから出るのか。もう少し近寄ってから緩やかに立ち上がって、大型駐車施設のほうに向かうような形であれば、もっとスムーズに見えます。

回答をいただいたんですが、その「設計速度80キロを満たすために、滑らかな線形」というふうにおっしゃられたんですけど、なぜか、これがかなりいびつに見えるので、もう少しその内側から立ち上げてもよさそうに見えるんですけども、そのあたりからですね。何かもう少し明確な説明というのは、いただけないのでしょうか。

松浦氏 その内側に、結構住宅街がこう立地してまして、今、三角の、もっと...

...

井手氏 チョウカンディ墓地の西側が相当、今、光のところのもう少し左が、最後の非常に稠密な住宅地になっておりますので、これよりも西側から分岐するというと、恐らく数百軒の移転が必要になると。

清水谷委員 そういった意味では、それよりも東側のほうで

松浦氏 東側にもですね、東側に特にその、そこからその緑の大型駐車施設のところに、また、ちょっとこの写真では見づらいんですが、大きな住宅街がありまして、そこを通すとかなりの住民移転が発生する。

恒岡 住民移転とあわせて、まずコントロールポイントとして、この墓地はかけられないということとですね。あと、本線から分岐しますと、また交差点ができるので、この交差点と余り近接したところには分岐できないと、いびつな交差点がそろうことになりますので。あと、今申し上げたように住宅密集地を避けると。こちらからはちょっと、こういうラインのほうがより滑らか、あるいはもう少し中に入ってからということなんですが、この辺で分岐しちゃうと、さっき申し上げたように交差点がまた増えちゃうという、近接した交差点が増えちゃうということになってしまいますので、少し、これ設計速度を80km/hなので、最小曲線半径200メートルぐらいで回していきますので、一応80km/hは確保しているという形になります。

いずれにしても、本線のほうが、現在のこのここでいう赤のラインより、なかなかいい線形の道路は計画できずに、こういう計画になるということになります。

清水谷委員 ということは、第2案というのは、とりあえずその第1案と比べて、住民移転が最小限の別のオプションだという、ベストオプションだということですか。

恒岡 ただし、用地買収はどんどん増えるということと、それから距離が延びちゃいますので、結果的に時間的には不利になるということ。

清水谷委員 わかりました。ありがとうございます。

谷本主査 いいですか。

27番は、早瀬委員、もうよろしいですね。

早瀬委員 27は、先ほどのあれですね。はい。

谷本主査 じゃ、28番。なかなか舗装の種類は、連続性の話、それから地下構造、まあ埋設物ですか。はい、了解しました。

あとは、やっぱり横断施設とかの話ですかね。はい。後段の部分はよく考えていたみたいということで、了解をしました。

29番、じゃあ清水谷委員お願いします。

清水谷委員 29番ですけれど、表20の代替案の比較表の中で、「社会経済・地域開発への影響」というところで、「現道を前提として進められている沿道の地域開発に沿わない計画となる」というところで回答をいただいたので、その現道というのはそもそも拡幅することを前提として、もうマスタープランのほうにも入っているということであつたら、それ自体は理解できたんですけれど、オプション2をつくる意味が何かなくなっているんじゃないかという気もするんですけれど。

恒岡 先ほどの、あの代替案の2。先ほど申し上げたように、かなり今の代替案の1が、技術的にもいいルートになっていますし、それから、もう既にライトオブウェイがずっと確保されているので、なかなかそこから外れて何か線を引くと、必ず見劣りがしてしまうので。まあ、正直申し上げますと、かなり別線の計画するのは難しい場所であるというふうに思います。基本的には先生がおっしゃるとおり、オプション2は要らないんじゃないかというふうに思っています。

清水谷委員 はい、わかりました。結構です。

谷本主査 よろしいですか。

30番、石田委員。

石田委員 わかりました。ご説明ありがとうございます。そういうことで生計に対して影響が出る可能性が残っているということ、はい、理解できました。

それから、工事中は……そうか、これ、あれですね、工事中からの影響が出るということは、露天商や沿道の店舗の人たちに対するステークホルダーミーティング、やるんですね、何回かに分けて。その中で説明なさせて、理解を求めていかれる予定ですね。

ステークホルダー協議にいったときに、また言えばいいですけども、今ちょっと単に確認です。そういうことですね。はい、わかりました。

じゃあ、結構です。大丈夫です。

谷本主査 いいですか。はい。

竹内 また後で、スケジュールなどは説明させていただきます。

谷本主査 そうですね。

じゃ、31番、清水谷委員。

清水谷委員 31番はゼロオプションについてですが、回答いただきまして、修正していただいているので、納得しています。ありがとうございます。

谷本主査 よろしいですか。

じゃ、スコーピングマトリックスいきましょう。

大気関係ですね。32番。村山委員も質問をされた、コメントされています。

では早瀬委員、代表して。大気環境お願いします。

早瀬委員 もともと環境基準が満たせていないというところで、また道路の拡張と

ということがあって、それでB+というのは少しおっとりし過ぎていませんかということなんですけれども、B±と修正するというようなご意見いただいているので、マイナスの面についても環境対策等検討していただくということで、よろしいんじゃないかと思いますが。

谷本主査 わかりました。

じゃ、34番まで、そういうことでしまして。

35番、続けて水質を、早瀬委員お願いします。

早瀬委員 その供用後の道路、周辺地域の開発だとか、そういうことに伴う累積的な影響と、それによる水質環境の悪化ということを懸念していますが、回答を読ませていただいて、対応策の提言を検討していただくということで、よろしいかと思っています。

谷本主査 米田委員、いかがですか、36番。

米田委員 1番で清水谷委員から質問が出て、そことかの図を入れていただきました。結局は雨水だけということですが、道路の汚れということか、そういうものが全て川へ流れていくのだなと思ってですね。先ほど清水谷委員もちょっとおっしゃりましたけれど、油とかも中にはあるかもしれないし。まあ、でも、どこもそういうものはあるものなのかもしれないのですが、そういうもので河川が若干汚れるということはあるのかなと思いました。ただ、比較的乾燥している地域のようにでもありますし、それほど雨の量というのも多くないんでしょうか。というところです。

谷本主査 私は37番で、ちょっとごみの問題がね、やっぱり気になって。別に今までの議論を蒸し返すわけじゃないんですけれども、雨水を排除して、まあ排水をして河川に流し込んでいくというのはいいんですけれども、そのときにごみと一緒に入らないかなというのが一つ懸念になっています。

これは調査団の方に調べていただきたいし、また、今までの状況で説明いただけると思うんですが、通過する車両からのごみのポイ捨てはないですか。

山田氏 そのごみ等の投棄が常態化されているかどうかという調査をしたわけではないんですけれども、環境コンサルタントによれば、パキスタン人として普通にゴミを外に投げるとするのは、特にナチュラルアクションみたいな感じで言っていたんですけれども、特に普通にやっている行為であるという。ただ、誰もがやっているというわけでもなく、じゃ、その量がどのくらいかということも、ちょっと今のところわかっていない。ただ、投げるものとしてはビニール袋であったりとか、ティッシュペーパーであったりとかということろまでは、聞き取り調査でわかっているんですけれども、それ以上のことは……

谷本主査 道路面はどうですか。側道の部分というか。

井手氏 すみません、京浜臨海部の緑地の調査をしたことがあるのですが、川崎市、横浜市の臨海部なのですが、中央分離帯の植え込みの中に弁当がらとかたく

さん捨てられていました。そういったものは一切見ておりません。沿道にレストランがありまして、物を食べる時は買ってきて食べるというよりは、駐車してそこで食べているんですね。基本にごみが出る生活というのが、例えばマンゴーを食べた後の種ですとか、今出たちょっとお菓子を食べた後の包み紙ですとか、そういったもののポイ捨ては、トラックドライバーに限らず市内でも見かけるんですけども、この沿道沿いで、例えば清掃員が出てこなければならぬほどたまっている箇所というのは確認しておりません。

谷本主査 それほど多くはないですか。

井手氏 はい。

谷本主査 排水の、またちょっと細かい話ですけども、排水溝、側道なんかについている、そこにごみが詰まっているというふうな状況は、見られたことはないですか。

井手氏 年間降水量が150ミリですので。水が流れている排水溝というのを2本しか見ておりません。

谷本主査 極論すれば、排水溝は要らない。

井手氏 市内はそんな感じで設計されています。

谷本主査 よほどでない限り。

井手氏 ただ、逆に一旦降ると相当な冠水をして、路面の破壊が進む状況になって

……。

谷本主査 集中的には降るということですね。わかりました。37番、了解しました。ただ、ごみはちょっと調べていただきたいなと思います。

じゃ、38番、早瀬委員お願いします。

早瀬委員 38番も、これで結構です。

谷本主査 39番は、先ほどごみのところで、37のところでもう聞きましたので、はい、了解しました。

40番、ちょっと悪臭という、排ガス、先ほど説明がありましたので、それほど悪い状況じゃないということですが、一応調べていただければ、評価も一応見直していただければと思います。了解しました。

41番、42番、石田委員お願いします。

石田委員 わかりました。10ページの地図を出してもらえませんか。対象道路周辺の自然保護区とかいうやつ。事前配付資料の10ページです、ごめんなさい。私は目の前に見えているからいいですけども、ちょっと皆さんと共有したいので。

これ、確かに離れていますよね。ただ、離れていることが免罪符になるかという、道路の場合いつもその話が出てきて、離れているから大丈夫って、本当かなと思いませんけれど。

これまだ出てこないで、私、自分のパソコン見ながら先に言いますけれども、例

えば、順番にいきましょう、41番。これ、流域でつながっていないんですか。何か非常に近いから、すごく気になるんですけども。いわゆる雨水が流れ込むというような。

井手氏 既に海なので、流域外というか、つながっていないかと言われればつながっているというか。

石田委員 この10ページに見えている真ん中、約25キロと下に書いてあるところに、水路のような形で入り組んでいますけれども、これは入江ですよ。湾ですよ、湾というか、海ですよ。

井手氏 もうマングローブですね。シュンドルボンと同じです。

石田委員 マングローブですよ。だからまあ、淡水と海水が激しく行き来する、汽水……

井手氏 激しいかどうか……。

石田委員 まあ汽水域ですよ。だから、汽水域として、河川が西のほうから流れてくるわけで、東のほうから流れてくるわけでしょう。東、まあ北西から。

井手氏 東ですね、はい。

石田委員 で、海水が右から、その図でいえば東から入ってくるわけなので、海水と淡水の移動は、あそこは結構あるはずなんです。だからこそマングローブが生育しているわけで。それでね……

井手氏 インダス川が相当東のこの辺なんですけど、インドとの国境近くなんですけども、そのほかのこのあたりの川は、ほとんど水がございません。要は集水域がシンド州内にあるような川の水は、生活排水であったり工業排水であったりという状況で、通年の流水があるとは限らない状況になっております。

石田委員 これ、もう少し拡大できている地図ってないんですか。

井手氏 今回の資料には入れていないんです。

石田委員 それで、ちょっと最初に戻りますけれども、その国道5号線の赤で囲んだ11キロメートルの対象地区に隣接するところは。

井手氏 一番は、このマリル川というのが主な河川なんですけれども、このさらに南側に今青くはなっておりますけれども。

石田委員 この図、もう少し拡大してもらえませんか。ちょっと小さ過ぎますね、これじゃ。もっと、もっとでかく。図だけ見えればいいですから、文章はどうでもいいから。そうそう、ありがとうございました。

だから、要するに、ちょっと知りたいなと思ったのは、その国道5号線対象地区11キロメートルの赤に、横一文字になっている赤のところから、そのマングローブが繁茂しているであろう箇所ですよ。それから、そこがマングローブ、そこはでも保護区でしょう。マングローブが繁茂しているのは、そのいわゆる水路のように見えている汽水域ですよ。その、約25キロメートルと文字で書いた下に、まるで河川のように

見えている、あそこもう汽水域だと思うんですけども、そこですよ。そここのつながりが、水としてのつながりがあるかどうかというのを一番知りたかったんです。

松浦氏 水としては、そうですね、少し北側にあるそのマリル川というところが河口に出るところで、今回の……

石田委員 マリル、その。

松浦氏 そうです、そこです。そこで終わって。

石田委員 斜めに。左下がりの横になっているやつ。

松浦氏 はい、斜めにこう、赤線の上、斜めに入っているところです。

石田委員 ただ、それは直接、多分流域、あそこはあれで丘があったりして、流域ないんじゃないですか。流域は違うんじゃないでしょうか。

山田氏 5号線と、その下のさっきおっしゃったマングローブのところの間につながっている小河川というのは、実はグーグルで見るとあるんですけど、実際、視察したところ、そこにもう水がなかったものですから、一応つながっている、海とその5号線がつながっている小河川というのを確認は今回されていません。

石田委員 ただ、物理的に河川はあるわけですよ、だから、雨が降った場合には。

井手氏 河川というか、ワジはあります。それで、非常におもしろいんですけども、全体が、この辺ちょっと高いんですけども……

石田委員 じゃ、ちょっと教えてもらえますか。例えば150ミリとか数十ミリの雨量というのは、普段は全く、度合いというか、ワジがあっても流れていないの知っていますけれども、僕はパキスタンは知らないですけど、中国でしょっちゅう見たのは、黄河流域で普段流れていないんですよ、やっぱり50ミリとか100ミリでね。ところが10ミリぐらいの雨が降ったら、そこは一挙に川になるんですよ。だから、たまたま調査に行ったときに流れていないという可能性があるんで、流れないということは、言うのはちょっと難しいかなと。

井手氏 はい、流れないわけではないと思います。削れているんですから、いつかは流れているんだと思います。

石田委員 そうですよ、そうですね。水があれば流れると思います。

井手氏 はい。微妙に全体がインダス川のデルタですので、河川の堆積地形があって、必ずしもきれいな流域界が書けるような地形にもなっていないです。見た目はほとんどフラットなんですけれども、微妙なでこぼこで、北側へ行くものと南側へ行くものが分かれていると思います。

石田委員 その中に……わかりました。ありがとうございます。ご説明ありがとうございました。

予測とか、影響がどの程度出そうかということは恐らく判断もできないし、難しいと思うんですけども。ただ、そういう状況であるということの記述はしてほしいと思うので、そこはコメントに書きます。

井手氏 わかりました。

石田委員 ありがとうございます。今ので、少し状況がわかってきました。

それからもう一つ、余り長くなってもあれなのですが、鳥、大丈夫ですか、本当に、鳥。この二つの保護区の間を行き来したりとかですね、渡り鳥とかの影響は出ない...
...まあ。

山田氏 下のインダス川に沿ったところで、こうシベリア、そのルートなので、一応、N5の上では確認されていないということは、環境局と、環境コンサルタントからは確認しております。

井手氏 北側の保護区が乾燥地系の鳥で、非常にドライです。シベリアのほうから来る水鳥はインダス川沿いに動いていますので、まあ、ちょうど間というつもりはないですけども、鳥の目から見ればつながったようなものだろうとは思いますが、この区間の工事で例えば粉塵だとか騒音だとかが影響を及ぼすような距離ではないというふうに考えております。

石田委員 ここはチョウは大丈夫なんですか。チョウの行き来は環境、まあ森がないから.....

井手氏 申しわけありません、今、少し雨降っているようなのですが、我々乾燥季しか見ておりませんで、昆虫類.....

石田委員 大きな森もないんでしょう、もう非常に開発され、尽くされてしまった部分。

井手氏 ないです、はい。中低木しか生えていない。

石田委員 チョウの場合は道路を横切るときにかなり被害に遭いますから、それが心配するんですが、そういう大きな森が左右にあって、チョウの移動ルートということになれば、まず大丈夫だと、はい。

井手氏 はい、森はないです。

石田委員 わかりました。じゃ、そこら辺も記述をしていただくということで、コメントしたいと思います。

すみません、長くなりましたが、ありがとうございました。状況よくわかりました。

谷本主査 42番いいですね。

石田委員 ありがとうございました。

谷本主査 43番は、やはり横断をするという道路がですね、そのときの事故の対策をきちんととっていただきたいということで、はい、修文をお願いします。

44番、石田委員。

石田委員 Cにしてください。ありがとうございます。以上です。

谷本主査 よろしいですか。

めくりまして、8ページ、45番、米田委員。難民の話。

米田委員 ご説明でわかりました。多分、ちゃんと調査をされているんだろうと思

います。

谷本主査 よろしいですか。

米田委員 それで、次の46番の村山委員のところの説明を見ていて、これ、「評価をB-と修正します」と書かれているんですが、これ44番でCに修正しますとされていて、実際にCになっているので、ちょっとこの回答の説明がよくわからないなと思ったんですけども。

谷本主査 44番のところ、雇用と生計のところの評価で、46番の雇用と、生計手段ですね。

米田委員 はい。説明の内容はどちらかというと何か事故の話のような気もするの。交通事故リスクがみたい。ちょっと、後で見えていただければいいのかなとも思いますが。ちょっとよくわからないなと思いました。

井手氏 よろしいでしょうか。雇用や生計手段等ということでまとめられているんですが、露天商に対する影響は調査をして判断しますということで、私個人としてはCで考えているんですけども。

谷本主査 それは46ね。

井手氏 はい。ただ、46番ですと、事故のことについて書かれておりますので、これについては、負の影響を予測して、道路の計画側で対応を考えていただいておりますので、事故のところは事故で評価させていただければと思っています。

米田委員 そうですよね。事故はもともとB±ですかね。なので、まあ、このあたりはちょっと整理していただければいいのかなと思いますが、追加資料の表ではCになっているので。

谷本主査 この辺は、雇用と生計の経済活動に関してはCの評価で、事故関係のところについては、事故のところでもとめるということで、よろしいんですかね。

米田委員 ありがとうございます。

谷本主査 はい。じゃ、そのようにお願いをします。

47番、米田委員、続けて。

米田委員 ジェンダーです。私もよく知らないですが、南アジアなので多分ジェンダーの問題は結構大きいのではないかと思います。とりあえず調査をしていただくということで、Cにしましたが、補償や生計回復では差別はないということだと、負の影響が想定されると書いておられるので、どういう負の影響を想定しておられるのか、ちょっと説明していただければと思ったのですが。

井手氏 いわゆる長い全身を覆う服を着ておられますので、なかなか道路を渡りづらいです。ほぼ、それですね。男性との違いというふうなことでは。

谷本主査 女性は、パキスタンの女性、ちょっとカラチは私知りませんので、マーケットなんか女性、行かれますか。

井手氏 男性が主流ですけども、女性もいないわけではないです。結構いらっし

やいます。

谷本主査 バングラデシュは、まず行かないですね、女性は。

井手氏 はい。あと、ちょっと意外だったのは、やはり生計のために家庭内労働、要は裕福な家のお手伝いさんとして日常的に働いている女性の数がかなりあります。なので、バスにしる、もっと小さいタイでいうトゥクトゥクの的なものにしる、女性がかなり通勤で乗っていらっしゃいます。

米田委員 不法なのかもしれないんですが、今のライトオブウェイのところにお店を出して何か売っていたりとか、そういうことはされていないんですか。

井手氏 果物屋さんの売り子としては見たことはありますが、やはり9割以上は男性です。

米田委員 そういうときに、例えばそれを補償するとか、あるいは何かかわりのものをというときに、男性に押しつけられてしまって女性の方が何も得られなくなってしまうとか、そういうような状況というのはないのかなと思ったんですけども。

井手氏 そこまでの詳しい調査は出来ておりません。

米田委員 わかりました。その辺もちょっと考えていただければと思います。

谷本主査 よろしいですか。

米田委員 はい。

谷本主査 じゃ、48番、村山委員の説明のところ。これは、地域の分断。これは、B-に修正ということで、よろしいんですね。

清水谷委員 ちょっとこれについて質問させていただきたいんですけど。拡幅工事をされることによって、歩行者はとりあえずどこかの交差点でのみ横断できる格好になるのでしょうか。それとも、歩行者はチャンスがあればもうどういふ場合でも、その6車線をどうにかして渡ってしまおうというような形の習慣があるんですか。

恒岡 基本的には中央分離帯のところで歩行者が先生おっしゃったように、どこでも渡れるようにならないような施設を設置するつもりではあります。したがって、交差点のところで渡っていただく。あるいは、必要に応じて、まだ検討中でございますけれども、横断歩道橋のようなものも検討する可能性はあります。現在は中央分離帯があっても、横断できるので、乱横断を繰り返している。

ただし、そんなに周辺が、いわゆる市場のところはそうですけれども、開発の単位が非常に、郊外に近づくにつれて開発の単位が非常に大きく、いわゆる商業地から、ここは基本的に工業用地ですので、したがって横断歩行者の数もそれほど市街地のようには多くないという状況ではあります。

清水谷委員 歩行者信号というオプションも検討されているということなのですが、場合によっては検討されるということですが。パキスタンではそういう電気による信号ってあるんですか。

松浦氏 歩行者信号、市内の中心部は信号、交差点と一緒に横断歩道の歩行者信号

がついている場所もありますので、そういったものを参考に。

米田委員 ついでに、歩道橋はあるんですか。

松浦氏 歩道橋もございます。

米田委員 市内にはあるという。

松浦氏 あるぐらいです、ええ。

井手氏 信号より多いかもしれないです。

谷本主査 治安の問題ないですか。歩道橋で。余り聞きませんか。

井手氏 外国人は襲われるという話は注意されております。ただ、現地の方は多分大丈夫。女性子供は、むしろ積極的に渡っていた気がします。

谷本主査 はい。じゃ、49番、米田委員。

米田委員 児童労働というのはパキスタンの場合あるんでしょうか、実際にそういうことは起きているのでしょうか。

井手氏 児童の制限が15歳、たしか15歳だったんですけれども、ILOの条約は批准しておりまして、そのところは施工業者が監督するというので、大丈夫だと思います。

米田委員 わかりました。

谷本主査 50番が、子供の権利について、村山委員ですね。修正をしてくださいと、はい。これは見直しをしてくださいということですね。

はい、どうぞ。

米田委員 すみません、それで50番に関連して、評価をCと修正しますというお話で、この追加資料のほうでそのCにはなっているんですけれども、この説明のところに説明が書いていないので、ここに書いてあるような説明を入れられたほうが良いと思います。

谷本主査 そうということですね。ありがとうございます。

51番、よろしいですね。早瀬委員、じゃあお願いします。

早瀬委員 よろしいです。これは、はい。

谷本主査 これでよろしいですか。じゃあ、環境配慮に進みましょう。

52番、米田委員。

米田委員 52番は結構です。

谷本主査 よろしいですか。

53番、石田委員。

石田委員 ご説明ありがとうございます。ただ、まあ、現況としてきちんと調査をなされた結果が書いてあったので、やっぱり相当、相当かどうかわかりませんが、余り体によろしくない、生活によろしくない、作物にもよろしくないものが結構、排水にも出ているわけなんですよ。これをどう評価するかなんですが、こういうものが今回の事業の工事による影響でさらにどこかに出ていくとかですね。何らかの影響を

地域なり人に与えることを促進するという事は、果たしてないんでしょうか。そういうことがちょっと心配になるんです。

松浦氏 工事、コンクリートとか、そういったものを外に流すということはございませんですね。あと、排水に関しては、宿舎ですとかそういったものは恐らく下水道が完備されている、その市内のほうで宿舎とかそういったものも、居住というかをしてですね。工事というのはやはり、トイレとかそういったものだと、トイレに関してはほとんど汲み取りとかそういったものを使っている。今、この外にそういった有害なものが出ないような形の計画にする……。

石田委員 工事に関しては非常に注意を払っておやりになられるということ、はい、わかりました。ただ、ここで調査点を4点ですか、されていると思うんですが、これって河川がどういうふうな形でなっているのか、画としてわからないので、先ほどのまた流域の話に戻るんですけども、それがわからないのでちょっと私、困っています。

井手氏 地形図がないんですね。

石田委員 地形図がないんですね。まあグーグルぐらいですね。

井手氏 でも、右に流れているのか、左に流れているのか。

石田委員 河川がどんなふうになっているのか、道路があって、道路を横切っているんですか、それとも道路の周辺にこう、横切るのはない……。

井手氏 横切るものは、ほとんどないです。

石田委員 道路の両側というか、南側とか北側のほうに河川が存在するので、そこをサンプリングしてきたというイメージでよろしいんでしょうか。

そうすると、そこに対して何らかの悪影響を、この事業なり供用時に与えるということは、余り考えられないということですね。

井手氏 路面排水が入り込んだときに、多少、現況よりは増えるのかもしれないんですが。

石田委員 排水として水の量が増えたとしても、有害物質の割合を増やすわけではないですね。

井手氏 4車線だったものが6車線になるという程度の増加です。

石田委員 わかりました。ありがとうございます。大丈夫です。

谷本主査 よろしいですか。

石田委員 はい、大丈夫です。

谷本主査 じゃ、54番、米田委員。

米田委員 54番、ちょっと悩ましいところで、余り現場が想像できなくて困るんですけども、更地というのが周りに多いということで、グーグルなどで見てもほとんど茶色いところで、空き地なんだろうけれども、生態系として一体これは何なんだろうというところがちょっと悩ましい状態です。かなり人為的なものであるとは思

んですが、ちょっとここは悩んでいます。

先ほど、ちょっと遊牧という言葉が出ましたが、このあたりでは道路脇に牛がいたりとか、そういうことはないという理解でよろしいわけですね。犬とか猫はどうなんでしょうか。野良犬、野良猫とか、そんな特に多いということはないですか。

井手氏 ないですね。はい。

米田委員 わかりました。とりあえずこれは結構です。

谷本主査 よろしいですか。

じゃ、55番、樹木。

米田委員 55番から、樹木の話ですね。57あたりにもつながっているんですが、一つ質問が、先ほどその、渡れないようにするというお話がありましたが、今、中央分離帯のところにある樹木を切る、あるいは撤去するという必要があるのかどうかというところを一つ伺いたいのと。というか多分、今あるものは全部取り除くというご回答だと思うんですが、それは切るのか、それともほかへ移植するのかというところを伺いたいんですが。

松浦氏 今の街路樹自体はそうですね、移植になると思います。

米田委員 移植になるんですか。その移植をしたりとか、植栽にしてもですが、かなり大きな木を植えかえるというのは、技術が必要だと思うんですけども、そういうものは彼らが持っているという理解でよろしいんでしょうか。そういう技術とか。

松浦氏 現地の……。

米田委員 その、市内に担当部署がありということですけども、そういうところ。

松浦氏 そうですね、担当部署、そういったところとも協議しながらということになると思います。

米田委員 街路樹を植えるということで、街路樹の樹種の選定も、今、協議中というお話がありますけれども、樹種の選定も考えなければいけないことだし、それをどの大きさに植えるのかということも、すごく実は難しいんじゃないかなと思うんですが、そういう技術が必要だったり、知識が必要だったりすると思う。その樹種の選定と、あとその木なり苗なりが確保できるのかということも、大事な部分だと思う。あとは、それを今度植えた後の維持管理がちゃんとできるのかというあたりで、実は結構難しい問題なのではないかなと思って、本当にできるのか、特に乾燥地でもありますし、できるのかなと思います。

一方で、街路樹は木陰をつくるという意味で、特にこういうところではやっぱり大事なものだと思うので、その辺は少し、相手側と相談して解決できる問題であればいいんですけども、必要であれば日本からもっと知識なりを持っていく、知識、技術を持っていくことも含めて、少し検討されたほうがいいのではないかなと思います。

以上です。

井手氏 すみません、1点だけ。今、苗の確保のお話がありましたけれども、今、パ

キスタン全体で木を植えよう運動的なものを作っておまして、シンド州でもちょうど我々が滞在していた5月くらいでしょうか、お役人が仕事を休んで木を植えるというようなイベントをやっておまして、相当、思ったよりも供給体制はしっかりしているような印象を受けています。

谷本主査 よろしいですか。

今ある中央分離帯には、樹木はあるんですか。

米田委員 写真には出ていますよね。

谷本主査 出ていましたっけ。

米田委員 事前資料の14ページで、こんな感じの写真が。

谷本主査 結構高木が植わっているんですね。

米田委員 はい。まあ、ばらばらなんですけれども。

谷本主査 そうなんですか、はい。じゃ、それで、サイドにも植えるわけですね。

米田委員 これ、今の真ん中のは、全部.....。

谷本主査 切っちゃうんですか。

米田委員 切るなり、抜くというか、して.....。

竹内 15ページの図9の.....すみません、この資料のような形になります。

米田委員 それで、渡れないようなものを中央につくってしまうということですね。構造物をつくって。

谷本主査 構造物ね。わかりました。じゃ、55番はよろしいですね。

56番の村山委員のところ、ギャップの話が、はい、書いてくださいということですね。

57も、よろしいですか、米田委員、10ページ。

米田委員 はい。決まりというか、法律は今はないけれども、検討中ということですね。

谷本主査 はい。58番も同じことを聞いています。はい。これで結構です。

59番、清水谷委員。

清水谷委員 工事宿舎からの排水や下水及び廃棄物の対策について、DFRに記載していただけるということなので、ありがとうございます。結構です。

谷本主査 ワークキャンプはどこか設けられるんですよね。業者の方がね、コントラクターの方がね。借地されて。

松浦氏 対象道路の現道沿いに、官地というか、市役所、今回の事業実施機関の市役所が所有している公有地がございますので、そういったところを、はい。

谷本主査 わかりました。

60番は、5万立米か。結構の量の土が発生するんですね。これは掘削土はまた使われますか、現場でも。余り使われないで、ほとんど廃棄になるんですか。

松浦氏 その材質.....

谷本主査 による。

松浦氏 ええ、材質による、材質といいますか、はい、によりますので。

谷本主査 基本的には、ラテライトの粘土質、このあたり。

松浦氏 砂が多いですね、はい。

谷本主査 砂が多いんですか。これはインダスの関係のですか。はい。余り、です
から使われないですか、工事には、再利用は余り考えていない。

松浦氏 そうですね、これから、今の現況の道路の上に新しく舗装がちょっと重なる
という形なので、砂がそのまま舗装、そのまま使えるかどうか、ちょっとそうです
ね、なかなか少ないと思います。

谷本主査 はい。じゃ、処理はお願いをします。それから、土砂なんかは運搬をし
てください。はい、わかりました。

では、61番、早瀬委員。

早瀬委員 結構です。

谷本主査 よろしいですか。

早瀬委員 はい。

谷本主査 62番、清水谷委員。

清水谷委員 騒音・振動を軽減させる対策をとってくださいということなんです
が、DFRに記載していただくことは理解したんですけど、実際に今回追加で配付された
資料等を見ますと、その3ページに騒音とか振動の測定値がありまして、基準値より
も実際、昼間はもう常に高い状態ですよ。それから、夜においても、もう基準値に
ほぼ近いような状態だということであれば、現状がそうだからといって、同じレベル
でいいのかというよりも、この改良工事をすることによって、この騒音・振動の基準
以内にその抑えるという工夫が必要になるかと思うんです。ですから、例えばもう既
にこういう数値を持っておられて、どういう、例えば防音、例えばその騒音を低減さ
せるための方策としてどういうことをお考えになっているか、ちょっと教えていただ
けないでしょうか。

井手氏 路面を改良することで、今後抑えられるということはあると思うんですけ
れども、あとは通行車両から直接発生している騒音に関しては、大型車、特にガスタ
ンク車と、あとタイヤの状況も非常に劣悪なタイヤのものを使っております。その辺
については道路の改善だけでは対応しかねる部分があると思います。

清水谷委員 ということは、具体的な対策というかが、ちょっと完璧な対策がとれ
ないのではないかとということですか。

松浦氏 外側に緩衝緑地帯というんですか、それを設けるということは、限られた
空間の中で、外側に、外端に設けるということは、今回の計画では入れておりますけ
れども。

井手氏 本質的で大幅な改善が期待できるというプロジェクトではないかなと思い

ます。

清水谷委員 例えば、日本の事例で申しわけないんですけども、例えば神戸から大阪に向けて阪神高速があって、下に43号線が通っていると思うんですが、あの地震の後、車線が一つ狭くなって、でも、その夜間を通行するときには、沿道の民家にできるだけ影響が少ないように中央を通りなさいというような指導が出ているかと思うんですよ。例えば、少なくとも夜間の通行において、多分夜間であれば車の数も、量も減りますから、そういう中央とか、できるだけその道路の内側を通るような指導をかけることは可能なんですかね。そういうふうに申し出るといいですか。

井手氏 一つには住宅地の中を通っている道路ではないんですね。むしろ車から。

清水谷委員 逆にそういう回答であれば、じゃあ、この環境基準だとかが全然意味がなくなってしまいますよね。結局、住民のところから、民家から遠いから環境基準を、今おっしゃられているような理由でいけば、オーバーしても別に問題ないんじゃないかというような言い方に聞こえてしまうんですけども。

井手氏 オーバーしてよしいという意味ではないんですけども、沿道の人たちはここを通っている車を相手に商売をしている人たちなので、昼も夜もあいているんですけども、そういうところではあります。

竹内 ご質問のほうは、「騒音・振動を軽減させる対策を検討し」ということでご質問されていて、今、回答している中では、道路側でできることとして、路面をよくしていく。あと、緩衝用に植林をして、それが少しでも改善の対策になっていくというところをご説明できるかなと。あと、側道部分ではなく中央の3車線のほうがやはりメインの道路なので、そのコミュニティ道路である側道のところは夜間などは余り多くは通らなくて、高速車両は真ん中の3車線を通っていくというようなところは、道路として対応できるというところは書けるかと思うんですけども、そういう書きぶりだけでは厳しいでしょうか。

清水谷委員 具体的にはもう既に基準を超えているところがありますから、この道路の改良を機に、いかにその基準以下に持っていかというか、工夫をしていただきたいというのが、こちらの私の希望であります。そういった意味で、予測評価をされたときに、やはりまだ基準より高くなるということであれば、やっぱり特別な対策というのも検討していただくことも必要ではないかと思えます。

実は関連して66番のほうでもやっているんですけども、緩衝地帯の幅や植樹のデザインなどを検討してほしいというようなことだったんですが、例えば3メートルから5メートル幅がありますと。例えばその3メートルしかないところで、5メートルあればまだその木の受ける騒音を低減する効力というのも上がると思うんですけども、例えば狭いところにおいては、それはどういうふうに対策をするのかと。例えば、日本と同じように何らかの形でその防音壁のようなものを具体的な箇所においては設置するというような対策も検討の一つに入れていただくことは可能なのでしょうか。希

望としてはそういうところなので。

谷本主査 学校とか病院とか、そういうふうな防音壁になるんですかね。

松浦氏 今、現在ちょっと防音壁までは検討していないんですが、そういった場所においてはその側道を、そういった保全対象側に近くなりますので、そういったところのスピードが出ないように少しシケイン状の、日本の少しスピードが出ないような形ですね。道路をちょっとツイストするような形の提案とか、そういった形で騒音、車両から発生する音自体を低減するようなものを、サービス道路の中で検討したいとは思っておりますが、ちょっとその物理的な遮音壁までは、現在のところは検討しておりません。

清水谷委員 わかりました。

谷本主査 何か対策を考えておくというあれで、よろしいですかね。

清水谷委員 そうですね。はい。

谷本主査 63、米田委員。

米田委員 63番は、回答でわかりました。クリニックがあるということで、調査を。このクリニックの場所というのは、ほかの調査地点とはまた違う場所ということで。

山田氏 これまで調査した地点とは別の、新規の場所になりますので、別の場所になります。

米田委員 やはり今までのデータでは、もう使い回しはできなくて、新しく調査をしなければいけないということですね。

山田氏 はい、おっしゃるとおりです。

米田委員 わかりました。

64番も、回答でわかりました。私は多分、2010年と今ではかなり違っているんじゃないかなという気がしますが、そのあたりは調べてください。協議してください。

65番も結構です。EIAの中身ということで、スコーピングマトリックスとかという言葉がなかったのがちょっと気になっただけで、ご回答で了解しました。

谷本主査 じゃ、66番、清水谷委員。

清水谷委員 先ほど一緒に質問させていただきましたので、ありがとうございます。

谷本主査 そうか、そうですね。一緒に考えてください。

じゃ、社会配慮のほう、67番、石田委員、68番、続けてお願いします。

石田委員 68番をまず最初に教えてほしいんですが、Service Roadと普通の車道の間であって、これ人が、Foot Pathだから人が通るということですね。

松浦氏 歩道です。

石田委員 歩道ですね。

恒岡 はい。

石田委員 その歩道の外側に、その近隣にこう行く車のためのService Roadがあるわけですね。これ、こんなもんで大丈夫なん……いや、設計をよく知らないんです

けれども、これは普通の幅なんですか、2.0から3というのは。両側、あれだけ車両がびゅんびゅん飛ばされると、とっても怖いんじゃないかなという。あれが木の内側、木の左側というか、木の右側のほうにあるんであれば2メートル、3メートルってわかるんですが、木の反対側は要するに家屋ですから、とか公園だったりするんですね。道路に挟まれたところの人たちは2メートル、3メートルというのは、基準としてはオーケーなのかなと思って、そういう質問をさせていただきました。

谷本主査 それは、22番の代替案のところで、私も質問したんですけども。

石田委員 そうなんですか。どういうお答えだったんですか。

谷本主査 やっぱりお答えは、カラチ市役所の考え方。

石田委員 はい。基準であると。

谷本主査 基準であるということで、Drainage上、上のところを人間は歩いてくださいと、そこでミニバス等が来たらとめて乗り込んでくださいと。

石田委員 それは、Service Roadのほうじゃなくて、逆のメインロードのほうなんですか。

谷本主査 うん、メインロードのところでもとまると、はい。

石田委員 わかりました。

谷本主査 何か私もね、ちょっと怖いなど。

石田委員 ええ。そうすると、住民ないしはその近隣の人たち、そこら辺でご飯を食べている人たちとか、働いている人たちがバスに乗ろうとするときは、Service Roadを横切って、Drainage、Foot Pathまで行って、そこで初めてバスに手を挙げて乗り込むという構造なんですね。

谷本主査 が、起こり得るんでしょうね。

石田委員 通勤している人たちは。もちろんバイクの後ろに乗っかってくる人もいるでしょうし、激しく往復するミニバスとかバスに乗る人も恐らくいるんじゃないかと思うんですけども、その場合はService Roadをとにかく横切らなきゃいけないわけですね。

そうすると、67番の私の質問に戻ってくるんですが、そこは安全性はどういうふうに担保されると考えればいいんですか。

恒岡 サービス道路はそれほど連続して走るというよりも、本線を走ってきて、6車線の本線を走ってきて、沿道側に、ちょっと流れるだけなので。

石田委員 そうです、両側の、用事があるところに流れて、また本線に合流するという人たちが、工場や何か、出てくるんですよ、はい。

恒岡 そうですね。したがって、速度を落とす工夫は、ランプを入れるとか、いろいろあるかとは思いますが、そのランプで車両の速度が落ちたところを、まあ歩行者がうまく渡るといような、少し、あの。

石田委員 タイミングを図りながら、はい。

恒岡 やっていただくのかなと思って。あと、そのFoot Pathは先方の基準そのものなのですが、一応マウンドアップしていますので、もし必要であれば、この6車線の車道側のほうには何か防護柵を入れるほうがいいかもしれない。

松浦氏 現在、ちょっと資料で差しかえさせていただいたんですけども、差しかえ資料のところの5ページのところ、車道側のところには今、植樹ますを設置しまして、少し物理的に分離しております。これはちょっと、はい。

谷本主査 5ページにありますか。

石田委員 下のほうに16って書いてあります。上、右上隅に5と書いてあります。

谷本主査 そうか、すみません。ありました。

石田委員 そこに……。

竹内 ちょっと、ますというか。

谷本主査 何か設けるということですね。マウンドを設けるか、飛び出さないように。

竹内 植樹ボックスということだったので、まあ。

石田委員 ますます狭くなる。

竹内 そのかわり3メートルとってあります。

井手氏 カラチの一番のメイン道路で、シャライファイサルという道路があるんですけども、それとほぼ同じ断面構造になっております。やはり、沿道に商店とか銀行とかが立ち並んで、アクセス道路を渡ってバスに乗りに行くというような構造が、シャライファイサルの構造になっています。

石田委員 決して、だから特異なものではなくて、もうカラチの人たちはよく知っている構造なわけですね。

あと、先ほどのスコーピングマトリックスのお話に出ていましたけれども、これ、横断する人はいますよね。メインに、こう、横切ろうとする人たちは。

恒岡 そうですね。これは、先ほど申し上げたように、あの交差点であったり、そういうところで横断してもらうように誘導する。

石田委員 わかりました。そうすると、その交通教育なり何なりかを入れるということですね。普通、交差点なんか、こういう、要するに、ほぼこれ産業道路ですから、ここにその交差点を設ければ新しく道路をつくった意味がなくなりますものね。

恒岡 現在、既にこの11キ口の中で。

松浦氏 四つ、交差点あります。

石田委員 交差点はある。

恒岡 はい、交差点4カ所あります。

石田委員 ええ。ただ、住民わざわざ交差点まで歩いて……。

恒岡 かなり間隔がまだ広いのでですね。

谷本主査 2キ口、3キ口、あいていますよね。

恒岡 はい。必要に応じて、その横断歩道。

石田委員 いや、横断歩道で車がとまるわけじゃないですよ。

恒岡 すみません、横断歩道、歩道橋です。

石田委員 途上国でとまるわけじゃないと思いますよ。

恒岡 いや、すみません、歩道橋です。言い間違えました。

石田委員 わかりました。ありがとうございます。

谷本主査 よろしいですか。このあたりもいろいろと課題がありますね。

69番、米田委員。

米田委員 69番ですが、43ページにユーティリティに関して移設の可能性のあるようなふうに書かれているんですが、21ページのほうは移設は予定していないというふうに書かれていて、それでこういうふうに質問させていただいたんですね。結局、移設は必要なんでしょうか、必要ないんでしょうか。

松浦氏 部分的には必要になります。排水路を今回横に走るものを入れかえたりしまするので、どうしても当たってしまいますので、そういったものは移設と、あと地上でやっぱり電柱部に当たったりしますので、そういったものはなるのですが。

米田委員 わかりました。住民の方が心配しておられるようなので、なるべく影響が出ないようにやっていただければと思います。

それから、70番については、了解しました。

谷本主査 71番、石田委員。お願いします。いいですか。71、72と。

石田委員 現在のところ、確認されているんですか。移転することはない、これからまだお話しするんですよ、店舗の人たちとは。

井手氏 道路用地外の店舗になりますけれども、こういう計画がありますがという話を、これからします。

石田委員 そうですよ。それだったら移転希望の方も出て……まあ、それはわからない、はい。

わかりました。

谷本主査 工事をやっている過程で、工事の過程で、やはり営業の障害を受けるようなことは当然考えられる。例えばレストラン、仮にレストランとか。

井手氏 一つには、例えば車の修理屋ですとか、レストランですとか、工事のワーカーさんとか重機とかでメリットを受ける可能性もないわけではないと考えています。デメリットについては……

谷本主査 けれども、重機が本当に動き回っているから、お客さんが来られない、来ないと。

井手氏 デメリットに対する対策については、道路計画のほうから72番のところに回答を書かせていただいております。

谷本主査 じゃ、そこへいきましよう。石田委員。

石田委員 要するにROWを全部使ってしまって道路にするわけなので、今まで例えば野外に椅子だとか机を出していたところが、全部なくなるわけですね。そういうことへは何か配慮というか考慮は、いわゆる生計に必要な、まあ違法に使っていたのかもしれないませんが、慣習としてずっと使ってきたと。トラックだって車だって、そこに車をとめてご飯を食べられたけれども、でもそれが全部道路になるので、駐車場としても使えない。明らかに不利益が生じると思うんですね。そこら辺は、どうなんでしょうか。どういうふうにパキスタン側と考えていかれるようなご予定なんでしょうか。

いろいろな考え方があり得ると思うんですね。いろいろな考え方があり得ると思いますが、そこはもう全く無視して、道路だからということで押し通すのか、ある程度は補償の対象になるのか。何らかの相談事に乗るのかということになるのか、そこら辺、何か見通しがあるんでしょうか。それとも、そういうことはもう検討しない、もう道路をつくるんだから、それは立ち退きにもならないから、もう、今まで不法に使っていたんだし、対象ではないということなんでしょうか。

松浦氏 道路空間の中で、一定と書いておりますけれど、一部はそのサービス道路を設置せずに将来のために少し残す部分もございますので、そういったところは一応、空地というか、道路用地内の空地として残ります。そういったところだと、今使っているトラックなどは一応とめられるような形にはなりません。

あと、一応、道路用地、それ以外の道というか、レストランの間にも一応空地がございますので、そういったものを使って、まあ避けられるようであれば、一応影響は、今そういった影響を調査しているんですが、どうしてもそういったもので影響が避けられない場合は、支援というんですか、結果的には補償になるかもしれないですが、そういったものをちょっと、補償か支援ですね。そういったものは先方と協議していくという形になります。

石田委員 わかりました。その相談をしていくチャンスは、ステークホルダー協議なりRAPの中で、プロセスとして確保されているというふうに考えていいですか。

松浦氏 現在の中で、そうですね。

石田委員 カウンターパートもそういう理解をしていますか。

松浦氏 そういう、はい。

石田委員 わかりました。はい。

谷本主査 よろしいですか。

石田委員 何かコメントを書いて残します。

谷本主査 はい。では、73番、米田委員。

米田委員 73番も、さっきも少し出ましたモスクの移転の話で、実際には頻繁に行われていることであるということで、少し安心しました。

今回、移転のモスクは一つだけなのかどうか、ちょっとわかりませんが、モスクのための用地があるということで、その用地にもう既にモスクが建っていたりというこ

とはないんですね。じゃあ、なぜ今のモスクは、そのモスクのための用地にもっと前に移転しなかったんでしょうか。それは経費の問題なのでしょうか。

井手氏 お金を儲けたいので。

米田委員 道端のほうに儲かるということですか。

井手氏 ようです。あわよくば、その土地を乗っ取ろうという、はい。

米田委員 よくわからない世界ですけども、わかりました。

谷本主査 74番、早瀬委員。

早瀬委員 これ、まあガイドラインから、ガイドラインと整合性を保てる範囲内で協議・調整をしますという趣旨に読ませていただいているんですね。わかりました。

谷本主査 75番は、ちょっとくどいんですけども、きちんと書いて、もう一度入れてくださいということで、結構です。

ステークホルダー協議へいきましょう。

76番、清水谷委員。77、78、79、お願いします。

清水谷委員 まず76番ですが、「図10のEIA承認プロセス」の中でそれを読み取るとEPAがPublic Reviewerになっていると、Noticeなども行うということになっているので、パブリックヒアリングはEPAが開催するというのでいいですよということ、その理解でよろしいですか。

山田氏 そうです。パブリックヒアリングはEPAが主催することになっています。

清水谷委員 はい。その場合、JICAはどういう役割として入るんですか。

山田氏 パブリックヒアリングにおいてという理解ですか。

清水谷委員 はい。

山田氏 基本的には、これはEPAが主催ということですので、その例えば開催に向けた準備を一緒にやるとか、そういうことは一切ございません。なので、ただ、ここへの支援ですので、基本的には行われ……まあ、その進捗をきちんと把握しまして、それが予定どおり進むような形で、KMC、KMCが実施機関なんですけれども、支援は行う……適宜、支援は行うことになると思います。

井手氏 パブリックヒアリングで出された意見を踏まえて、EIAのリバイスではなくて、どうやら添付資料としてどんどん後ろにつけていくようなんですけども、それは事業主体のKMCが作成する責任があるわけですけども、そのあたりを調査団としても支援していくことになると思います。

清水谷委員 わかりました。

早瀬委員 パブリックヒアリングとスコーピングミーティングというのが、言葉を分けられていますね。通常、環境影響評価の際にはスコーピングの段階からできるだけ多くの人とコミュニケーションするというのが原則だと思うんですが、わざわざ言葉を分けて、それでそのスコーピング、パブリックヒアリングと、ステークホルダーミーティングですか、それで、その呼びかける対象だとか参加される方、情報を公開

する範囲が違うんですね、これは。

山田氏 はい。パブリックヒアリングと、スコーピングミーティングは、違います、対象者が。

早瀬委員 原則的にはその、両方ともできるだけ多くの人、できるだけ早い段階から多くの人に情報公開してやるべきであるというのが原則だと思うんですけども、そのあたりは何か特別な事情、さっきちょっとあったような気もしていますけれど、あるんですか。

井手氏 シンド州のアセスメントに準拠して実施しております。

早瀬委員 ただ、しかしJICAのガイドライン等でも、できるだけ早い段階から情報共有してということになっていますよね。

井手氏 要は、不特定多数の一般市民が最初のスコーピングミーティングには入っていないというご指摘かと思えますけれども。

早瀬委員 その不特定多数というけれども、さっきちょっと石田先生が質問されたときには、道路沿道の人たちだとか、そういう人も入っていないと。道路沿道の、彼らがステークホルダーだと思うんだけど。

山田氏 スコーピングミーティングはユニオン、町会長を呼んで、はい。

井手氏 町会長、副町会長までですね。

早瀬委員 何か代表者だけが出ているという話ですよ。

井手氏 はい。

早瀬委員 それで、代表者が出て、それで情報は公開されていないんでしょう、しかも。情報は公開されているんですか。特定の人に呼びかけて、特定の人と議論をして、その間だけで情報が共有されているというふうに感じちゃうんですけど。

井手氏 新聞記事には載っています。その程度。

早瀬委員 うーん、そういうことだよなあ。

井手氏 資料を一般配付するとか、ウェブに載せるということは、していません。やはり、カラチ市が一番怖がっているのは、先ほどの話に出ました、一夜にして2,000世帯がテントを張っているという状態は、起こり得ない話ではないので、非常に危惧はしております。

早瀬委員 うーん……。すみません、途中で。

清水谷委員 いいえ。

早瀬委員 続けてください。

清水谷委員 では、76番はわかりました。

次、77番ですけど、この内容で理解をしました。

78番ですが、専門家委員会というのがパブリックヒアリングの結果を参照することになっているということで、よろしいですかね。

あと79番は、スコーピングミーティングのときに出てきているUC6、UC4などの意

味について教えていただきまして、ありがとうございます。これで理解しました。

谷本主査 では80番、早瀬委員。

早瀬委員 いや、今、ちょっと。

谷本主査 出たわけですね。

早瀬委員 ええ。うーん。

谷本主査 そうか。どうしますか。代表だけ。

早瀬委員 JICAのガイドラインとの関係からすると、ちょっと歪んでいますよね。地域の特性もあるようですから、難しいところだと。

谷本主査 ちょっと考えてください、どうするか。

81番、清水谷委員。

清水谷委員 パブリックヒアリングの規模について教えていただきまして、ありがとうございます。200名規模で1回。長さが11キロなので、11キロのどこかの箇所、1ヵ所でなされるという予定ですか。わかりました。

では、82番ですけれど、表13の「パブリックヒアリングの概要」では参加者の多くが事業関係者のように見えると。被影響住民を特定して積極的に参加を促すことということで、回答をいただいたんですけれど、先ほど76番のときに回答をいただいたときに、パブリックヒアリングはEPAがやると。ということは、EPAが参加者を集めるというところで、JICAとしてはそれを開催するに当たって必要なステークホルダーをどういうふうを集めるというか、そういう必要のある人を参加させるために、どういうアクションをとってそれを確実にさせるという予定でしょうか。

山田氏 基本的にはEPAが、再委託ではないんですけれども、環境コンサルタントが中心となってEPAとして、主催者がEPAなので、その環境コンサルタントに今回私たちの調査団も一緒に働いているものですから、基本的に介入はもちろんできませんけれども、一応JICAとして情報は、例えばこういう形で何名、どういう、開催に関してこういうふうに、周知するのが新聞なんですけれども、その時期ですとか、どの程度の新聞記事になるかですとか、そういうところの進捗は追っていく予定なんですけれども、今のところまだ、どういうふうに参加を促すかという具体的な方法までが、情報が入っていないので。

井手氏 そうですね、スコーピングミーティングのときも同じやり方だったんですけれども、最低限入ってなければいけない人たちはこういう人たちだよという協議を、このコンサルとしていまして、それにコンサルのほうで、これとこれとこれも入れていこうというようなことで、スコーピングミーティングの場合にはインビテーションレターを出しております。

なので、パブリックヒアリングは公式にはそういったインビテーションレターは多分出さない、出すか出さないかはちょっと、法規上は出さない、出す必要はないんですけれども、ただ、やっぱり今回もぜひ参加してほしい人たちはこれだよということ

で、事前にこれら欠かせない機関からの出席を確保することは可能だと思います。

清水谷委員 JICAのガイドラインにおいては、そういうステークホルダー協議において、影響を受ける住民を積極的に集めて意見を出してもらおうといえますか。それに対して、できる限り対応するというような姿勢だと思うんですけども、それをどうやって担保できるのかなというのが、やはりまだ不明確な感じで……

井手氏 沿道の商店会のようなものがあればいいなと思って、ずっと探しているんですけども、そういったユニオンが今のところまだ見つかっておりませんので、やはり地域の代表とすると、ユニオンカウンシルのリーダーを通して主だった地元のリーダー、少なくともリーダーが参加するようにして、関心のある人は誰でも来られる会なのでみんな来てほしいというような、ユニオンカウンシルのリーダーを通じたお願いになるのかなというイメージであります。

清水谷委員 例えば82番のところで私、コメントとして書いているんですけど、例えばそのコメントの後半の部分で「被影響住民を特定し積極的に参加を促すこと」というふうに、JICAに対してこうお願いするような文言にしているんですけども、そういう言い方ではよくなくて、そういうお願いをEPAに対してお願いすることになるのでしょうか。でも、契約者……

井手氏 シンド州は審査者ですので、事業主体であるKMCに対して、調査団から提言するという話かなと思います。

清水谷委員 事業主体ですけど、開催するのがEPAですよ、でも、パブリックヒアリング。

井手氏 パブリックなので、誰が来てもいいので、そこにKMCから送り込んだ人が来てもらって構わないので。

清水谷委員 ということは、カラチ市に対して、JICA側からお願いするということですね。

井手氏 はい。今回のJICAのカウンターパートはKMCですので。

清水谷委員 KMCで。わかりました。ありがとうございます。

谷本主査 まあコメントを考えてください。

清水谷委員 はい。

石田委員 パブリックヒアリングって1ヵ所でやるんですか。

山田氏 はい、1ヵ所です。

石田委員 それは沿線の住民の人たちは来やすい場所なんですか。

山田氏 まだ会場は決まっていないんですけども、200名が入れる会場となりますとかなりの会場になるので、一応、例えば町中でやってしまうとかなり沿道から離れてしまうので。

石田委員 対象地区から離れてしまう。

山田氏 そこはまだ、ごめんなさい、会場については決まっていないのですが、な

るべく沿道に近い場所で探す。

石田委員 その対象道路に近い場所で。

山田氏 はい、ごめんなさい、対象道路に近い場所で開催できないかという打診はしております。ただ。

石田委員 女性はよく参加されるんですか、パキスタンの場合は。

山田氏 はい、女性も。一度、別の案件のパブリックヒアリングに参加したんですが、参加しておりました、女性も。

石田委員 それはNGOとか意識が高い人じゃなくて、本当にその一般の女性も来られる。

山田氏 ではなくて一般の、はい。

石田委員 ということは、どれだけ彼らが自分に関連するかということがわかるかどうか、一つみそなんじゃないですか。そうすると、そのパブリックヒアリングをやりますという広報の仕方そのもの、ユニオンチェアマンに任せることだけでいいのかなという気もするんですが、それはどうなんですか。

山田氏 新聞とユニオンチェアマン、あとはスコーピングミーティングで女性の大学の方ですとか、女性の方も来ていたので、そういう方から……

石田委員 伝えてもらうと。

山田氏 その情報を、かなりジェンダーの専門家の女性とか、何人かそれが来ていたので、その方を通じて、新聞だけでなく、ユニオンカウンスルとともに周知に、周りに情報を流していただくことになると思います。

石田委員 恐らく、私も言い方があれですね、女性とか子供っていうマスで捉えたときに、実はその中でマージナルされている最貧困層とかが抜け落ちるんですね、完全にね。だから、まあ、そこまで手を伸ばすのは本当に難しい話です。まあ、でも、できれば来てほしいですね。

山田氏 はい。

谷本主査 よろしいですか。

83番は、もう今、清水谷委員のところと同じだと思います。そうですね。

清水谷委員 はい。

谷本主査 ですから結構です。

84番、米田委員。

米田委員 私も同じように、その被影響住民の協議というか、意見を聞く場がないのかなと思って、それを見て、これはEIA関連のステークホルダーミーティングで、RAPの住民協議というのが別にあるんだなということに気がついたんですが、その説明が全くないので、説明してくださいということで、回答をいただきました。

確かにこれを見ればかなり、まあ、もうちょっと具体的な協議が中心になるのかもしれないんですが、そういうことをされるのだなと思って、今もう7月終わりに近くて、

沿道の商店等の協議はもうほとんど終わりなのかなと思うのですが、順調に進んでいるのでしょうか。

山田氏 はい。

米田委員 わかりました。

谷本主査 じゃ、85番、石田委員。同じ回答なんですけれど。

石田委員 今、米田委員がおっしゃっていただいたので、はい。

谷本主査 よろしいですか。

では、その他3点を、米田委員。

米田委員 これは、ほとんど細かいことで、86番はわかりました。TNTCの略を注をつけていただいていますので、ついでにBDLですか、ピロー・ディテクション・リミットについても注釈に入れていただいたほうが親切かなと思います。

ついでに伺いたいんですが、この「+ve」の「ve」というのは何の略なんですか。

山田氏 これ、「ve」というのがポジティブという、ごめんなさい、これ一般用語ではなく、使っている人が特定されるんですけれども、「ve」がポジティブという、陽性という意味だったんですが、誤記だということで、失礼しました。

米田委員 わかりました。じゃ、特に何かの言葉の略とかではなくて「ve」というのが。

山田氏 はい。

恒岡 「+」が前にあるので、Positiveの最後の「ve」と。

米田委員 Positiveということですか。

恒岡 はい。

米田委員 わかりました。

恒岡 「-ve」だとNegative。

米田委員 そういう意味ですか。なるほど。わかりました。

87番と88番は、了解です。

谷本主査 すごい業界用語。はい、よろしいですか。

清水谷委員 すみません、1点だけ。追加配付された資料の5ページの図11の計画道路の標準断面図のところですが、1点だけ確認させてください。Service Roadが一応計画されているというところで、でも、実際にはService Road or Future Expansion Areaというふうになっています。結局、騒音や振動の予測をするときに、この、将来ここが道路として車道として使われるといいですか、そういうところまで見るのかどうかというところなんですけれど、逆にそういう可能性まで考えると、もう影響評価をするのがなかなか複雑になって難しいのではないかなと思うのですが、例えば、そうであれば今回はService Roadということで下の「or Future Expansion Area」という、そういう可能性というのはとりあえず今のところはないというような考え方でいったほう

がシンプルな感じがするんですが。

恒岡 はい、そうさせていただきます。将来、本線が8車になるとか9車になるとか。

清水谷委員 そういう可能性があると言われると、そういうところまで考えないといけなくなってしまうので。

松浦氏 この「Future Expansion Area」の書いた意味なんですけれど、これは将来的に、今回整備しない副道、Service Roadのところ、将来的にService Roadが必要になったためという意味で書いておりました。

谷本主査 メインじゃないんですね。

松浦氏 メインという意味ではなくてですね。同じ断面でこう一定整備して、場所によってはService Roadを設置しない場所がございますので、そこを何らかの形で空地にしまして。

恒岡 そうすると言葉が悪いというか。

松浦氏 言葉がちょっと悪いということです。将来的に、KMCなどが副道が必要になったときに、自分たちで整備できる空間を残して……

恒岡 Service Roadか、Service Roadのためにリザーブしているエリア。

松浦氏 リザーブで。

恒岡 はい。すみません。

清水谷委員 エリアということで、わかりました。そういう意味であれば、そういう意味に書き換えてください。わかりました。

谷本主査 よろしいですか。

2時間15分過ぎました。10分、5分にしましょう、休憩。頑張る。それで、1時間ちょっとで、じゃあ、コメント、助言案をまとめましょう。じゃ、すみません、5分間の休憩ということで、21分、2分ぐらいから、すみませんが。

午後4時16分休憩

午後4時23分再開

谷本主査 じゃ、助言案の作成にいきましょう。

1番から順次やっていきます。どんどん、ちょっと1時間ぐらいで終わらせたいと思いますので。

1番から、清水谷委員。

清水谷委員 1番、落とします。

谷本主査 2番、3番、4番、石田委員。この部分はどうしましょう。

石田委員 じゃあ、簡単なコメントだけさせてください。恐らくもう既に、皆さん資料としてというか、またデータとして入手されていることだと思うんですが、「道路拡幅拡充計画に加えて、考えられている当地の交通政策についての記述を充実させること」と。そのあたりでやめておきます。

既に皆さんここに書かれている、下に書かれているところを使っただけでいい

いと思うんです。要は……

土生 交通政策についての記述を……

石田委員 「記述を充実すること」と。

竹内 全体的なマスタープラン、そういうところを記述してほしいということですか。

石田委員 そうです。こちらの懸念としては、道路だけ、要するに道路以外の鉄道だとかバスだとか、そういったところのものについても、パキスタンの事情を踏まえて書いていただきたいということです。

以上です。

谷本主査 じゃ、土生さん、お願いしますね、後でね。

土生 はい。

谷本主査 それでは、5番。これは維持管理のところ、米田委員と一緒にしてください。後半の私のところの部分ですかね。後半のところの、「KMCの維持管理体制」、「特に」と、「DFRに記載すること」と。

土生 5番、そのままいいですか。

谷本主査 5番の後半ですね。ページをめくっていただいて、「KMC（カラチ市役所）ですか」、ここから、「DFRに記載すること」という形で、一応助言の2として残してください。これは米田委員の。

米田委員 21番なんです。この能力強化あるいは能力育成というような内容も入れていただくとありがたいんですが。

谷本主査 じゃあ、「マニュアル作成の内部規定の整備、さらに能力育成」ですかね。能力強化。

米田委員 能力強化に関しては、この本事業の実施時ではなくてもよいというか、能力、何ですかね、「能力強化の検討を、本事業においては検討」なり「提言」でいいのかなと思うんですが。能力強化までは手は回らないと思いますので、事業の中ではできないので。そうですね、「提言として」とかある、それでいいですかね。

竹内 能力強化に関する提言を、この報告の中で出すということですか。

谷本主査 はい。

土生 この「整備」の後につながればいいですか。

谷本主査 どこへ入れようかな。内部規定の整備。

米田委員 その後でいいですかね。

谷本主査 じゃ、「あわせて、能力強化にかかわる提言を」ですかね。「今回の調査のDFRに記載すること」と。ちょっと文章は後で整理をします。

竹内 本事業の実施時に行われるということになると、ちょっとさっきの趣旨と違ってきますので、能力強化についてはドラフトファイナルレポートに強化の提言を書くという助言が出たということではないでしょうか。

谷本主査 能力強化は、じゃあ別の助言にしますか、別の機会がいいんですか。どうしましょう。

米田委員 本事業の実施時に行われるようにというのは、本事業を実施するときこれらが。

谷本主査 工事中。

米田委員 整備されているように、ということですね。能力強化は多分、工事中から始めて、供用時までにはやらないといけない部分ですね。

谷本主査 なので、内部規定の整備と、能力強化も工事中にやってもらったらいいいんでしょうかね。

米田委員 そうですね。

谷本主査 そのための提言を。

米田委員 じゃ、やっぱり「整備」の後に「能力強化」を入れるんですかね。

谷本主査 はい。じゃあ、すみません、土生さん、「内部規定の整備」カンマして「能力強化についても本事業の実施時に行われるように」と。「これらの点を提言として今回の調査のDFRに記述すること」ということで。

今回の調査でそういうことをアイデンティファイしてもらって、それを提言としてまとめてもらって、その提言に基づいて工事をやっている期間に、あるいは供用時にわたってでも、それが実行されていくようにしてくださいと。だから、二段構えです。提言を今回まとめてください。その提言が実行されるようにしてください。

土生 今おっしゃられているのは、その本事業の一部として能力強化を行ってくださいということですか。

谷本主査 はい。

米田委員 いや、事業の一部としては、提言までですね。

谷本主査 調査はね。今回、調査でしょう。調査は提言まで。調査の間は提言まで、提言をしてください。本体工事が始まった時点で、その提言を実行に移してください。

米田委員 能力強化は多分、その技術協力とか別の枠組みになる可能性があるのかなと思うので、それはまた別途検討していただければいいんじゃないんですか。

久家 施行時じゃなくて、また技術協力プロジェクトとか.....

米田委員 また、そういうものが何か可能かどうかみたいなふうなことを、検討していただければいいんじゃないんですか。

久家 それを、ドラフトのほうに。

竹内 幾つかやり方はあるかと思うんですけども、これの工事時にOJTでやっていくというのもありますし、先方との話し合いになるんですけど、その技術協力という形もあるし、何らかの形でこうできるようにという提言を出していくということで.....

米田委員 その辺も、相手とお話しして、提言で出していただければいいのかなと

思いますけれど。

竹内 これをやっていくのに合わせて何かしらの能力強化を、提案を出してほしいということで。

米田委員 必要なんじゃないんですかということですね。

谷本主査 今回は、だから提言は入れてください。それで、実行は本体事業の間、あるいは終わってからでも、何らかの機会を設けて、お願いします。

では、そういうことで、6番、石田委員、よろしいですか。

石田委員 はい、結構です。

谷本主査 7番、米田委員。

米田委員 結構です。要りません。

谷本主査 8番は、米田委員いかがですか。

米田委員 8番は、これはちょっと文章が、まだうまく考えていないんですが、本事業11キロメートル……言いたいことは、この右側に書いてあるような説明をDFRに書いてくださいということなんです。助言としては……「本事業11kmの」、一番最初の部分ですね、「拡張・改善で国道5号線の円滑・安全な交通の確保ができる理由を、DFRで説明すること」、「DFRに記述すること」かな、という形に、とりあえずします。

谷本主査 7、8……土生さん、大丈夫ですか。本事業……で、関係する内側の部分というあれは、入れる必要はないですか。市街地の部分。

米田委員 そうですね、その気持ちなんですけれども、それ、ちょっと文章は考えたほうがいいのかもしいですね。西側もあるし、東側も多分、説明も必要だと思うんですよね。西側も東側も説明がないと、なぜ11キロでというのは。

竹内 接続する区間との関連性について、ちゃんと説明することということでいかがでしょうか。

米田委員 それでもいいです。

竹内 それで、こっちに書いてある文章を、記述するということがよろしいでしょうか。

米田委員 関連性というか、その……。

竹内 接続する区間。

米田委員 そうですね、「接続区間との関係で、本区間のその効率性」というんですかね、「有効性」、「本事業の有効性」ですか、それを説明することという形になりますかね。

谷本主査 それで、いいですね、「円滑な確保」と。

米田委員 はい。後でまた、メールとかで少し修正したいと思います。

谷本主査 はい、どうぞお願いします。

じゃ、9番、石田委員。

石田委員 落としてください、大丈夫です。

谷本主査 10番、米田委員。

米田委員 要りません。

谷本主査 11番。

清水谷委員 落とします。

谷本主査 12番、早瀬委員。

早瀬委員 要りません。

谷本主査 これもちょっと、いいですね。

早瀬委員 はい。

谷本主査 はい、16番まで。はい。あ、15番まで、すみません。

16番、清水谷委員。

清水谷委員 落とします。

谷本主査 17番。

清水谷委員 落とします。

谷本主査 18番、早瀬委員。

早瀬委員 18は残したいと思います。

谷本主査 はい、助言で、助言の4番ね。

早瀬委員 「「土地は連邦・州が所有する」という表現を再度精査し、適切な表現に改められたい」と。

谷本主査 これで、改めたいでいいですね、まとめてね。

早瀬委員 はい。

谷本主査 はい、オーケーです。土生さん、いいですか。

じゃ、19番。

清水谷委員 落とします。

谷本主査 20番は、これはせつかくですので、残してください。土生さん、真ん中あたり、ページが変わる前のところ、「今後の調査では」というところから、最後まで、一応残してください。真ん中よりちょっと下ですかね。「今後の調査では」、まあ「今後の」を入れるかどうか別としてですね。「本事業の補償対象者および補償対象資産を明確にし」という、それから「DFRに記述すること」と、そこまで残してください。よろしいですか。

じゃ、21番、米田委員。

米田委員 21番は、5番に合体しました。

谷本主査 そうですね。はい、ごめんなさい。

22番、代替案は先ほどちょっと事前のネゴを行いまして、清水谷委員にちょっと、じゃ、案をつくって……もう、全員のを一つの助言で、ちょっとお願いできますか。

清水谷委員 「案1が選ばれた」、「選定された経緯を明確に説明し、その結果を

DFRに記載すること」。

谷本主査 もう、これしか考えようがないので。趣旨はですね、もう、細かいデザインのことはいろいろあり得るでしょう。要するに横断歩道橋どうするかとか、植栽どうするかと。もう、要するに入り口、出口、決まっちゃっている、幅も決まっている、ならばもうこれでやるんですと、案1でやるんですという、これをきちんと書いてくださいと、もうそれ以外のオプションないんですと。もう、それを書いていただくということでいいと思います。もう、こういう場合は、代替案の検討というのがもう不可能だという、それを書いていただいたらいいと思いますので、そういう助言にさせてください。

案文はまた検討させていただきますけれども、一応そういう形で助言案としてまとめさせていただきます。

ということですね。

石田委員 すみません、今ふと思ったんですが、ゼロオプションの記載はやめておいたほうがいいですかね。何もしない案、ゼロオプションというよりも、まあ要するに.....

谷本主査 だからもう、あくまでそれも参考に、参考程度のもう、案なので。

石田委員 なるほど。参考であって、比較の対象とはしないということですね。

谷本主査 しないと。うん。案の2番も、やっぱりもう、ちょっと無理だと。

石田委員 はい、案の2は、どちらかといえば説明をより際立たせるためのものにも受けとめられることも可能だと思いますので。

早瀬委員 ゼロオプションというのは、基本的に現状がどれだけ問題があるかということと述べるのと一緒ですよ。

石田委員 そうなんです。だから要らないですよ。

早瀬委員 それ、うん。だから基本的に現状の問題点を述べるということは大切で、そこも十分に、まあ述べていただいていると思うんですけども。

石田委員 つまり、ほかの箇所でもう既に述べられていると。

早瀬委員 うん、必要性ですよ。

石田委員 はい、だから、特にここで比較する必要.....はい、了解です。

谷本主査 じゃ、それが助言の6。

じゃ、飛びまして、スコーピングをいきましょう。

32、早瀬委員。大気のところ。33、34と、あわせた形をお願いします。チェックしてください。

早瀬委員 これは、残したほうがいいですかね。「B+」というのを見直せという趣旨で。

谷本主査 ですから、まあ私のが、村山委員もそうなんですけれどね。この辺は見直して、必要ならば対策を講じてくださいという形で。

早瀬委員 そうですね。

谷本主査 残しましょう。32、34ですね。はい。そうすると、助言の7かな。

土生さん、私のところの表の21、これはいいです。「大気汚染の供用時の評価は」というところから、「マイナスの評価と見直しをされたい」と、最後のところをちょっと直してください。ちょっとそういう形で、「検討すること」と村山委員は書かれていますけれど、そういう形ですね、助言にしてください。

早瀬委員 「マイナスとして、必要な対策を検討すること」ですよ。

谷本主査 そうだ、「必要な対策を検討すること」かな。はい。

早瀬委員、では35番。

早瀬委員 35と38と、ちょっと……

谷本主査 36、30……私のところまでですね。37。

早瀬委員 38。私、35と38をあわせて、と思っているんですけども、「水質汚濁、廃棄物に関しては」。

谷本主査 じゃ、39もです。お願いします。

早瀬委員 そうですか。

谷本主査 はい。何か考え……。

早瀬委員 じゃ、ちょっと、とりあえず言ってみますね。「水質汚濁及び廃棄物については、供用後に道路整備に伴う小規模の開発が累積的に進展することによる影響が懸念される。これについて、評価を見直して、必要な対策を検討してください」と。

谷本主査 累積的な。ごみはあえて言わなくていい。ここで、ごみの話。

早瀬委員 最初に両方書いたから。

谷本主査 そうか。わかりました。じゃ、そのところは38、はい。まあ39もね。37もね、これで。

早瀬委員 そうですね。はい。

谷本主査 はい。じゃ、37、38は結構ですというか、一緒に入れます。この、38もいいですね、それで。

早瀬委員 はい。

谷本主査 39、結構です。

米田委員 すみません、36がちょっと悩んでいるんですけども。

谷本主査 そうか、ごめんなさい、飛ばしちゃった。

米田委員 いや、いいんですけどね。私が気にしているのは、その河川への影響というところなので、ちょっと保留にします。石田委員のほうで、河川の流域の話もあったので。とりあえず、飛ばします。

谷本主査 ここはいいですか。

米田委員 はい。

谷本主査 一緒にしなくていいんですか。

米田委員 小規模な開発の話というよりは、道路の直接の汚れが雨で流されて川に入るのが心配だったんですが。ただ、今もう既にかなり汚れている川に、どうなるのかっていうところもあって、とりあえずちょっと飛ばします。

谷本主査 いいですか。はい。

40番、結構です。

41番、じゃあ、はい。

石田委員 41、42は、それぞれ助言にします。文章をつくりますね。

「本事業が、流域を通じてマングローブ林等の自然環境に与える影響について、記述を行うこと」、「また記述すること」ですね。

だから、要するに、やっぱり評価してください。今おっしゃっていただいた、季節ってこうずっとドライなんだけれども、雨が降るとやっぱり通じる可能性があるというようなことや、それから、米田委員がおっしゃっていただいた、その道路に降った水が多少の有害物質を流し込む可能性があるけれど、ただ、その可能性は低いとかですね、それは評価していただいていいと思うんです。

とにかく、やっぱりその記述は必要だと思うんですね。普段はドライなので流域としての機能はほとんど考えなくていいんじゃないかというような、そこら辺をちゃんと書いていただくことが、やっぱり事前調査として必要だと思います。

もう既にお話しをしたので、だから細かいことは書きません。「記述すること」にします。

それから次……

米田委員 36番、合体させてください。先ほどの。

谷本主査 36をね。じゃ、米田さんも。

米田委員 今の表現で構いません、そのままです。

谷本主査 いいんですか。

米田委員 ええ。

谷本主査 はい。

石田委員 よろしいんですか、この表現で。

米田委員 いいです、はい。

石田委員 じゃ、42番は、「爬虫類、カンマ、チョウ類への影響について」……あ、同じですね。「本事業が爬虫類及び」、もう鳥はやめました、「爬虫類及びチョウ類への影響につい」……「本事業が爬虫類、チョウ類について」、あれ、おかしいな……「及ぼす影響について、精査し」ですね。「その結果をDFRに記述すること」と。

井手氏 「チョウ類」は、鳥ですか、昆虫ですか。

石田委員 昆虫のほうです。

竹内 バタフライのほう。

石田委員 バタフライ、はい、バタフライです。

谷本主査 これが助言の10番かな。

石田委員 「チョウ」にしてということですね、「チョウ」。

谷本主査 よろしいですか。それが42番ですね。

石田委員 はい。

谷本主査 43番は、これは交通事故のところで申し上げようと思いますので、結構です。

44番、石田委員。

石田委員 変更していただけるということで、結構です。

谷本主査 よろしいですか。はい。

45番、米田委員。

米田委員 これも結構です、要りません。

谷本主査 それで、46、そうか。土生さん、46、48、50の三つ、これはこのまま書いていただいて、村山委員長にメールで助言をこういう形で残そうと思いますが、ご判断くださいと、助言として残すかどうか、これを聞いていただけますか。まとめていただいたときに。

土生 はい。

谷本主査 ですから、それが46、48、50番という形でお願いをします。

では、47。

米田委員 47番は、検討していただければ、残さなくて結構です。

49番も、はい。

谷本主査 よろしいですか。

米田委員 残さなくていいです。

谷本主査 51番、早瀬委員。

早瀬委員 これ、2番から4番の石田委員のところは、どうなったんでしたっけ。これは落ちちゃったんですかね。

谷本主査 いえ、残っています。

早瀬委員 残っている。じゃあ、うん。

谷本主査 はい、残っています。じゃ、土生さん、ちょっと一番最初のところへ戻ってください。大量交通のところですね。

早瀬委員 道路拡張計画に加えて考えられている当時の交通政策……。

谷本主査 鉄道等。

早瀬委員 大量輸送機関だとか、公共輸送機関だとか、そういう言葉を、ここへ入れたいですね。

石田委員 はい、じゃあ入れてください。お願いします。

谷本主査 大量、高速、輸送機関。バス、高速、輸送、はい。

早瀬委員 ええ。

石田委員 交通政策より、そのほうがはっきりすると思います。

早瀬委員 交通量が一方的に伸びるんじゃないしに、そういう意味でのということ、じゃあ、それがあれば私のところはいいです。

谷本主査 よろしいですか。

早瀬委員 はい。

石田委員 そうすると、大量輸送機関及び……。

早瀬委員 「大量輸送機関、あるいは公共交通機関」。

谷本主査 鉄道とかバスを入れますか。

早瀬委員 ええ、そういうことですね。ああ……。

谷本主査 わかりますか。大丈夫。

早瀬委員 「鉄道、バス等の」というのを入れますか、そうしたらね。「大量」の前に。

谷本主査 石田委員、いいですか。

石田委員 はい。公共交通……

谷本主査 より明確に。

早瀬委員 「交通政策について」、「交通政策を推進するよう」、その……「指導」、「申し入れること」、「一層推進すること」。

谷本主査 提言する。

早瀬委員 「提言すること」。うん、「提言すること」がいいかな。

土生 まだ、これスコーピング段階の助言なので、どちらかというとなんか、今のだとDFR段階の助言に近いような、まだ、今ご提言する段階ではないような。

早瀬委員 なるほど、そういう意味で、「記述を充実すること」としているわけだ。

土生 このほうが、スコーピングの段階の助言としてはわかりやすいかなという気はしますが。

谷本主査 じゃ、もう一度、レビューをしてもらおう。

早瀬委員 そうね。そうね、計画だとか進捗状況について、レビューをしてもらおう。

谷本主査 レビューをしてもらって。

早瀬委員 交通政策の。進捗状況等について。

谷本主査 その内容を、まあ、レビューの成果をDFRに記載すると、という形かな。

早瀬委員 それでいいですね。

谷本主査 石田さん、いいですか。

石田委員 はい、もちろんです。

谷本主査 じゃ、こういう形で土生さん、ちょっと……

石田委員 でも、「考えられている」は要らないんじゃないんでしょうかね。考えられて、そこ、どこまで考えているかわからないので。これ、どうですかね。

谷本主査 そうすると、それが早瀬委員の51番がそうだな。はい。

じゃ、これで、石田委員と早瀬委員のところが一緒になったというふうにしましようか。よろしいですか。

土生さん大丈夫ですか、いいですか。

土生 はい。

谷本主査 じゃ、52番、米田委員。

米田委員 52番は要りません。

谷本主査 53番、石田委員。

石田委員 53番、実は41番の内容なので、41のところで、53という数字を入れてください。

谷本主査 41、はい。じゃ、41と合体でいいですか。

石田委員 はい。

谷本主査 文章は。

石田委員 いえ、そのままです。

谷本主査 このままでいいですか。

石田委員 はい、41の文章で結構です。

谷本主査 じゃ、41の助言の9番のところかな。はい、これが53。

54番、米田委員。

米田委員 随分悩ましいですね。助言として残したいです。「本事業の」ですかね、「沿道の更地の自然環境への影響を」、何ですかね、「考慮し」……「評価」ですか。「DFRに記述すること」。ちょっとあれですかね。スコーピングとかに入れたほうがいいのかもしいですね、マトリックスとかに。

とりあえず、ちょっとその形にしておいてください。これもまた少し考えさせて…

…。

谷本主査 文章ね。はい。

米田委員 はい。

55番のほうは、57と合体のような形になるんですが、これも、「植樹帯」っていうんですかね。「植樹帯の」、ごめんなさい、最初に戻って、「パキスタン国の気候の特性及び技術等を考慮して、植樹帯の植栽計画を」……この計画はDFRに書かれるんですかね。そこまではいかないんですかね、DFRの段階で。

恒岡 植樹の樹種とか。

米田委員 わかるところまでということになるんでしょうけれども、方法であったりとか、種類であったりとか。

恒岡 標準横断の中に植樹の画が入りますので、この植樹についての……

米田委員 その具体的な計画は、その先になるんですかね。

というか、「その植栽計画をDFRに記述すること」と書きたかったんですが、そこまで書くと難しいですか。

恒岡 適切な樹種の選定。

米田委員 書くと言ってしまうと大変だから、植栽について……。

井手氏 考え方をまとめるとか。

米田委員 そんな感じでいいかも、植栽の考え方ですかね、うん。

そうか、もう一つはあれですね。その、今、協議、今、検討中ですか、検討中の代償植林の結果も踏まえてですよ。

谷本主査 代償植林はしないんですね。

米田委員 いや、今……

山田氏 代償植林は、フォレスト・デパートメントになるので、また、ちょっとこの植栽計画とは別の、ごめんなさい、提言に。代償植林はまだ、やると決まったわけではなく。

米田委員 それはいつわかるんですか。

山田氏 今、検討中ということなので。

米田委員 中ということですよ。

山田氏 DFRの時期には、もうわかっていると思います。

米田委員 DFRのときにはもう、わかっていると。

山田氏 はい。

米田委員 じゃ、その結果も踏まえ……

山田氏 はい。その場合は、植樹の種類は、恐らくこの事業で介入できずに、フォレスト・デパートメントが恐らくKMCとの議論で決めると思うので。

米田委員 どこに植えなさいというのも、一方的に言うてくるということですか。

山田氏 基本的に代償植林をするということの記述がないので、KMCと今回環境コンサルタントが、やはり切ったからには植えたほうがいいんじゃないかということ提言して、それが今、議論されているということですので、代償植林が行われるのかどうかも現時点ではまだわからない状態ですので、もし代償植林を行うというふうに決まった時点で、植樹する樹木の種類については、その後議論されるということになります。

井手氏 恐らく道路とは別の場所の可能性が高いと思うので、道路に何を植えるかは、また別……。

山田氏 別ですね。

米田委員 とりあえず、じゃ、ここはそのまま、「考え方をDFRに記述すること」とします。

谷本主査 そういう感じでいいですか。助言の15、はい。一応そういう形にしましょう。

土生さん、56の村山委員のところは、これもあわせて聞いてください。メールで、このままでいいですかと。

土生 はい。

谷本主査 めくっていただいて、10ページ、米田委員ですと、57はいいですね。

米田委員 今の、ええ、代償植林の話なので、とりあえず、じゃあ落としましょう。

谷本主査 58は、今の米田委員のところに合体なら、できそうなので、させてください。一応58と入れて。ここはこれで結構です。

59、清水谷委員。

清水谷委員 残します。左側を使います。「工事宿舎から排水（下水）及び廃棄物の対策を検討し、その対策案をDFRに記述すること」。

谷本主査 この部分ですね。はい。よろしいですね。

じゃ、60番は結構です。

61番、早瀬委員。

早瀬委員 61は、35に合体しておいてください。

谷本主査 ナンバーの35、はい。ここですね。わかりました。61が来ると。

62番。

清水谷委員 残します。左側を使います。「工事期間中における騒音・振動を軽減させる対策を検討し、その対策案をDFRに記述すること」。

谷本主査 わかりました。62番のところ。助言の18かな。

63番、米田委員。

米田委員 63、64、65は要りません。ただし、64番のところで、2010年の結果をもう一回調査をすることを検討してください。

谷本主査 はい。これはいいんですね、助言じゃなくてね。

米田委員 はい。

谷本主査 65もいいですか。

66番、清水谷委員。

清水谷委員 残します。左側を使いますが、「供用時の騒音・振動」も入れてください。「騒音・振動対策に関して、法定基準値を超えないように、舗装材料、緩衝地帯の幅や植樹のデザイン及び運用規制を含めて検討し、その結果をDFRに記述すること」。

谷本主査 よろしいですか、土生さん。

竹内 運用規制については、このプロジェクト自体の外側ではあるものの、その内容を相手方に見せるということで、よろしいんでしょうか、その。

清水谷委員 そうですね。お願いするというか。

竹内 先ほどのタイヤの話とか。

清水谷委員 提案をするという形になるのかと思うんですけど。

竹内 ええ。例えばタイヤについても規制をきちんとやってくださいと、それによってはこのとおりになりますと。

清水谷委員 はい。あるいは、タイヤも確かに効力が大きい部分でしょうし、緩衝地帯の幅が余りとれないようなところであれば、多少その通るスペースを何か内側を通ってくださいますとか、あるいはその、車といっても大型車両においては例えば内側だとか、何か運用面での工夫も含めて検討していただいて、工事の中で、デザインの中で組み込めるところと、運用のところでは相手にお願いするところと、分けてつくっていただきたいと思うんですけれども。

竹内 必要な、騒音を下げるときの対策を出して行って、その中でうちのプロジェクトでできることは対応していき、それ以外のところは外部条件になっていくことで。

清水谷委員 そうですね。

竹内 それを達成しないからやっちゃだめという話にはなりませんと。

清水谷委員 ないですよ、はい、そうですね。

谷本主査 よろしいですか。では、それが助言の19ですね。

社会配慮、67番、石田委員、68番。

石田委員 68番、要りません。

67番ですが、助言にしたいと思います。

それで、難しいな……歩道橋はどの程度の確率で建てられる予定にしていますか。これ、横切るんでしょう、皆さん。現状では、住民ないしはほかの方々が、いろんな理由で横切られるんですよ。

恒岡 東側に行くほど市街地からは離れますので、そちらはもう本当に少ないかなと思っているんですけれども、西側の市場に近づくと、そういう交通は……

石田委員 いろんな理由で横切られる方が多いわけですよ。学校に通学もあって。

井手氏 学校の位置まではわかっているんですが、いわゆる道路を横断した学区設定があるのかどうかについては調査中です。

石田委員 わかりました。それで、設計の中ではもう歩道橋は恐らくかけようということになりつつあるということですか。

恒岡 計画は検討しています。

石田委員 わかりました。じゃ、その部分については助言からはオミットします。そういう計画があるのであれば。

じゃあ、私は交通事故リスク教育についてだけ助言させてください。でも、余り意味があるかな。一応書いておいて、またメール審議でどうするか決めさせてください。とりあえず残します。

谷本主査 はい、どうぞ。

石田委員 「道路沿線の住民及び営業者に対して、交通事故リスクを含む教育を行うことを提案し、また提言し」ですか。「交通事故リスクについて教育を行うことを提案し、DFRに記述すること」と。

今日のところは、そのような文章にさせておいてください。

谷本主査 交通教育か。はい。これが20番だな。

では、69番、米田委員。

米田委員 残します。最初の部分ですね、「ユーティリティの設置場所と道路の位置関係及び本事業の与える影響」、カンマかな、「必要に応じて対策をDFRに記述すること」と。ちょっと文章があれですね、おかしいですが、後で修正したいと思います。

谷本主査 米田委員、あわせて次、70番。

米田委員 70番は要りません。

谷本主査 71番、石田委員。

石田委員 不要です。

谷本主査 72番、石田委員。

石田委員 じゃあ、72番の……パキスタンの特殊な事情があるというのは、もうわかりましたので、微妙なのですが、まあ、やはり環境社会配慮なので、既に利用されている人たちの権利とまでは言いませんけれども、生計を脅かすことが少しでもあるのであれば、やはり環境社会配慮としては行動すべきだと思いますので、その観点からちょっと、こういうコメントを残してください。

「道路沿線における個々の営業形態等を踏まえて、十分な」……「踏まえた」、「補償」という言葉を入れるとまずいですかね。「踏まえて、十分な理解が得られるような協議のプロセスを実施すること」と。

文章、矛盾してないですか。ちょっと見ますか。「個々の営業の形態等を踏まえて」……営業者、「踏まえて」の後に「営業者等から」ですね、「十分な理解が得られるような協議のプロセスを実施すること」と。既にパブリックヒアリングだとか、ステークホルダーミーティングだとか、あとRAPをやられるということなので。

谷本主査 「プロセスを実施」か。「プロセスを確保する」。

石田委員 協議を、「協議のプロセスを確保すること」です、ごめんなさい。

谷本主査 「確保すること」かな、でいいですか。

石田委員 はい。もう既にプロセスのモデリングというか、設計はなされているので、その中で、まあ平たく言えば十分話し合ってくださいということですよ。

ただ、パキスタンの特殊な事情もありますので、気をつけてやってください。お願いします。

谷本主査 じゃ、めくっていただいて、73番、米田委員。

米田委員 要りません。

谷本主査 74、早瀬委員。

早瀬委員 要りません。

谷本主査 75も、削除です。

76、ステークホルダー協議、清水谷委員ですね。

清水谷委員 76から79、全部落とします。

谷本主査 これ要りませんか。はい。

80番、早瀬委員。このあたりをまとめてください。

早瀬委員 パ国の特殊な事情もお伺いしましたけれども、基本的にそのJICAのガイドラインをやっぱり尊重すべきだと思いますので、残したいと思います。

「地域住民とステークホルダーとの協議は、情報が公開された上で、スコーピング等の早い段階から確実に行われるべきであり、その旨」、「相手国」というんでしょうか、「パ側に提言し、その活動をJICAが支援すること」。

谷本主査 「パ側」がいいかな。カラチ市役所……。

恒岡 KMC。

谷本主査 KMCね。KMCでいいんですかね。はい。

清水谷委員 これは、82番と……

谷本主査 もう83番も、まぜて。

清水谷委員 80番と一緒にしていただけないでしょうか。

谷本主査 一緒にします。80、81、82、83。

84はどうですか、米田委員。

米田委員 私としては残さなくても、どうせ書かれるのかな、あの、右側に説明されている内容は書かれるのかなと思っておりますが、石田委員はいかがでしょう。

石田委員 私も同じ意見です。

米田委員 じゃ、残さなくてもいいかもしれない。

谷本主査 残し……。

石田委員 残さない。

谷本主査 で、いいですか。

米田委員 はい。

谷本主査 では、あと三つ、最後、その他。

米田委員 要りません。

谷本主査 よろしいですか。

じゃあ、何とか、助言の23まで、村山先生の部分を残した状況で、終わりました。

半に出ないかな。あと15分。

竹内 先ほどの80番ですが、パキスタン国の事情についても、本日ご説明は申し上げていますが、ここのおっしゃられたとおりの理念に基づいて、これを先方側に説明をしていくということがご助言であるということで、理解してよろしいでしょうか。

ですから、先方側で、話し合いの中で先方側の、彼らのスタンスとか立場とか、そういうところも話は聞く……。

谷本主査 もう、当然聞いてください。はい。

では、土生さん、もう一遍最初から見ていただいて、JICA側、それから調査団のほ

うで、これはというふうな何かあれば、コメント等、対案を出してみてください。

じゃ、ちょっとお願いします。

石田委員 先頭からですね。

谷本主査 まず最初の助言の1というか、石田委員のですね。いいですね。

2番目、これは、だから、米田委員のあれを、もう入りましたね、ここにね。

米田委員 はい。能力強化は入りました。はい。

谷本主査 入りましたね。よろしいですか。

次は、8番。米田委員の……。

米田委員 さっきのあれですね。

谷本主査 市街地側、西側の。

米田委員 「接続区間との関係で」とかっていうのを最初に入れて。それから、何でしたっけ。「拡幅」ですよ。「拡張」、「拡幅」……「拡張」、「改修」か。まあいい……。

谷本主査 拡張。うん。

米田委員 拡張ですか。もとの文章は「拡幅」って書いてあったような気がして、違いましたっけ。

谷本主査 そうか。

米田委員 それは後で検討します。

谷本主査 よろしいですか、当面こういう感じで。

米田委員 はい。何かさっき言っていたんだけど、忘れちゃいました。

谷本主査 では10番、石田委員のところ……それはいいのか。すみません。

11……18ですね。早瀬さん。明確にしてくださいということですね。

はい。20番、これは今後の調査では……はい、結構です。

よろしいですか、調査団のほうは。

それで、22番。

土生 代替案全部のところを含めるという感じでよろしいんですか。22から。

米田委員 全部ですね。

谷本主査 はい、全員ですね。

石田委員 案1だと、また全体会合のときにわからないと思うので、「既存の道路を拡幅する計画」とか、何か具体的にわかる名前にされたほうがいいんじゃないかと。

清水谷委員 そうですね。

恒岡 現道拡幅。

石田委員 現道拡幅、はい。「現道拡幅案が」ですか。

谷本主査 そういうことか。

渡辺 助言としてはこれでいいのですが、先ほどの議論で、ゼロオプションはそもそもやらなくてもいいというのは、ガイドライン上はゼロオプションを含めて代替案

を検討するというふうになっています。報告書のまとめ方として、ゼロオプションについても一つの案として記載するという事は確保していただきたいと思います。本日の議論は、案の2というんですかね、が有効な案ではないというところが、議論のメインだと理解しております。

谷本主査 これでもいいですね。

清水谷委員 はい。

谷本主査 じゃ、それで、ずっと飛びまして、その次はスコーピングで、32ですね。大気のところですね。はい。

早瀬委員 文章を仕上げられたんで……

谷本主査 ベースで大丈夫ですね。はい。なるほど。はい。

その次が、35番。

久家 すみません、よろしいですか。35番なんですけれど、こちらの小規模な開発の影響とかによって、水質汚濁とか廃棄物とか、そういった影響については、下水道の抜本的な整備とか、そこら辺が必要になるかと思しますので、今回の事業の中で対策するというよりは、KMCに対策を提言していくというふうな形のほうがいいのかなと考えておりますところです。

谷本主査 はい。よろしいですか。

渡辺 「評価を見直して」というのが、今のスコーピングの評価の話なのか、影響評価の評価なのか、ここはどちらですか。

谷本主査 そうか、そういうあれですか。

早瀬委員 これはスコーピングですよ。

山田氏 すみません、スコーピングを見直して、例えばマイナスになった場合に、最終的に緩和策を考えなきゃいけないんですけれども、例えば今回のようにKMCに提言するという緩和策、緩和策とちょっと言えるのかわからないんですけれども、緩和するための方法として、一つは、もちろん工事中に何かできる対策と、あるいはそのKMCへの提言というところで、緩和策を挙げるという理解でよろしいですか。

早瀬委員 累積的な影響というのは、間接的な行為ですよ、事業者がやるんじゃない。だからそれで結構だと思います。

山田氏 そうですね、間接的、はい。ただ、基本、緩和策って直接的に、この実施機関であったりですとか、工事実施者がやる緩和策を基本的には書いていると思うんですけれども、そこに間接的な影響ということで記載をするという意味で。

谷本主査 一つはやっぱり、ポイ捨て禁止と、そういうサインボードの設置も一つでしょう。それから、将来的にはやっぱり子供たちに、あるいは親たちに、環境を守りましょう、ごみをきちんと処理しましょうとかいう、まさに環境教育をね。これは、ですから、これはもう本事業とは関係なくてね、そういうことをやっぱりカラチ市が見ていくということですね。

山田氏 わかりました。

谷本主査 お願いします。

35、いいですか。

では、さらにいきまして、41ですね。これ、石田さんのところですよ。

石田委員 はい、これでいいです。私は、はい、大丈夫です。

谷本主査 これでよろしいですか。

石田委員 はい。

谷本主査 42のほう、これはどうですか。

石田委員 それも大丈夫です。

谷本主査 いいですか。調査団もいいですね。

井手氏 申しわけありません、現地調査は恐らく困難。

石田委員 でしょうね、はい。じゃあ、可能……

井手氏 既存データがあるかどうか、ちょっと見てみますが。

石田委員 わかりました。それはどっちですか、41番、42。

井手氏 爬虫類、チョウ、爬虫類とバタフライのデータがです。

石田委員 じゃあ、「影響について」の後で、「可能な範囲で」と入れていただけますか。

井手氏 恐れ入ります。

石田委員 「可能な範囲で精査し」、いえいえ、それはとても大切なことなので、はい。「可能な範囲で」と。可能な範囲でお願いします。

谷本主査 よろしいですか。

次、じゃあ46、これは村山委員のところは、土生さん、お願いします。

それで、村山委員のところが終わって、次が54に飛びますね。

米田委員 54を、これ、やっぱりスコーピングにしようかと思えます。スコーピングの、ちょっと文章を変えるんですが、「スコーピングの生態系の評価理由に」……スコーピングの、何だ、「生態系の項目の評価理由に」。

土生 はい、スコーピングの項目の中に入れるということでいいんですね。

米田委員 いや、文章も変えるということですよ、すみません。スコーピングの。

谷本主査 場所じゃなくてね。

米田委員 ええ。

谷本主査 はい、すみません。どうぞ。

米田委員 「スコーピングの生態系の評価理由の中で、自然環境への……本事業の沿道の更地の生態系への影響を」……。

井手氏 これは今回の工事区域の外側の自然環境ということですよよろしいですか。

米田委員 そうですね。更地がどういう状況であるかという説明を簡単に、その乾燥した空き地であるというか、何かそういうことがわかるような説明をしていただけ

ばいいのかな。だから、そこへの影響はないということがわかるような説明を、入れていただければいいのかなと。

井手氏 承知しました。雨が降らないので表土が形成されなくて、あたかも昨日造成されたかみたいに見えるんですけども、恐らく自然のままです。

米田委員 はい。

谷本主査 続けて、55番、米田委員、街路樹のところ。

米田委員 気候特性、技術を考慮して、植樹帯の植栽……「植樹帯の植栽の考え方」でいいんじゃないですか。「植栽について」というか、「植栽の考え方を」。

谷本主査 よろしいですか。

米田委員 はい、「の考え方をDFRに記述すること」で、はい、いいと思います。

谷本主査 じゃ、56番は、村山委員の判断。

その次が59、清水谷委員、このままでいいですね。

清水谷委員 はい。

谷本主査 62番、これも、よろしいですね。騒音・振動。

清水谷委員 このままでいいです。はい。

谷本主査 66、清水谷委員。これも同じような内容ですが。

松浦氏 すみません、法定基準値を超えないようにというのは、予測評価をして、超えないようにで。

清水谷委員 そうです。

松浦氏 それを超えた場合は、それ以内におさまるようにということでしょうか。

清水谷委員 そうです。

松浦氏 何か現況で、ちょっと15デシベル以上を評価しているのがありますので。そうですね、予測したときに、中に、基準値内になると、少し、こう、将来に置いて非常に難しい……。

清水谷委員 あるいは、「できる限り」という言葉を入れさせていただければ。

松浦氏 よろしいですか。

清水谷委員 はい。多分、かなりその道路の構造だけでは、間に合わない部分があるかと、車のほうの。

松浦氏 そうですね。できる限りの、はい、対策は。

谷本主査 よろしいですか。

清水谷委員 はい、できる限りということで。

谷本主査 その次が、66も、じゃ、あわせて、いいですね。

調査団もいいですか、66もこれでいいですね。

じゃ、67、石田委員。

石田委員 私はいいです、これで。

谷本主査 大丈夫ですか、はい。

69、米田委員。ユーティリティ関係。

米田委員 「及び」の位置がおかしいですか。「及び」、そっちですかね。

谷本主査 どういう言葉にしたらいいかな。対策と……。

米田委員 とりあえずは。はい。

谷本主査 ちょっと、後で考えましょう。

米田委員 はい。

谷本主査 72番。石田委員。いいですか。

石田委員 ちょっと待ってください。70番……そうか。これ、あれですね、道路沿線における……「道路沿線の現状利用を踏まえて」ですね。「道路沿線における」、ごめんなさい、「道路沿線における現状の土地利用を踏まえて」。「個々の営業の形態等を踏まえて」を外してください。「営業者等を含む」……人々から、ステークホルダー、おかしいな。営業者だけなんですよね、この道路を使っているのは。私用で構造物を建築している人たちというの、営業している人ですか、住民も含んでいるんですか。

井手氏 居住はされていません。

石田委員 だから営業、何らかの営利目的。

井手氏 ビジネスですね。

石田委員 わかりました、はい。「営業者等」がですね。「等との」、「等との十分な理解が得られるような」、一応そうしてください。「道路沿線における現状の土地利用を踏まえて、営業者等から十分な理解が得られるような協議のプロセスを確保すること」。はい。

谷本主査 「土地利用」がいいかどうか。「経済活動」としたほうがいいのかも少しありませんね。

石田委員 そうか、「経済活動」です。「経済活動」にしてください。

谷本主査 うん、「現状の経済活動を」ですね。

石田委員 土地利用はちょっと違います。はい、そうでした。

谷本主査 そこはちょっと変えましょう。

石田委員 はい、ありがとうございます。

谷本主査 はい、いいですかね。

次が、もうないのかな。最後、早瀬委員のところだね。あと1分。

早瀬委員 大丈夫です。

谷本主査 いいですかね。はい。

じゃあ、渡辺さん、終わりました、一応。

渡辺 ありがとうございます。

皆様、長時間にわたり、どうもありがとうございました。

今後のスケジュールですけれども、冒頭申しましたとおり、再来週の8月3日月曜日

の全体会合で本件助言案の確定をさせていただきたいと考えております。可能であれば今日中、遅くとも月曜日の朝一番でメールを差し上げますので、大変恐縮なんですけれども、来週いっぱい最終確認のほどをお願いしたいと思います。

谷本主査 じゃ、土生さん、お願いします。村山先生にはこの点見てくださいということにして、それ以外はちょっと私のほうで先に手を入れて、それで見てください。おかしいところを直してください。

土生 わかりました。

谷本主査 ならば、木曜日で終わると思います。

渡辺 はい。それでは、今日はこれで終わりにさせていただきます。どうもありがとうございました。

午後5時35分閉会