

スリランカ国新ケラニ橋周辺交通改善事業
(協力準備調査(有償))
スコーピング案

日時 平成25年4月8日(月) 13:58~16:57
場所 JICA本部 111会議室

(独)国際協力機構

助言委員（敬称省略）

石田 健一 東京大学 大気海洋研究所 海洋生命科学部門行動生態計測分野 助教

清水谷 卓 山口大学 大学研究推進機構 研究推進戦略部

高橋 進 共栄大学 教育学部 教授

長谷川 弘 広島修道大学 人間環境学部及び経済科学研究科 教授

松下 和夫 地球環境戦略研究機関（IGES）シニア・フェロー

柳 憲一郎 明治大学 法科大学院 教授

JICA

< 事業主管部 >

田中 総東 経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第三課 課長

間宮 圭 経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第三課

< 事務局 >

篠田 信孝 審査部 環境社会配慮審査課

鈴木 友美 審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

辰巳 正明 株式会社オリエンタルコンサルタンツ

佐井 茂 株式会社日本開発サービス

午後1時58分開会

篠田 それでは、時間が少し早いですが、皆さん、お揃いということなので、ワーキンググループを始めさせていただきたいと思います。JICA審査部の篠田です。今日はよろしく願いいたします。

今日は、スリランカ新ケラニ橋周辺交通改善事業（協力準備調査）スコーピング案のワーキンググループということで、よろしく願いいたします。

まず、初めにいつも通り、委員の先生に主査を決めさせていただきたいと思うんですけども、いかがでしょうか。回数だけで申しますと、石田先生が0.5回、高橋先生が1回、松下先生が1.5回、ほかの委員の先生は0回ということになっておりますので、もしよろしければ0回の先生方、どなたか、お願いできればと思いますけれども。

長谷川委員 長谷川ですけれども、やってもいいんですが、次の全体会合を私は確実にお休みするんですよ。ですから、やってもいいんですが、どうしたらいいか。

篠田 では、全体会合の発表はどなたかに託すと。

長谷川委員 それでも結構ですし、あるいはその場にいる方が今日もやったほうがいいのであれば。

石田委員 では、全体会合を私がやります。そうすると、私がちょうど1回になるので、今、0.5で中途半端なので。

篠田 では、長谷川先生に今日はやっていただいて、全体会合は石田先生ということでお願いいたします。それでは、お願いいたします。

長谷川主査 そういうわけで、私がやらせてもらいますのでよろしくお願いいたします。

石田委員の回答が、今日この場で初めてご覧になったのだと思いますが、お時間があつたほうがよろしいですか、これを読むために。いかがしますか。

石田委員 私は読ませていただきましたので大丈夫です。

長谷川主査 ほかの先生方はどうですか。よろしいですか。

では、特に時間が欲しいということはないので始めたいと思います。

前提として事前に送られた回答のほうは、皆さん、目を通されたということなので、特に説明をいただかずに、こちら側から、委員の先生のほうから質問、コメントをさらにさせてもらうということでいかがかと思いますが、よろしいでしょうか。もし、調査団、JICA側のほうで補足説明があれば、そのたびにお伝えください。

篠田 すみません、一つだけ、その際の留意事項ですけれども、本日はオブザーバーの方も多数、いらっしゃっていますので、特にJICA側、また、コンサルタント側のほうで発言される場合は、所属とお名前を発言前に言っていただきますようお願いいたします。

長谷川主査 ありがとうございます。

それでは、最初のページからいきたいと思いますが、ざっとこれを終わらせて、後

半部でどれを助言として残すか、言いぶりをどう修正するかというのは最後にまたやりたいと思います。

それでは、全体事項のところでも最初に松下先生、二つございますが、いかがですか。

松下委員 1番と2番に対する回答をありがとうございました。マスタープランの作成状況とその後の道路の整備状況などについてこれで理解いたしました。しかしながら、特に2との関連でいいますと、こういうマスタープランがあったり、あるいは外環道路が整備されたにもかかわらず、渋滞が中心市街地で深刻化しているということになりますと、もちろん、渋滞に対応するために、そういう橋の周辺の交通改善事業が必要だと思うわけですが、それに加えて、場合によってはマスタープラン自体も再度の見直しであるとか、あるいは道路交通の負荷を軽減する追加的な取り組みが必要ということも考えられますので、そういった面の働きかけも引き続きお願いしたいという、そういう印象を抱きました。

長谷川主査 松下委員のコメントに関しまして何かございますか。

田中 その点でございますが、現在、コロンボ市内を中心としましては、コロンボ都市交通調査ということをやっております、前回2006年にやったのは近郊をメインとしたマスタープランでございましたが、今は都市内につきましても現在、都市内のマスタープランをやりつつあるところでございますが、後のところの回答にもございますけれども、そこも整合性を保たれるように、こちらとしても注意を払っていきたいというように考えております。

長谷川主査 ありがとうございます。

3番目、4番目は私の質問です。3番目ですけれども、回答のほうを含めての評価ということなのですが、もう少し、お聞きしたかったのはいろんな角度からプロジェクトを評価するんですけれども、視点がそれぞれ違う中で環境影響、つまり、環境配慮の面からの評価結果をほかの評価視点といいますか、軸といいますか、どう統合するかというか、総合的な判断の仕方をするか、この辺を聞きたかったんです。

田中 まさに総合的な判断ということかと思えます。ただ、現状においては例えば定量的にこういうふうな場合であればやるとかやらないとか、そこまで方法論は確立しておりませんので、もちろん、その配慮のところは、きちんと環境のところについても配慮して、総合的に評価するという定性的な言い方しか、今はさせていただけないのかなというふうに思っております。

長谷川主査 たとえばイメージとしては今回、AからCまでのルート案がありましたけれども、そこで、いろんな角度から比較していましたが、あんなものをイメージするということですね。

田中 おっしゃる通りです。あそこで書いてある財務的、それから、実際に渋滞緩和効果、もちろん、移転の世帯数の数、こちら重要項目として捉えて、その中でも一番妥当なものを選ぼうというところで、それぞれについて何か、ここの部分にだけ

特に重点を置くとか、そういうふうなことは特に、全て、これを横に並べてプロジェクトを評価するということでございます。

長谷川主査 わかりました。ありがとうございました。

4番と5番、5番は清水谷さんと同じなんですが、いかがですか、清水谷さん、これについては。

清水谷委員 私の質問も12ページ、13ページのところの特に7-1のフロー図についてなんですが、結局、フロー図に沿った形で文章を修正するということになっていまして、実際にはIEEとEIAというのは並行になっていて、IEEの終了後、また、EIAに戻ってくるということはあるのかどうかということですがどのようになっているのでしょうか。

間宮 経済基盤開発部の間宮と申します。こちらのフロー図は、最初にスコーピングの後で審査という段階がありまして、この段階でEIAかIEEのどちらを作成すべきか、判断をするということになります。具体的な流れとしましては、まず、プロジェクトを実施する実施機関である道路開発省（RDA）というところがあるんですけども、そちらが環境の審査をする機関、環境局というほうにプロジェクトスコープの説明をします。説明のドキュメントを出します。そのドキュメントに沿って環境局で審査をして、このプロジェクトをやるには影響が大きいとか、小さいとかを判断して、その結果、これだけのプロジェクトだったらEIAをつくりなさいとか、この程度だったらIEEで結構ですとか、またはそれも不要ですという判断もあるのかもしれないんですが、そういったことを判断されると。今回の今のやっているケラニプロジェクトに関しては、その審査が今、終わっている状況で、環境局からの指示に基づいてEIAを作成しなければいけないということになっております。

清水谷委員 ということは、IEEが作成される。

間宮 EIAです。

清水谷委員 まだ、IEEは作成されてないんですね。この法的な審査をしてEIAをやることになったということですか。

間宮 はい。

清水谷委員 12ページの説明文で4行目の後半、IEE報告書とは指定プロジェクトの環境面で予想される影響に基づいて、EIAの報告書の作成が必要か否かについての評価がなされるものであるということになっています。ですから、この文章とフローチャートを見ると、フローチャートでいけばIEEとEIAは並列のものになっていますが、文章を読むと、いかにもIEEはEIAよりも前に行われるもののように書いてあります。ですから、それで、このような質問をさせていただきましたが、実際のルールに即した形で、どちらかを直していただきたい。

田中 フロー図に沿った形で文章のほうを直させていただきます。

柳委員 恐らくこれは単なる制度の紹介だけで、当該プロジェクトがこういった方

向にいくのかということが、この説明の後にちゃんと書いていないからわからないんですね。環境影響があるかどうかでIEEか、EIAかをまず判断するわけですから、このプロジェクトではEIAを選択したのだということであれば、それをちゃんと書いておいていただければ、そういった質問は出てこなくて済むわけで、単なる制度紹介だけというのは、この案件を判断するときに、いつもこういう同じような質問が出てきてしまうというのは、どうしても問題があるかなと思う。そこら辺を少しつくれるときに、工夫していただくように指導していただければいいと思います。

長谷川主査 実はIEEとEIAが横並びの関係と、それから、EIAの前段階としてIEEをやるというのは、全然取り組みが違うんですね。ですから、単純に図を直せばいい、文章を直せばいいという話よりはコンセプトそのものが違ってくるので、本当に文章のほうが間違いだったのであれば、このフローに沿った文章にしてほしいし、文章の中でもしここに書いてあるようなことが本当にスリランカ側の中に書いてあるのであれば、そこはもうちょっと、今、柳先生もおっしゃりましたけれども、きちっと書いてもらったほうがいいと思うんですね。がらっと違うものですから、やり方としては、今のところは図のほうが正しいという、こういう理解でよろしいですか。

田中 そうです。図のところに従って今回についてはEIAをやりたいということですので、14ページ以降の説明は全てEIAの手続に従えばと、EIAを前提に書いておりますので、この案件はEIAですと確かに決めましたというところの説明が十分でなかったと思われまので、その点はクリアにしたいというふうに思っています。

長谷川主査 ありがとうございます。

それでは、次に行かせてもらいます。6番目、これは松下先生の1番、2番と少し類似しているんですが、高橋委員、いかがでございますか。

高橋委員 私のは、この後の代替案の検討のところの12番とも関連をするんですけども、代替案の検討でもA、B、Cの比較のときに、インターチェンジの必要性の有無とかいろいろありました。私の素朴な疑問として、この空港アクセス道路というんですか、CKEというんですが、当然、高速道路的なものができれば、市街地にも車の流入がよりスムーズになって交通量も増えると。そうすると市街地の道路とのアクセスがもともと計画されていたのかいないのか、そういうところについて疑問だったものですから、マスタープラン的なものがあるのかどうか、あるいは今回、対象になります新ケラ二橋のいわば市街地に入る道路との接続が当初から予定されていたのか、あるいはたまたま渋滞が激しくなってきたから、対応策としてこういった新たな計画が上がってきたのか、その辺をお聞きしたいということです。

長谷川主査 では、よろしいですか。

次、7番と8番、柳委員、よろしくをお願いします。

柳委員 これは、具体的な計画が7番では資料では余りよくわからなかったので質問したわけです。それから、8番は交通量の予測というのは、これまでスリランカのケラ

二橋周辺の道路の混雑問題というのは、1990年後半からずっと現地では問題になってきて、それで、日スの友好橋、ビクトリア橋でしたか、付け替えをやったり、それを円借款で前にやって2002年に一応完了して、そのときの評価ではまあまあ交通緩和もできたと言っていたわけです。

もう10年経ってみると、また、混雑はまた同じような状態になっていて、相変わらず、同じ交通問題をずっとやっている。もちろん、新しい路線を空港からまた引くとか、新しいものがあるので、ある程度はあれなんだろうけれども、こういった計画を5年単位でずっとやって評価しているわけですから、当然予測できることを予め事前に手を打っていかなければいけないという考え方もあると思いますけれども、全部、後手後手にやっているわけですね。今回これをやってもまた後手後手になって、また、どこか3本しかないの、また、何かやらなければいけないなという話にどうもなりそうな感じで、あと、50年経ってもまだやっているんじゃないかなというような危惧を持ったわけです。

だから、なかなかいろいろと経済発展との関連で、交通量というのは50年タームでちゃんと短期、中期、長期で予測して、交通量を予測した上での支援をやっていかないと、場当たりのやっている困るのじゃないかというような懸念もあって、こういう質問をさせていただいたのですけれども、この答えは現在の都市交通マスタープランの検証を行うということで、具体的な答えが出ていないのでどうするのか。データはあると思うのですね、これまでの2010年までのデータは。それをちゃんと示していただいて、予測ではこうなるから、こうするのだということを言っていたきたいなと思って現在でもいるのですけれども、その点、いかがなんでしょうか。

田中 先ほども申し上げました、ここで書いている都市交通マスタープランでは、現在、まさに別の交通モードも含めた形で、要は道路以外の交通モードも含めた形でどういうふうな可能性があるかということは今、そこで推計しようというものでございまして、これがまさに50年先ということにまではいかないんじゃないかと思うんですけれども、25年とか30年とかのベースまでは、たしかこれで需要予測をするんだと理解しておりますけれども、ただ、これはこれでやりますけれども、一方で、この案件につきましては、現状の今回出したいろいろなさまざまな資料は、現在入手可能な最新の将来交通量を用いて推計しているということでございます。従いまして、おっしゃられる通り、モード別交通量の予測、こちらのほうは今まさに実施している都市交通マスタープランのほうにて、検証を行いたいというふうに考えております。

長谷川主査 どうぞ。

松下委員 ここで出ております、現在、実施の都市交通マスタープランですが、これはどういうスケジュールで検討が進められているものですか。

間宮 昨年の年末、12月ごろから調査を開始してございまして、今現況ODとか、そういった調査をして、そろそろ結果がまとまってくるという段階です。夏ぐらいにはある

程度そういったものを示して、最後、レポートは年内というようなスケジュールかと思えます。

松下委員 これはJICAが作成されているわけですね。

間宮 はい。

長谷川主査 普通ですとマスタープランではこうやっておられて、当該プロジェクト地域も入ってくるわけで、今やっているならマスタープランの結果を反映させながらのことも考えつつ、今対象となっている事業をもう一回、考えていきたいと思いますということだと思えますけれども、先ほど柳委員が言ったように、大コロンボ圏マスタープランもあって、そこではこの地域はカバーがよくできなくて、今回はこういったマスタープランが出てきて、せっかく上位のをしっかりやろうとされているわけですから、これを受けつつ、今の案件をというふうに通常は考えますよね。5年も10年も先に出る結果ではないわけですから、そういう意味で慌てて今の案件をマスタープランを待たずというのは、正当性というか、妥当性はどうなんですかね。

田中 まず、このマスタープランでございますけれども、スケジュール的には調査がかなり固まってくる5月にはある程度、方向性が見えるというふうに聞いておりますので、まさに今、現地でこれから調査をいろいろ開始するところで、そこは大きくスケジュール的に前後するものじゃないというふうに考えております。従って、十分そこは反映できるであろうし、仮にそこで数字が違って、そこにつきましては数字が違ふというか、そこでこの調査の中で現在やっているケラニ橋の調査の中で、十分そこは対応可能なというふうに、マスタープランの結果を5月のところで概要の説明を受けた後で多少の修正は考えられるかな。ただ、現状我々の認識としては入手可能な最新の交通量を用いて考えているこれについては、大きな変更はなからうというふうに今のところは考えております。

長谷川主査 いかがですか。とりあえずよろしいですか。

では、9番目の清水谷さん、お願いします。

清水谷委員 コメントです。13ページの図7-1の表記の仕方についてです。これは実際、スコーピングをして下がすぐ審査になっていて、EIAにするのか、IEEにするのかという図になっているので、これはスコーピングというよりはスクリーニングだと思われまして、それから、この図をよく見ますと、結局、審査によってIEEにするのか、EIAにするのかということにはなるので、紛らわしいのは審査の横がすぐEIAになっていると、EIAというものをやってTORというのをやるような形なんですけれども、実際には一連の活動は全てがEIAなので、EIAの手続に入るということがわかるように修正していただきたいのですが、EIAというカラムが何か、ここで一つ終わってしまうようなイメージになってしまいますので、一連のものがEIAなので、EIAに入る、あるいはIEEに入るというところが全て大きいくりの中に入るような形に修正していただければと思います。

田中 ご指摘の通り修正させていただきます。

長谷川主査 図7-1、スリランカ側はスコーピングという文字を使っていたんですが、この段階のことは。

田中 スリランカ側が使っていました。

間宮 実際にやっているのは、我々JICAで言うところのスクリーニングです。

長谷川主査 なるほど。原文そのものはなかなか直しづらいのであれば、注意書きが何かでどこかに入れ込んでいく、あるいは文中でそういったことでもあればいいかと思うんですが、ありがとうございました。

それでは、全体事項で石田委員のが別紙にありますので、こちらをやりたい、41番、42番、石田委員、お願いします。

石田委員 すみません、提出がおくれたのでお手をかけて申し訳ありません。41番はそれでオーケーです。ありがとうございました。42番ですが、新橋では5万1,800台というのは、現在の橋の何倍ぐらいになるんでしょうか。現在も橋がかかって車が通っているわけですよ。その大体何倍ぐらいになるんですか。2032年ベースですね。今から20年後ですか。工事がいつになるか、私は知らないんですけども、あと、首都圏の都市高速道路というのは調査範囲図には出ていないんですよ、ここには描かれていないんですよ。

田中 調査範囲図。

石田委員 調査範囲図というのが二つぐらいあるんですよ。例えば2ページに調査範囲図というのがあって、そこにはCKEとケラニ橋と、それから、エアポートにつながる道とポートアクセス道路とベースライン道路とか、コロンボ中心地に行くA01というのがあるんですね。ところが18ページでおっしゃっておられる首都圏の都市高速道路、将来施工予定である、それは特に描かれていないんですよ。それとも、このうちのどれかが首都圏の高速道路に変貌するわけですか。

間宮 将来的な絵はこれには含まれていません。

石田委員 いないですよ。では、最初の質問に戻って、新しい橋で5万1,800台というのは現在の何倍ぐらいなんですか。

間宮 視点はちょっと違うんですけども、橋を渡りまして交差点で分岐した後のこれがメインの交通になりますけれども、ここでのデータというものがありまして、それでいくと現在が2012年で6万7,000台になっていると。

石田委員 では、少なくなる。2032年に1万台ぐらい減るんですね。

間宮 ここを通る橋、既存橋と新橋と合わせて7万4,000台になる予定であると。そのうち7割ほどが新しい橋のほうにシフトすると考えまして、それが5万1,800台ということになります。

石田委員 そうということですか。CKEからそのままコロンボ市街地に流れ込むわけですね、ほとんどが。CKEというのはケラニ川でしたっけ、この川の名前は。

間宮 はい、ケラニ川です。

石田委員 ケラニ川をコロンボ市街地の外側に渡ったところからCKEと呼んでいるのかなと思ったんですが、そうですね。CKEが7万4,000台、1日に通るので、その7万4,000台はそっくりそのまま市街地に流れ込んでくると、出入りが直線的に南北に流れるというわけですね。つまり、エアポートに行ったり、A01に行ったりしないと。

間宮 もともとの計画で、CKEがここにインターチェンジができると想定したときの交通量がありまして、CKE自体はそれよりもたくさんの交通量があります。

石田委員 すみません、CKEってどこに行っているんですか。

田中 空港です。

間宮 首都のコロンボと、あと、国際空港をつなぐ高速道路です。

石田委員 バンダラナイケエアポートに行っているA03は、同じく空港にはそのままつないだままということですか。

間宮 空港の近くを經由して北部に流れてくる高速道路になります。

石田委員 空港には2本、これからチョイスができるということですね。早いのがCKEであって、A03は既存の一般道ということなんですね。

間宮 はい。そうです。

石田委員 CKEに7万4,000が通過して、新ケラニ橋と旧ケラニ橋で二つに分かれて新が5万幾つと。

田中 はい。

石田委員 わかりました。ありがとうございます。

以上です。ありがとうございます。

長谷川主査 それでは、全体事項でどちらからの委員でも結構なので、何か追加であればお願いしますが、あるいはJICAさんのほうからでも結構ですが、全体事項についてはありませんでしょうか。では、よろしいですかね。

では、次の代替案の検討のほうにいきます。10番と11番は私でございます。10番はわかりました。それから、11番のほうですけれども、わかりました。

では、12番、高橋委員、お願いいたします。

高橋委員 これも先ほどお話ししたのと同様で、このご回答で承知しました。わかりました。

長谷川主査 13番、柳委員、お願いします。

柳委員 これはいいのですけれども、この代替案の検討というところが19ページにあったのですね、代替案路線のA、B、Cという。これで今、選択するのは一応Bが二重丸なのでこれを選択しよう、というのはこれが第一案ということですよ。だから、A案とC案はそれと比較しているという、そこがもうちょっと明確に本文上に書いていないと、何を決めようとしているのか全然報告書から見えないのですね。

普通はこういう書き方はしないと思うのですけれども、要は3案があって、その中で

B案が一番望ましいということで、B案が一番望ましいという評価をどこに書いているのですか、ということは特に書いていないんですよ。3案を検討した結果、評価は二重丸のところというのは表ではわかるけれども、本文中にちゃんと明記していないわけですね。B案が一番であるということもちゃんと書かないと、単に検討しただけで、それは読んでくださいと、読み取ってくださいというのは、どういうことかなと思うのです。ちゃんと自分たちの主張が一番環境配慮した結果、B案が最適であるということであれば、それをちゃんと明記すると、文章として明記することが重要だと思いますけれども、そういうこともあって質問をB案の場合に、上空建設というのがあるけれども、この絵を見ると横ですよ。

上空につくるんじゃないで既存の橋に沿った形で横につくる形ですね、モントージュを見ると。平行的につくるということじゃないですか。上空ではない、これは。上空って僕が考えていたのは普通の橋と同じ下に道路があって、その上に架橋するのかなと思ったのですけれども、そうじゃなくて脇につくるわけですよ。だから、それだと本文に書いてあることと、また、ちょっとそこも違うかなというような気もするのですけれども、そこら辺はちゃんと明確になるように書いていただければいいと思います。

長谷川主査 今、柳委員のおっしゃった前半部分は、私の10番のほうにも相通ずるところがありまして、同じような思いで私も10番のコメントをさせてもらっています。

14番、清水谷さん、お願いします。

清水谷委員 14番と15番については私のほうからのコメントです。それで、14番については納得しました。15番についてなんですが、これは柳先生が先ほどおっしゃられたように、結局は私もこれを読んでどういうふうにされたいのかというのがわからなかった。結局、現時点における暫定的な評価であるというふうに書いてあるために、実際のEIAの本調査の中でもう一度、A、B、Cの案が再度、調査される印象を持ちました。それで、今回のコメントは、現時点における暫定的な評価についての記述を削除するというにはなっているんですが、できれば、このスコーピング案のところで最終的にEIAを実施するまでに、どういうふうな形で持ってくるのかという持っていく方がいいですか、そういう計画も最初のほうに書かれてはどうかと思います。

実際、オーバーオールでラフな形でのA、B、C案を比較検討して暫定的に1案を、A、B、Cの三つの案の中でBというのが明らかに優れているということがわかれば、その一つの案でもって次の本調査のほうをやっていくというような書き方がいいですか、あるいは今回のラフな比較の中で同じような点数がついたと、オーバーオールで、そうしたら、その場合は例えばEIAの本調査のときも複数案を同時に示すというような、何かスクリーニングを絞っていく、案を一つに絞っていく流れといいですか、持っていく方について、このスコーピング案の最初のほうで方針を書かれたほうがわかりやすいと思います。

間宮 ありがとうございます。

長谷川主査 代替案で、ほかの委員からでも結構ですが、何か追加でありますでしょうか。

どこまで代替案を絞ってしまうかというのは、いつものどの案件でも議論になるところで、スコーピング段階で代替案が出てきて、その中からどれか一つに絞ってしまって、それをEIA対象とするというやり方もあれば、そこまではせずに、おおよその並べはしますけれども、比較化はしますけれども、EIAも改めて代替案について、それぞれとはいいませんけれども、全て対象にしてやっていくというやり方があるんですが、JICAのガイドラインにはその辺が何も書いていないんですね。だから、ケース・バイ・ケースだと思うんですけれども、ただ、そういう意味で今回はこの絞り込みの段階で代替案を三つのうちから一つに、こんなことに絞るということはできるんじゃないかというふうなことかなというふうには思ったんですが、ただ、今、清水谷さんがおっしゃったように、それをEIAの中でどこまで引っ張っていくかというのは、なかなか難しいと思うんですね。今、はい、わかりましたとおっしゃったんですが。

間宮 それはプロジェクトによって採用する方法が違うということもあると思うんです。代替案も本当に迷うような代替案のときもあれば、今回のように割とこれが本命かなというものを絞り込めるといってもあると思っていて、JICAガイドラインがなぜそうなっているかわからないんですけれども、今回のプロジェクトにおいては割と絞り込める、最初の段階でラフな検討を行って明らかにBのほうがよさそうだとすることがもくろみとしてはありましたので、それについてEIAをやっていければいいのかなと。

ただ、そのEIAの調査を各種やっていくうちに、本当にどうしてもクリティカルなもので最初にわからなかったものが出てきた場合というのは、もちろん、そこに立ち戻って、もう一回、比較し直さなければいけないリスクはあるんですけれども、そういったものがないように最初にある程度の事前の現地調査とか、そういったものはやっている。そこがどのくらい、そこでリスクを減らせるかによってこういうやり方がとれるか、とれないかというのが決まってくるんじゃないでしょうか。今回の場合は現地調査もしていましたし、RDA自身が昨年度、プレ調査みたいなものもやっていたので、ある程度の情報は得られていたというところから、まず、代替案を大まかに決めて、その中で決まったものに対してEIAの調査をやるというふうに決定しました。

長谷川主査 よろしいですか、代替案については。

では、先に進みます。次はスコーピング案、これは今の段階から忘れないために、スコーピング案でなくてスコーピングマトリックスと、助言案をつくるときは事務局のほうで直してください。スコーピングマトリックスをお願いします。

16、17は私でございます。わかりました。18番もそうです。18番のところでは大気のこと、それから、二酸化炭素、地球温暖化のことと二つ、どうしてもかかわってくる

んですけれども、回答の前半部はどちらかという大気絡みで大気汚染という項目が別途ありますから、それと同じかなという感じがするんですが、後半部もCO₂排出量、これに関しては、ここでいう越境というタイトルに一番ふさわしいのがCO₂、地球温暖化だと思っんですが、これに関しては最初の文章にあった、程度が不明ということだと思っので、相変わらずCというふうな文字にしたほうがいいかなと思っんですが、いかがでしょうか。

間宮 回答欄に書いた2段落なんですけれども、前半も後半も含めて越境ということで、CO₂を想定して書かせていただいています。その中で施工中にはある程度、何らかのその周辺で建設による建設機械の稼働ですとか、そういったもので、あとは建設中にやむを得ず、一般道を通行規制することもあるので、そういったものによる渋滞がひどくなるということで、B-という評価をしている次第です。おっしゃるように量がわからないというのは確かにあるんですけれども、明らかに影響としては出そうかなということでB-、それから、供用時には渋滞緩和に伴うCO₂の削減の効果が見込まれるということで、B+としているということです。

長谷川主査 ということは、もともとあった不明という意味合いは、いわゆるよくわからないので調査するという意味よりは、ある程度、わかっているけれども、量的にいまいちだという、そういう表現だということですね。

間宮 はい、そういうことです。

長谷川主査 そうすると、CではなくてBであると。わかりました。

では、次、高橋さん、二ついきます。お願いします。

高橋委員 まず、19番は河川の利用についてですけれども、ケラニ川の水浴とか洗濯に利用されているというのは記載があったんですけれども、例えば水運、船とかの交通あるいは漁業の利用というのは現状、どうなっているか、もし、おわかりでしたらお聞かせ願いたいんですが。

間宮 現状で水運と漁業については、漁業権があるなんていう話も聞いたことがあるんですが、まだ、そこまで詳しくは調査できていない項目です。ただ、河川内に橋という河川に何らかの影響があるというのは印象を与えがちなんですけれども、今回つくる橋は河川に橋脚を設けない構造を想定していまして、その場合はインパクトもほとんどないのかなというところで、もし、影響がないと最初から認められるのであれば、そういったものの余り深入りした調査というのもしないでいいのかなと思っているんですが、いかがでしょうか。

高橋委員 完成した段階では橋脚がないということですが、両側には橋脚ができるわけですね。そうしますと工事中に、もし、さまざまな利用があったとき、あるいは橋を架ける工事のときに、そういう水運その他のいわゆるアクセスに多少なりとも影響があるのかなのか、アクセスを制限するようなことがあり得ないのか、その辺が気になるんですけれども、そこはいかがでしょうか。

間宮 現橋のすぐ隣に架けるんですけれども、限られた範囲内で、その近くで何かやっているということは、今のところ、ないようです。それから、施工中は川の中に何か足場を設けてやるとか、そういった方法ではなくて二つの柱からそれぞれ張り出していくような工法、そういった工法を使いますので、余り影響はないものと考えております。

高橋委員 そうすると、特にスコーピングの対象にする必要はないとお考えですか。

間宮 と考えております。

高橋委員 次、20番ですけれども、樹木伐採ということで、今後、調査をしていくということですが、これはスコーピングとして検討対象にする必要があるのではないかと考えますけれども、そこはいかがでしょうか。

間宮 量としては少ないんですが、ありますので、対象にはしたいと思います。何かあるかといいますと、ほぼ森とか、そういったものではなくて街路樹が大きな道路ですので、その道路に沿ってあるというところで、その街路樹を大体数十本という単位で伐採しますので、その樹種とか数量を調査するというのを計画しています。

高橋委員 例えばこのフォトモンタージュなどにあるような橋脚周辺の兩岸の緑とかがありますけれども、報告書でも写真に緑が写っていたような気がするんですが、こういうものに対する伐採は当然、あるわけですね、橋脚工事において。

間宮 右岸側に若干あったかと思えます。そのあたりも係る範囲は調査します。

高橋委員 わかりました。

長谷川主査 それでは、次、柳委員、お願いします。

柳委員 21番はこれで了解はしたのですが、結局、スリランカとか、途上国によくあることですが、渋滞するとどうしてもクラクションを鳴らすという、こういう一般的によくやっているわけですが、結局、それは道路交通教育の問題で、そういうことも支援していかないと、渋滞していなくて何かあれば、すぐクラクションを鳴らすというようなことになってしまうので、騒音は低減されない可能性だってあり得るわけですね。

高架になっても高速道路だといっても渋滞すれば、いつもクラクションをがんがん鳴らすということはあるわけで、高架にするからクラクションは減るということは、そういう渋滞したときにクラクションを鳴らすというみんなやっているようなことが慣例的にあるので、それを減らしていかなければ、そういうことは鳴らしてはいけないよというような教育を支援していかなければいけないのではないかなと。こういった周辺の道路交通の緩和を支援するわけですから、そういったアドバイスを当該行政庁にJICAからもして、ちゃんと交通教育もしっかりやってくださいということをぜひやっていただければ、10年後には減っているかもしれないかなという気はしています。ほかの案件でもよくそういったアドバイスをしていますので、スリランカにおいても同じようなことを支援したほうがいいと思うのです。この評価については大気

B+で構いません。

長谷川主査 よろしいですか、23番までは。

柳委員 それから、22番、23番、これも了解しました。

長谷川主査 では、23番もよろしいでしょうか。柳委員、よろしいですか。

柳委員 はい。

長谷川主査 では、次、24番、25番、清水谷委員、お願いします。

清水谷委員 私の場合、これはコメントですが、4月と10月における降雨量が多いということについて留意する必要があるかと思えます。そういった意味で、雨季の洪水データなどを収集して、問題ないということ逆をしっかり説明をしていただきたいと思えます。それから、25番の結局、事業に使用される資材などの調達先なんですけど、これも一般的には発展途上国で、そういった材料を入手するとき入手先がもとをたどると、結構、ライセンスのないところからとっていくような場合も可能性がありますので、そういった意味で必ず把握してくださるようお願いいたします。

間宮 補足なんですけど、恐らくおっしゃっているような例えば土取り場とかで山を切っていないかとか、木材を大量に伐採していないかとか、そういったことだと思うんですけど、一応、そういった資材の調達元は調査をするんですけど、今のところ、大規模なそういったものを利用する計画はありませんので、影響は小さいとは思っています。

長谷川主査 よろしいですか。

それでは、43番の石田委員、お願いします。

石田委員 回答をありがとうございました。そういうことなんですよね。程度と範囲については今後調査する、だから、この調査があるわけですよ。それはよくわかるんです。それで写真を拝見すると、例えば10ページに写真があって、2番と3番が橋のそばなんです。そうすると、2番や3番は水辺に普通に自然に生えている種類だと思うんです。それとかあと橋を渡って、もう1枚今日いただいた資料を見るとLand Acquisition Areaというのが随分と太く、道路をつくるんだから、そういうことなんですよね。インターチェンジのところも、かなり大きく面積がとられているんですよ。

だから、ここら辺のやつは恐らく例えば1番の絵のような道路からちょっとへこんだというか、下がったところに家屋があって、そこにまた勝手に生えているのか、彼らが生活のために生やしているのか、そういう木がたくさんあると思うんです。だから、結構想像されているよりも多様な木が植わっているはずなんです。水辺の木、それから生活のために植えている木、道路際に自然に生えている木、大きく分けて3種類ぐらいに分けられると思うんですけど、その程度と範囲を調べてどうするんですか。どうするんですかという質問も変ですけども、どうするのかが聞きたい。

というのは、例えば道路をつくられるときに、道路をつくられる方というのは原状復帰を目指さないで、新たに景観をつくってしまうんですよ。今度、高速道路になるわけじゃないですか。だから、高速道路にふさわしいものとして高速道路にふさわ

しい樹種を植えて、昔とは景観が違って来るわけですから、昔の例えば灌木を植えても仕方がないということであれば、高速道路にふさわしい、高速道路に沿った木を植えるわけですよ。それはどこの国もやっているわけですよ。木を植えたら高い木を植えているじゃないですか、中国だってインドだって。だから、そういうことをされるのか、それとも、もとの生態系を限りなく回復してやろうというような、そんなご予定なのか、何か予定があったら教えてほしいんですが。

間宮 まずは調査して、どういうものがあるかを認めてからというところになるんですけども、もし、そういった希少なものですか、そういった守らないといけないもの、そういったもの場合には、回避、移転、補償ですか、そういった順にのっかってやっていくということなんですけれども、今時点で環境局の方、それから、これからNGOとか、そういったところにもヒアリング調査を行おうとしているんですけども、今のところ、そういった貴重なものとか、そこにあることに意義のあるものというものは認められていないという状況です。将来、そういった道路に沿った景観を、新しい景観をつくり出すんじゃないなということなんですけれども……。

石田委員 つくらざるを得ないんですかね。つくることになるわけですか。

間宮 景観が新しくなるということについては否定できないというか、その通りになると思います。

石田委員 わかりました。ありがとうございました。

ここから先は単なる蛇足的なコメントになるんですけども、例えば日本の都市部の場合を思っただけであればいいんですが、新しく道路をつくるとなると、風景がガラッと変わってしまうわけですね、高速道路をつくるとなると。樹木も全然違うものを植えるとか、道路にふさわしい。そうすると、つまり、例えば立ち退きをした人のすぐ外側、立ち退きをしなくて残っている人たちにとって懐かしい樹木も、全部消えてしまうわけですよ。だから、そこら辺はもし可能であれば、今回、社会調査をやるわけですので、どういう木を必要としているのかとかいうことも聞いていただくとありがたいなと。

必ずしも生態系に重要だとか、貴重種だとかということだけが社会配慮じゃないと思うんですよ、環境配慮じゃないと思うんです。ですから、残る住民の人たちにとってどんな景観が好まれているか、どんな樹種が非常に重要であるかというようなところを、生計とは余り関係しないと思いますけれども、例えばドングリを捨てるか、何か少しでも使っているのであれば、それはもとの戻してあげるとか、そういう住民たちの希望、生活に密着した希望みたいなのは、社会調査で聞いていただければというふうに思います。

以上です。ありがとうございました。

間宮 配慮いたします。

長谷川主査 スコーピングマトリックスで、ほかの委員の方からも何か追加でござ

いますか。お願いします。

清水谷委員 21ページの表9-1について補足していただきたいんですが、スコーピング案を9-1に示すと非常に漠然と書かれているんですが、結局は代替案、B案についてこういう予測ですということですよ。ですから、それがわかるようにしてほしいということと、それから、よく見ますと自然環境やそれから社会環境のほかに、例えば文化遺産といいますか、史跡とか、あるいはそばに墓地があったりとか、実際にすぐ簡単に工事をするのに厄介なものがあるかどうかというのも、よく考えてみることも重要だと思います。そういった意味では、最初のA、B、C案を比べるときに、工事にある程度、影響を及ぼすようなものがまだほかにも、項目として19ページの表のところにもう少し、このスコーピング案の項目に沿ったものでもう少し網羅されたほうが、A、B、C案を決めるに当たって、もっと説得力が出てくるのではないかと思います。

間宮 先ほどの文化財とか、そういったもの、大きなものはないということで特に記載はしなかったんですけども、小さいものは幾つかありましたので、そういったものを含めて、こういうものがあるけれども、例えば影響はないよとか、そういった書き方にしたほうがよろしいですか。

清水谷委員 と思います。

間宮 ありがとうございます。

田中 環境社会配慮のところでは19ページに書いているかと思うんですが、ここで追加的な項目をもうちょっと入れてというようなイメージでございましょうか。わかりました。

長谷川主査 ほかにいかがでございましょうか。

では、次に行きたいと思います。環境配慮の汚染対策、自然環境など、最初、三つほど松下委員、お願いします。

松下委員 26番は先ほどの清水谷委員の24番の質問とも関連しますが、5ページの記述によると、調査対象地域である新ケラ二橋周辺の地形は、標高が低く平坦であるため、過去から幾度となく洪水による影響を受けていると、それから、施工現場のほうが軟弱地盤と呼ばれる地質であると、そういう記述もあります。そういったことから洪水に対する配慮をどういうふうにしているかという、そういう趣旨でお聞きしましたが、回答のほうは橋脚を設けないということで、特に洪水対策を講ずる予定はないというご回答でした。

もちろん、確かに既存の道路よりも高いところに橋をつくって、なおかつ、橋脚はないわけですから、ある一定のレベルの洪水に対して影響を受けにくいということは理解できるんですが、先ほどの過去の洪水のデータであるとか、あるいは雨季における雨量とか、そういうことを一応確認していただいて、相当の確度で通常の洪水に対しては問題ないということはある程度、確認していただきたいというふうに思います。

26もそういうことですね。27番はこの回答で一応、了解いたしました。

それから、28の回答の趣旨は了解いたしました。この文章だと影響を与える可能性もあると書いてあって、よい影響か悪い影響かわかりにくいので、明確に書くとすれば既存の道路からの排出を加味すると、負の影響を与える可能性もあると、そういった記述にさせていただいたほうがよいのではないかとこのように思います。

以上です。

長谷川主査 ありがとうございます。

何かコメントはありますか、今の。

田中 26番につきましては洪水対策を講ずる予定がない、その理由についてデータ的にきちんと書いた上で、こうこうこういうことなので、洪水対策を講ずる必要はないということを中心にきちんと書きたいというふうに思っております。28番につきましては、こちらもしっかりと紛らわしい表現でございますね。負の影響を与える可能性もあるというふうな形で書かせていただきたいと思います。

長谷川主査 ありがとうございます。

29と30は私なんですけれども、29番のほうにいただいた資料の25ページの表10-2の内容が結局、どういう記述をしますということだけが書いてあるので、具体的にここに書いてある予測をどうやるかとか、あるいはその先にある評価をどうやるかとか、この辺が本当はスコーピングの中で検討されなくてはいけないと思ひまして、こんなコメントをさせてもらいました。予測モデル等については記載する予定とあるんですが、いつ、何に記載するんでしょうかね。

間宮 ドラフトファイナルまでには、もちろん、説明させていただきますということなんですけれども、調査内容について、おっしゃるように最初からわかるようにしておいたほうが良いというご指摘は承りました。

長谷川主査 それで、JICAガイドラインにもあったと思うんですが、関係住民、ステークホルダーに対してスコーピングの内容を伝えるというふうなことがあると思うんですね。既に第1回目のステークホルダーミーティングは終わっているわけで、その辺のことはどうするかということなんです。どんなふうにお考えですかね。最後の報告書案までずっと、それは何もしないということなんですか。

間宮 いいえ、ステークホルダーミーティングを3月末に行いましたけれども、その中でもこれから調査をして予測をしていきますということだけは説明をしています。それについては特段の意見は出なかったというふうに聞いています。

長谷川主査 ありがとうございます。それから、30番ですけれども、これも了解いたしました。

高橋委員、お願いします。

高橋委員 31番ですけれども、ご回答で河川内に橋脚を設置しないから、水質への影響はないということなんですけれども、これですと私が質問している趣旨はどうもご理解いただけないのではないかと思います。

河川内に橋脚を設置しないのはわかりますけれども、先ほども質問しました通り、当然、兩岸で橋脚工事等があるわけですね。万全の対策を講じているかとは思いますが、洪水や豪雨が起きるといようなときに、どうしても河川のモンタージュ写真を見てもそうですけれども、兩岸で橋脚の掘削工事等があれば、その土砂、これを一時仮置きするののかも含めて、それが流出をするということが想定されないとは限らないわけですね。ですから、もし影響がないのであればこういう対策をするから影響がないとか、とにかく、一応工事中の工事による土砂流出についてきちんと想定をした上で、それについての対策、環境配慮ということはこの報告書にきちんと記述をしていただきたいというふうに思っております。

間宮 当然、工事中の対策、例えば掘削土砂の仮置き場所の配慮ですとか、あとは溜った水を排水するときの処理の仕方とか、そういった一般的なものはやる予定にしています。ですので、それに加えてしっかり水質のモニタリングも上流側と下流側でそれぞれとって、工事中にはモニタリングをしようかということも計画しています。

高橋委員 そういうことであれば、そういうことをきちんと書いていただかないと。ただ、河川内に橋脚を設置しないから水質への影響はないということだと、環境配慮しては足りないのではないかと思います。よろしく願いします。

長谷川主査 それでは、石田委員、44番、お願いいたします。

石田委員 44番、ありがとうございます。結構です。45番もありがとうございます。

46番なんですけど、これをお書きになられたお答えは26ページを見ろということだと思うんです。確かに26ページは私も読みました。世銀のOP.4.12に対応した項目をやりますと。それはわかるんです。それはどの調査団もやられていますし、基本はそうだと思うんですね。その上で途上国がそれぞれ持っている特徴があるし、橋を架けられる場所の特徴があると思うんですよね。ここは貧困世帯もあるでしょうし、小さい家が道路周辺に住んでいる様相も写真でうかがえますので、そういうときに何が必要かということをご自分で私は知りたかったんですね。

だから、調べる項目はわかっているけど、どう調べるかというのが決定的に重要なんですよ。だから、例えば何を調べるかについても、ここでは経済調査はお答えに書かれてあっても、私が見る限り社会調査が欠けていますよね、社会調査はほとんどありません。だから、例えば社会調査の項目として自治体や行政体同士の意思決定のやり方や、誰が地区代表者ということや、その人のタイトルはどうなっているかというようなこと、それから、例えば内戦が終わって流れ込んだ人たちがいるのかいないのかというようなことも含めて、貧困層の人たちはどんな生計で、どういうタイトルで、ジェンダーはどうなっているかというような社会状況を調べることをもう少しやっていただかないと、世銀のOP.4.12の下に数字が並ぶだけだと思うんですね。それでは環

境社会配慮の社会分野としては、足りないというふうに感じざるを得ないと思います。ここはコメントします。ありがとうございます。

以上です。

間宮 実際におっしゃる通り、そういった配慮が必要な地域でありますので、実施機関との協議の中では、そういうことにも配慮することというのがありまして、それに対して、あと、そういうものを一番誰に聞くと詳しいのかというところをこちらから問い合わせたところ、ディビジョンセクレタリー、ご質問にもあったディビジョンをまとめている地区のセクレタリーとか、あとは自治会長さん、そういった方に聞くのが一番いいというところで、そこへのまずヒアリングから始めて、そこから突破口でいろんな団体へのヒアリングがあるのかなと思います。そういったものを全然書いていなかったんですが、失礼いたしました。

石田委員 もちろん、JICAさんがやられることなのでおわかりだと思うんですが、今回、そのあたりに関しては非常に記述が簡単だったので、一応、聞いてみました。そういうことであればよろしい。ただ、コメントとしては一応、残させてください。ありがとうございます。

長谷川主査 ほかの委員の方でも結構ですが、今の環境配慮のところでは何かございますか。

柳委員 住民移転でよろしいですか。

長谷川主査 住民移転はまた次にいただいて、自然環境、公害系だけで何かあれば、どうぞ。

清水谷委員 つけ加えたいのですが、洪水に対する対策の部分で実際に洪水が雨季と乾季があるということで、その地域にかなりモンタージュでも見るように土手が高いわけではないので、もしかすると洪水が発生するかもしれない。過去のデータから見たときに、この川の沿岸のどのあたりに洪水があるのかというようなデータをつくられて、それで、例えばA、B、Cの三つの案が全て洪水地域を通るということであれば、実際、このプロジェクト自体が本当に正しいかどうかというような、そういう議論も必要になるかと思えますし、あと、例えばここは洪水地域であるが、こういった橋を例えば橋桁を何メートルか高くすることによって、確実にこの道路だけは守られるというようなデザインであるというようなことをしっかり説明されるとか、そういったところは必要ではないかと思えます。そういった意味で、まず、そういう洪水のエリアや面積も地図上に落とされたり、洪水エリアを通るところの橋や道路がしっかりとレベルが高くなっているなどを確認し、影響があるかどうかということも議論をしていただきたいと思います。

間宮 まず、そういった情報が不足していたことはお詫びします。それから、洪水の影響の範囲なんですけれども、こちら側が上流で、こういった流れになっているんですけれども、ここに地上ではあるんですけれども、堤防みたいなちょっと高くマウ

ントアップされたようなところがありまして、恐らく洪水のときにはこの範囲でおさまるような、そういうことになっているんじゃないかなと思います。

その上で、洪水対策として今回の橋をつくる上で気をつけるべきことが二つあると思っていて、まず、一つ道路側で見ますと道路がまず守れるのかどうかということ、それに対しては下流側にある橋よりも高くなっているというところで、しかも、水面から十分な高さがありますので大丈夫だと思っています。それから、もう一つの観点はその橋によって例えば流れが阻害されて、こういったところに溢れる確率が広がってしまうんじゃないかと、そういったところだと思うんですけども、それについても河川内に橋脚を設けないということと高さ的にも現橋より高くなりますので、河積の阻害の関係は影響は及ぼさないんじゃないかというところで、それについても特段の影響はないと考えております。

清水谷委員 そのあたりも記述されたほうが。

長谷川主査 それでは、社会配慮の住民移転、先ほど石田委員が45、46を既にやっておられたので、既存のほかの方の32番、33番は私です。32番はわかりました。33番、回答のほう非常に微妙な表現で、影響はないものと考えますが、現況調査は行くと。影響がないのであれば、その先に調査を行うというのがどう結びつくか。これは非常に難しい判断だと、おっしゃりたいことはわかるんですけども、スコーピングの意味がなくなってしまうんですね、こういうふうにかかれると。

間宮 先ほどお伝えしたように、まず、影響はないと考えていますので、現況調査といいましてもどういったものがあるかとか、それぐらいの調査で、詳細に調査するわけじゃありませんので、影響はないものと考えますという形にさせていただければ。

長谷川主査 わかりました。ありがとうございます。

それでは、高橋委員、お願いします。

高橋委員 34番の住民移転の範囲ですけども、今回、図をつけていただきましてどうもありがとうございます。当初の報告書ですと、何か兩岸の住民移転といいますが、そこがすごく強調されていたものですから、道路の拡張などによってどれぐらい住民移転の範囲があるのか、不明だったものですからお伺いしました。今回のこの図でわかりましたけれども、実際この図であらわされたところで、大体、世帯数でどのぐらいとか、人口がどのぐらいというのは。

間宮 460軒程度です。

高橋委員 報告書に書いてあったのがこのということですか。

間宮 はい、この範囲です。

高橋委員 わかりました。ありがとうございます。

柳委員 3戸の大規模建築って具体的にはどういうものなのですか。今、461戸の建物のうちの3戸の大規模建築物ってマンションですか、それとも、商業系のコンプレックスか何かですか。

間宮 全て政府系のビルディングです。

柳委員 それはオフィスビルですね。

間宮 政府系のオフィスビルと、あと、訓練センターみたいなもの、研修所というんですかね、そういったものがあります。

長谷川主査 では、35番、清水谷さん、お願いします。

清水谷委員 児童労働について、この国において一般的にそういう児童労働のことが発生しているかどうかというところは、余り情報を持っていませんでしたので、こういう質問をさせていただきました。実際に認知されていないという話なんですけれども、ただ、この国において、そういった事例が幾つかあるというようなことであれば、実際にこの件についてはモニタリングをしていただきたいと思います。

長谷川主査 いかがでしょうか。

間宮 この国のほかの箇所というのは、正直なところ調査が不足していてわからないんですけれども、類似の事業、今までJICAで支援していました南部高速道路ですとか、コロンボ外環道路、そちらではそういったものは一切見られなかったという報告を受けていまして、恐らく原因としては道路をつくるという工事自体、例えば昔なら石を子どもや女性まで使ってやっていたというのはあるかもしれないんですけれども、最近は機械化も進んで、そういった機械のオペレーターですとか、あとは熟練した技術が必要なものというのが多いものですから、そういったことが原因でなかったんじゃないかなと思っています。

清水谷委員 それで、結論としてはこの項目については調査といいますか、そういう何か懸念を実際のEIAの調査のときとかに、見てもらうということにはならないのでしょうか。全く、この文章でその通りだから何も見ませんということに。

間宮 実際にはほとんど影響が考えられませんので、調査も不要かなとは今のところでは思っていますが、いかがでしょうか。

清水谷委員 わかりました。私もどっちなのかという判断ができるような情報を持っていないので、逆にそういった調査をしないで済むようにするために、十分な情報収集というのをしっかり前もってやっていただきたい。それが前提であれば、本調査のほうでさらなる調査というのは必要ないということは納得できる。

間宮 判断できるような情報を集めるところまでは、確実にやりたいと思いますけれども、ありがとうございました。

長谷川主査 ありがとうございました。

住民移転と社会環境の社会配慮のほうで、何か各委員、ございますか。追加コメント、質問でも結構ですけれども、どうぞ。

高橋委員 先ほどの住民移転の対象範囲で、例えばこういう図などは今後、また、この報告書、EIAも含めてリバイスされるときには添付するようなことになりますか。

間宮 添付いたします。

高橋委員 ぜひ、この辺、範囲は明確にしていきたいと思います。

長谷川主査 では、先に進んでよろしいでしょうか。

ステークホルダー協議のところ、36番、松下委員、お願いします。

松下委員 これについては了解いたしました。

長谷川主査 高橋委員、お願いいたします。

高橋委員 37番ですけれども、後から出てくると思いますが、石田委員の質問にも関連して、参加者が実施機関とか行政とか住民代表ということで性格はわかりましたけれども、例えばそれぞれのおよその人数などはわかりますか。実施機関あるいは行政関係者が何人ぐらいで住民代表が何人でとか、あるいは割合でもいいですが。

佐井氏 まだ、そこまで分析はできていないんですけれども、ぶっちゃけた話、開催したのが月曜日で火曜日が休日やったんです。すみません、コンサルタントのJDSの佐井と申します。月曜日でして次の日が休みやったんですね。そのせいで、あと、もう一つは、相当、我々はスピードアップして先方の政府に働きかけて、ステークホルダーミーティングの準備したんですけれども、どうしても新聞の公示が要るとか、それに対してはある程度の時間を割かなければいかんということで、どうしてもその日のなってしまうんですけれども、次の日が休みということで、あと、開催する場所もある程度のキャパの場所が必要やということで、結構、離れておったんですね。そういう意味で、なかなか、はっきり言って広範囲なステークホルダーが集まったとは言えない形です。

それで、人数的には70人ぐらいで、それであと、先ほどご紹介があったディビジョンセクレタリーというか、市の下の行政官、それから、もう一つ下のGNというのが、その役人の人とか、それとあと、日ごろ、橋を使っているんだけど、という人もいました。ただ、その属性の分析はまだやっていないです。

高橋委員 わかりました。

以上です。

長谷川主査 どうぞ。

清水谷委員 私の40番の質問がその他のところなんですけど、実際にはステークホルダー協議のところなので、ここで述べさせていただきたいんですけれども、私の質問は第1回ステークホルダー会議の結果がこの助言委員会において、それを議論できている状態かどうかというのを確認したいんですけれども、例えば36番のご回答でいけば、第1回の会議の意見はスコーピング案に反映する予定であると、結局今スコーピング案が、第1回のステークホルダー会議の意見を一応、勘案した状態で作られたということでしょうか。また、我々が今この立場において第1回のステークホルダー会議で述べられたステークホルダーの人たちの意見に関しては、どこで確認すればいいのでしょうか。

間宮 この事前配付の資料を提出した際には、まだ、実施できておりませんでした

ので、その情報というのはこの中には入っていませんでした。それで、提出されてからこの回答を作成するまでには内容もわかりましたので、その内容を簡単ではあるんですけども、37番のところに記載させていただいたということなんですね。

清水谷委員 このくらいのものでしょうか。

間宮 大まかな項目としてはこういったものになります。個別には例えばどこの何をどうしてほしいとか、そういう話はあったかもしれないんですが、項目としては2点ありまして、一つはまず渋滞には非常に困っていて、それが解消するということに対しては期待が寄せられているけれども、工事中とか、そういったときにも渋滞の対策はしっかり気をつけてほしいと、渋滞とか安全ですね、そういった懸念と、あと、もう1点が補償のこと、移転対象の範囲はどこになるんですかとか、補償の方法はどういうふうに行われますかということで、今後、センサス調査や社会経済調査、財産調査をやって、ここのものは決定していくんですよ。それを第2回のときには話をさせてもらいますということはお答えしているところです。

長谷川主査 いつ、踏まえた議論をするかということ、まさにこのワーキンググループでしようし、もし、こういった資料が今回、余りタイミングよく出てこなかったの、この後の助言案づくりのやりとりの中で、さらに追加というふうなことでも議論できると思いますけれども。

次の38番、柳委員、お願いします。

柳委員 今、ステークホルダー会議は、スコーピングマトリックスを決定する段階とEIAの報告書の作成段階ということですので、今回はマトリックスをつくる段階で行っているわけですね。それで、一応B案に設定して、それでB案のターゲットピープルをステークホルダーとしてどれだけちゃんと押さえているのか、四百何人でした、先ほど言った人数のどのぐらいが出席しているかということ、そこが外れて周辺をそれからやったりしても、最初の段階ってよく行政関係者全体を呼んじゃうので、ほとんどぼやっとした意見しか聞けないわけですね。

この段階って、一応、B案に絞り込んだ段階でやっているわけだから、買収の地域は決まっているわけですね。この地域の人たちがどれだけ来ているのかということがこの段階では重要なので、それはちゃんと報告書の中で、どのぐらいに広報して、どれだけ来たかというのがなかなか先ほどのご説明だったら、何か場当たりの準備がいろいろあって、会場を設定するのもなかなか難しいとか、いろんなことをおっしゃられたけれども、そこがポイントなので、そこにちゃんと情報が伝わっていなければ何のためにやったのかわからないということになってしまう。一応、2回やるということだけれども、最初の段階で地域住民の意見を移転する人たちの意向をかなり聞いておかないと、2回目をやってもまた的外れになる可能性があるかなというので、そこら辺はよく注意して調査団の方は取り組んでいただければと思います。

間宮 わかりました。第1回目のいろいろな反省点がありますので、まずそういった

分析から始めまして、第2回目でどういうふうにするべきか、または2回目の間に何か個別にできるものがあるのか、必要に応じて検討していきたいと思います。ありがとうございました。

長谷川主査 それでは、47番、石田委員、お願いします。

石田委員 既に多数の先生方がステークホルダー会議の結果について、結構私が思っていることと重なることを言っていたので、特に大きくつけ加えることはないんですが、ステークホルダー会議って最初と最後の2回しかないんですよね。最初は皆さんおっしゃられたように、スコーピング案を決めるためのフィードバックでもあり、それから、加えて今後やるRAPも含めた社会調査の項目を決める大事な調査で、抜けがないかどうかを調べるための大事なプロセスでもあると思うんですね。ですから、今回はたまたま時期がそういうふうで開催されてしまったので、運悪く今日はそれを議論できないわけです。

つまり、お答えいただいた答えが2行では、私たちは何を言っているのかよくわからない。もう少し細かい意見をどの層が、例えば工事の渋滞の安全については例えば道路際に住んでいる人が言ったとか、渋滞解消は村長さんが懸念をしているというようなことが属性と結びつけば、もう少し皆さんも調査に結びつく、私たちもコメントのしようがあると思うんですけども、今回残念ながらできないと思います。

かつ、この後、私たち助言委員会にかかるのはドラフトファイナルのときなので、調査が全部終わっているんですよね。だから、そうすると大切なステークホルダー協議、住民移転がこれだけ500世帯近く発生するというときの最初のスコーピングは非常に大切だと思いますので、可能であれば、割と早い段階で私たち助言委員会に対しては、第1回のステークホルダー協議をどういう形でやって、誰がどこの人が何人来て、属性の人が何人来て、どんな目次でやったか、それから、質問はどんな質問で、調査団というか、JICAはどう答えたかという、そういうリストは必要な気がします。

ですから、これから解析されるのであれば解析していただいて、それができた段階で私は見たいと思っています。それもほかの先生方も見ないと、今の質問に対しては私たちは疑問が解けないまま、ずっと行くんじゃないでしょうか。そんな気がしています。後でコメントにそういう要望を書こうと思いますが。

以上です。

長谷川主査 ステークホルダー、ほかの委員の方も含めていかがでございますか。よろしいですか。

では、最後のその他、40番は先ほど清水谷さんがおっしゃっていたので、残るは39番、私のです。わかりましたということです。

その他、石田委員、二つほどございます。お願いします。

石田委員 既に言ったこととダブっていますので結構です。ありがとうございました。

長谷川主査 一通り、確認、追加、回答について終わったんですが、全体を通しましてさらに何かあれば、委員の先生方からおっしゃっていただきたいんですけども、何でも結構だと思います。大分、今日は全体的というか、総論的な要望みたいなこともあったんですけども、その辺も含めて何かあれば出していただきたいと思いますが、スコーピングの今は段階です。それでスコーピングというのは私、とても重要な段階だと思っていて、といいますのは、この先どんなところに焦点を当ててお金をかけて、時間をかけて環境配慮、環境影響評価をやっていくかという設計図をここで決めてしまうものですから、ですから、ここで取り逃がしたことはなかなか、また、もとに戻すということが非常に難しい、見過ごしてしまうという、そういう意味で非常に大事なんですね。

今日、各委員からもあったように、それにしては、それを判断するための情報量が少ないんじゃないか、それから、こういったところをもう少しやったらいいんじゃないかというところを、どこかでフィードバックするようなタイミングが本当に生まれるのかどうかという、これはステークホルダーミーティングとのかかわりも出てくるんですけども、もう少しスコーピングを大事にして、我々委員がある程度、納得できるようなものを目の前にしていただかないと、おいそれと、はい、わかりましたということが言えないというご意見がたくさんありました。

それから、言えないならば、我々が出したコメントをどこでどういうふうに反映させて、我々はそれをどこで確認させてもらうのか、それから、それがステークホルダー、住民にかかわるようなことである場合は、それをどこで住民にもう一度、伝え直すかという、その辺のやりとりの問題と、それから、スコーピングにかけるエネルギーというんですかね、これが今までずっといろんな案件を見ていて、いずれも同じようなことを私は思ってきたんですけども、そういったことをもう少し何か工夫できないかなと。

我々の助言委員会をステークホルダーミーティングの前にやるか、後にやるかということもかかわってくると思うんですけども、ひょっとすると、ステークホルダーミーティングの前に、我々は一度、どういうことを言うのか見せてもらって、ここはもうちょっと足りないからやってほしいとか、何か我々のアイデアを入れさせてもらうとか、それをもってステークホルダーミーティングの人たちに伝えてほしいというふうな、そういった順序が適する場合もあるかもしれないんですね。ただ、先ほどのように我々がここで言ったことをもう一度、持ち帰ってステークホルダーミーティングかどうかわかりませんが、住民の人たちに伝えてほしいというのがあって、できれば理想的には助言委員会の前と後にあるのが一番いいんでしょうけれども、それがなかなかできない。

いずれにしても大事なスコーピングで、例えば先ほど三つの代替案がありました。それで、一つのB案だけについてマトリックスをつくってあったんですよ。もし、

しっかりとスコーピングをやるとすれば、A案にもC案にも同じものをつくって、その表がありましたけれども、あそこへそれをつなげていって、だから、B案にしましたというぐらいの精度の高さのスコーピングをやるということが大事なと思ったんですね。その辺のことがほかの委員の方にも共通していたかなと思ったので述べさせてもらいました。

ほかにいかがでございますか。

では、まとめにかかる前に少しだけ休むか、あるいは続けてやるか、どちらでも結構なんですが、休憩しますか、10分ぐらい。では、10分ほど、40分まで休憩させてください。よろしくお願いいたします。

(休 憩)

長谷川主査 それでは、全員が揃われたので始めてよろしいですかね。40分には30秒ぐらい早いんですが、それでは、助言として残すものあるいは修正するものを指摘していただきたいと思います。こちらのスクリーンのほうを見ながらということでもよろしいんですか。高橋委員が早目に退席されるということで、高橋委員のところからお願いいたします。

高橋委員 早目に退席をしなければいけないものですから、申し訳ございません。

篠田 すみません、始まる前に先ほど最後のところでご意見をいただきましたステークホルダー協議について、原課のほうで検討していただきましたので、先にこちらだけご説明させていただければと思います。すみません。

間宮 今、おっしゃるようなどういう属性の人がどのぐらいの割合でというところまではなかったんですけれども、一応その議事録と発言した人がどういう人だったかと、あと出席者はどういうところから来たか、その割合はわからないんですけれども、そういうものだったら、一応今週中には議事録をお出しできますので、もし、よろしければ、そちらを送らせていただきまして、助言案の確定までにご意見等をいただいた上で、調査に反映していきたいと思いますので、そういうことでよろしいでしょうか。

長谷川主査 では、我々は受け取るということでもよろしいですか。では、よろしくお願いいたします。

篠田 スケジュール等については、また、後でご確認できればと思います。最後、長谷川主査からご説明というか、ご意見をいただきましたステークホルダーミーティングと助言委員会のタイミングということで、他案件ではステークホルダーミーティングの前に助言委員会をやっている案件もありまして、それは案件の進捗、あと、調査スケジュールに応じてやっておるところです。ご理解いただきたいところがございます。2回やったらというようなこともあるんですけれども、なかなか、調査のタイミング等で難しいケースがございますので、案件の属性に応じて、どこのタイミングでやるのが一番適切かというのは留意して判断していきたいというふうに思っております。

す。とりあえず、コメントをさせていただきます。

長谷川主査 では、高橋委員、お願いします。

高橋委員 それでは、私が助言として残したいものは20番、私の発言の6と12は了解しました。20番についてですけれども、これは先ほどのお話を受けて助言案としては、景観への影響について、樹木の伐採による影響を検討項目とすることということをお願いをできれば。

長谷川主査 19番はよろしいですか。

高橋委員 結構です。

次にいってよろしいですか。

長谷川主査 お願いします。

高橋委員 あと、次に助言ですが、31番、これも頭のほうの「泥炭地域での」から「水質汚濁」までを生かして、土壌流出と水質汚濁について、その影響と対策を検討することということです。

次々にいってよろしいですか。とりあえず、次、34番ですけれども、これは住民移転の範囲を明示すること。

それから、37番、先ほど後から資料が送られるというお話がありましたけれども、とりあえずのコメントといいましょうか、助言案として、「3月25日」から「ステークホルダー会議の結果」までを生かして、その結果を社会配慮の検討などに反映させること。

長谷川主査 以上ですかね。

高橋委員 私の助言案としては以上です。

長谷川主査 何か高橋委員の助言について、ほかの委員あるいはJICA側のほうから何かありますか。よろしいですか。

では、特になければ、また、1番から順次いきたいと思います。1番、松下委員、いかがでございますか。

松下委員 1番と2番と、それから、私のほうからのコメントで27番も関連するんですが、これを一体化して読み上げます。コロンボ市中心市街地における渋滞緩和のため、現在策定中の都市交通マスタープランとの整合性をとりつつ、あとは2番で外環整備、ここ以下を引用していただけてつける。

長谷川主査 3番は結構です。4番、5番は清水谷さんですが、同じような4番、5番はどうしますか、清水谷さん。私は……。

清水谷委員 私は結構です。

長谷川主査 結構ですよ、了解したということで直していただければ結構です。

4番、5番、6番が終わりまして、7番、柳委員、いかがでございますでしょうか。

柳委員 7番は結構です。8番ですけれども、日10万台の交通量の今後の予測は明確に推計すること、特にモード別交通量の予測を行うことということでコメントにした

いと思います。あるいは今後の予測については、にしたほうが文章は通りやすいですかね。

長谷川主査 よろしいですか、8番は。

9番、清水谷さん、どういたしましょうか。

清水谷委員 結構です。

長谷川主査 10番はよろしいです、結構です。11番も結構です。待ってください。10番は残してください。ごめんなさい。表12-1の、というのをとって結構です。あとは残してください。それから、11番のほうは結構です。

12番は終わりましたね。13番、柳委員。

柳委員 13番は結構です。

長谷川主査 14番、清水谷委員。

清水谷委員 14番も結構です。

長谷川主査 次の15番、清水谷さん。

清水谷委員 これも一応納得していただいていますよね。納得といたしますか、基本的に現時点における暫定的な評価にとどまらずに、なぜB案になったかというところで、ですから……。

長谷川主査 先ほど私は10番を残したんですが、それでは。

清水谷委員 重なっているかと。

長谷川主査 もし、重なっているのであれば10番でよろしければ。

清水谷委員 10番で統合。

長谷川主査 よろしいですかね。

16番は結構です。17番も結構です。18番も結構です。

21番の柳委員、お願いします。

柳委員 21番は大気で行ったんですけれども、内容を今度は騒音の問題として、共用時の騒音対策として新たに助言ですけれども、共用時の騒音対策としてクラクション音を削減する道路交通対策を行うよう支援することと。

鈴木 すみません、もう一度、お願いします。

柳委員 共用時の騒音対策としてクラクション音を削減する道路交通対策を行うように支援すること。

間宮 質問させていただいてもよろしいですか。

柳委員 どうぞ。

間宮 道路交通対策というのは、先ほどは教育とか啓蒙のこととか、そういうことを指しているということによろしいですか。

柳委員 余り教育という言葉は、この際、要は向こう側の国の車検制度と、それから、免許制度があるのかどうか分からないので、日本の場合は免許の書きかえのときに必ず教育をやりませし、免許を取るときも教育をやっているわけですけれども、

それがどうなっているのかわからないので、教育という言葉を取りあえずは外したのですけれども、対策の中に要は規制当局がクラクション音は鳴らすと減点になるような交通対策がやればよいなというふうに思っています。

間宮 そういった啓蒙活動とか、実施機関へ働きかけを行うということですね。

柳委員 働きかけをしてほしいと。

田中 ただ、これを、すみません、やるのが望ましいというのはわかるんですが、借款の中で我々が貸しつけて、先方が借りてまでやる意思があるかどうかで一つ大きいと思いますし、かつ、日本のどなたがスリランカに行ってこういった支援をできるのか。そのプロジェクトを仮にやるとして、それが実際に彼らでこの目的を達成されない限り、税金の無駄遣いと言われる以上、これをやる、要は勝算があるのかというのが一つ鍵になってくるのかなと思うんですけれども、確実に、ですから、この場でこれをやらないと、この事業についてやるのはいかなものかと言われてしまうと、非常に我々にとってハードルが高い助言になるのかなと思うんです。

柳委員 ほかの案件でも道路交通規制当局に対して、新たに架橋することの周辺の対策もこの案件の支援に含んでいるわけですね、周辺環境、この案件自体が。架橋するだけの話じゃないですよ。周辺も整備するという、道路交通を整備するという中には多分、ソフトの対策も合わせてハードだけじゃなくてソフトも言っておかないと、ハードだけやったら向こうはビヘービアが従来通りの交通のビヘービアで、騒音は相変わらず削減されないと、橋をつくっても関係ないという話になったら、余り支援の意味がなくなります。

これは前の友好道路のときも同じことが言われたわけです、クラクションがうるさいと。橋をつくれれば車線も増えて、それで、今度は音が減るでしょうということで、確かにその効果はあったと評価されているわけだから、同じように橋をつくっただけで、でも、クラクションは渋滞すると起こるということになれば、交通対策としてはうまくいっていないのではないかという話になるので、従って、そこら辺はどこの射程まで円借款でできるのかというのはあるかもしれませんが、それはアドバイスすることだから、やれと言っているわけじゃないので、そういうふうに交通規制当局にはJICAのほうから申し入れをすとか、支援するとなると何か資金的とか、何か人的なことなので、言葉をちょっと変えればよいと思います。アドバイスする、助言すとか。

田中 提言することぐらいが。

柳委員 支援じゃなくて提言することぐらいに文言を変えていただいて。

長谷川主査 これはほかの案件にも通ずることで、いつも声を大にして訴えていくものだと思うんですね。ですから、たまたま、この案件もありますから、具体的な何かはできなくても声を上げるという意味で、今のようなことは提言するという形で入れておいてほしいと思うんですけれども、対策を提言というんですか、行うことじゃ

なくて道路交通対策を提言すること。どうですか、もうちょっと緩めて対策を提言すること、行うというもととというのはどうですか。

柳委員 道路交通教本に、渋滞時にクラクションを鳴らしてはいけないとか、そういうことは。

田中 多分、彼らの中にも何らかしらあるような気はするんですけども、守られているか、守られていないかは別問題で、正直な話、橋のところにクラクションを鳴らすなという標識を立てればそれで済むのかという話になると思うんですけども、守るか、守らないかはまた教育の話に。

柳委員 教育の話で、何か、そういった対策を講じてくれれば、少しずつ緩和されていくのではないかなと思いますけれども、時間がかかることだろうとは思いますが、

長谷川主査 いつも言い続けるという意味で、入れ込んでおいていいんじゃないかと思えますけれども、実現するかどうかは長期的な話ですから。

よろしいですか。そうしましたらば、21番。

柳委員 21、22、23は結構です。

長谷川主査 24番、25番、清水谷さん、いかがですか。

清水谷委員 24、25は残します。24のコメントは、既往資料から雨季の洪水データを収集し、地図上に洪水の範囲を落とし込んだ上で洪水からの影響を評価すること。

佐井氏 その辺に関しましては、十分、重要なことは理解するんですけども、洪水のデータとして面的にあらわされたデータがあればいいんですけども、ハイウォーターレベルがここまで来たとかいうのはあると思うんです。だから、今、委員がおっしゃっているやつをつくるとなると、独立した作業になる可能性がある。だから、もし、そういうデータがあれば収集の努力をするというのはあれですけども。

清水谷委員 例えばこのくらいの範囲まで広がる可能性があるとか、既往のデータに基づいてここまであり得るとか、そういうある程度、ゲスも含めてもいいとは思いますが、

佐井氏 でも、それは余りいいかげんなものを出したらだめですよ。その図面になると、JICA調査団作成になりますから、ですから、否定しているわけじゃないです、その努力はします。もちろん、その資料は集めるようにしますが、先ほど間宮さんもおっしゃったように、ある程度、そういう洪水対策の構造物もあるぐらいですから、データがある可能性はあるんですけども、こういうふうに書かれると、地図上に落とし込むという作業をせんとあかんもんで、だから、可能であれば、この努力をすることとか、確認をする努力をすることとかということでおさめていただくと、あれですけども。

間宮 この評価をすることという目的を何のためにやるかなんですけども、先ほども申し上げたように、橋に対する構造を確保しないといけないからやらないといけ

ないのか、周辺の方に対してやらないといけないのかというところなんですけれども、どっちかという、これを見ると周辺の方への影響を考えていらっしゃるのかなと思うんですが。

清水谷委員 結局、橋の設計に影響を及ぼすと思われるので、例えばデータを収集し、そのデータをもとに洪水影響を評価することにしましょうか。例えば地図上に落とし込むという言葉は削除して。

松下委員 26とも関係するので、多分、26と24を合体させていただいて、一般的な言い方に変えますと、既往資料から過去の洪水データを収集し、洪水対策の必要性について検討することぐらいですか。それぐらいでいかがでしょうか。

清水谷委員 ありがとうございます。穏やかな表現。

長谷川主査 どうですか、調査団側、この表現は。

佐井氏 洪水対策の必要性に関してというのは、エンジニアリングサイドで配慮し、洪水時の水位がどこまで来る、それに対するクリアランスをどれくらいとるというようなものが洪水対策と呼べるのであれば、これで結構です。

間宮 洪水対策は結論でいうと必要ないといいますが、このプロジェクトに与える影響はないと思っているんですね。

松下委員 必要ないということがわかれば。

間宮 まず、対策の必要性というよりは、その手前の影響をしっかりと調べなさいという、この辺にさせていただいたほうがいいのかと私は思うんですけれども、いかがでしょうか。過去の洪水データを収集し、プロジェクトが与える影響について確認することとか。

松下委員 洪水による影響を評価すること、当該地域における洪水の影響を評価。

間宮 プロジェクトが与える影響に対して影響を確認することとか、それはいかがでしょうか。

松下委員 プロジェクトが洪水に与える影響もありますし、洪水によってプロジェクトが、橋が影響を受ける可能性。

長谷川主査 よろしいですか。

辰巳氏 ちょっと待ってください。今回の事業による洪水の影響というのを私どもは影響はないだろうと考えているんですけれども。

松下委員 橋をつくったから洪水が余計に起こるということはないですけれども、一般的に。

辰巳氏 事業への洪水の影響というのも、基本的にないだろうというふうに考えているんですが、洪水に対しては十分にクリアしますから。

佐井氏 設計サイドとしては、クリアランスを確実にとって設計するということが洪水対策になりますね、橋梁建設の視点から見た場合。一般的な洪水対策というのは、ここで考える必要はないというのは、はっきり言ってそうなんですけれども、我々サ

イドの橋梁建設の視点から見ると、過去の洪水データで最高水位がここまできた、それで設計の原案はこうで、それで設定すると。これは設計サイドからの洪水対策になる。

清水谷委員 橋だけではないと思うんですね。橋につながっている道路も、ある一定のレベルがないと川が氾濫したときに、結局、高速道路が一部、水が浸ってしまえば使えなくなると、結局、ある程度、氾濫が起きたとしても新しくつくる道路においては影響が出ないというところを確認する必要があると思います。

辰巳氏 確認はそういうことであってもいいんですけども、エレベーション的に絶対に起こり得ない。既存の道路のほうがはるかに低いですから。

清水谷委員 ですから、既存の道路はやられる可能性があったとしても、今回の道路がその影響を受けないというところの根拠を示さないといけないと思います。大丈夫だと言われても、実際にどのくらいのレベルが来そう、でも、この道路に洪水が広がる部分においては、このレベルを確保しているから大丈夫だというような説明があってしかるべきだと。

間宮 多分、お渡しした事前配付の資料で、なかなか、その辺が読み取れなかった、当然、そういうご助言をいただいていると思います。ただ、一方で、いかにも影響がありそうなことを余り助言として残されてもいかがなんでしょうか、助言として検討することとなって、最後、ドラフトファイナルレポートでご報告するときに、余りにもあつけないといいますが、検討した結果、最初から考えられていた通り、ほとんど影響はありませんよというような、そんな回答になってしまうと思うんですけども。

石田委員 それは、だって、言うの実証データという理由がついていけば、私たちは納得できると思います。つまり、私たちは過不足なく影響を見たいということがあるので、その点は余り、すみません、私の別の助言じゃないんですけども、私だったらそう思います。

長谷川主査 スコーピングマトリックスでの見解の相違だと思うんですね。調査団側は今回、Dということで洪水に関しては絞り込みの中で排除してもいいんじゃないかと、それから、我々としては、それはそれで承知しているんですけども、Cということでもう少しEIAの中で、それなりの検証はしてくれないかということなんだと思うんですね。ですから、そういう意味で、Cという位置づけでこんなふうなコメントを残せないかということで。

佐井氏 収集し、事業による洪水の影響について検討することでもいいんじゃないですか。評価することとなると意味合いが変わってくると思うけれども、とにかくデータで影響がないことを確認すると、それでどうですか。それであれば。

長谷川主査 検討という言葉で。

佐井氏 評価するというのは。

長谷川主査 ちょっと重たいかもしれない。

田中 この事業による環境に対する影響を一応、この助言委員会の中で議論させていただいているという整理ですと、清水谷委員のご関心というのはこの事業が洪水に与える影響ということが本来、検討されてしかるべきことなのかなと思うんですが、お話を聞いていると、逆にこの事業が洪水によって受ける影響のほうに重点が置かれているような気がしているんですけれども、そこは、そういう理解でよろしいのでしょうか。

柳委員 恐らく報告書の地形、地質というのはピート層で軟弱地盤で、報告書の5ページにも書いてあるように、土工部と橋梁アプローチ部は軟弱地盤対策を考慮する必要があると、こう書いてあるわけですよ。ということは、橋梁部にそういうような軟弱地盤ということになると、洪水時にどういう橋梁に対しての影響があるのかと懸念せざるを得ないということになってしまうわけです、これを読む限りは。だから、その対策について具体的に何も書いてメンションしていないし、この報告書の一番弱いところはいろんな情報が非常に浅くしか出てこない。だけれども、スリランカの援助ってずっとやっているのです。調査団も何度も20年来、ずっと行って情報を収集しているにもかかわらず、今回の調査団の情報はこれだけしかないのと、非常に不思議に思うわけですよ。

前の友好道路のときは、結構、大々的にいい調査をやったとって持ち上げて、報告書まで英語でつくったり、いろんなことをやっているわけですよ。成功だったというふうに言っているわけですよ。だから、かなりの調査資料があるというふうに我々は思って、今回の助言をやらうとしているわけですよ。それを見て、これは非常にこれだけというような感じなんです。今までの助言案をつくる時には、非常に大部の資料を読んできて、それで助言したことだって何度もあるわけですよ。それに比べると、これはどうなのというふうに、さっき、長谷川主査がいろいろ言われたように、助言するにはお粗末かなと、資料が基本的に。

もっとちゃんとした調査を今の段階でもやれるのじゃないかというような思いが多分、委員の中にはくすぶっているわけですよ。それで、こういうことを言って、洪水のときの対策についてももうちょっと付言して、いろいろ言う必要があるのではないかなという思いがあったんだろうと思うのですね。

そもそも、自然的な土質とか、地質が軟弱地盤であるというのはよくあることで、それは洪水のときにみんなえぐられて、橋梁部分に影響があるというのはよくあることです、流されてしまうというのは。だから、それが無いというのであれば、無いというだけのデータを示して、洪水時の対策についても一応付言して、こういうところが懸念されるのだったら、これはこうですねと言っておいたほうがいいのではないかという思いがあるのだろうと思うのですね。だから、洪水時にさっきからこだわって、言われているのではないかなと僕も思っているわけです。

長谷川主査 理解してもらいたいのは、この案件だけに対して、そういう不満を持っているわけでも何でもなくて、たまたま、この案件がこのタイミングで来たので噴き出してしまったんですけれども、ほかの案件でもそれは言えることで、ただ、そういうふうな思いの中でのぎりぎりの我々の表現がこれなんです、洪水を取り上げてやった場合。だから、これをできれば助言に加えたいということ。

佐井氏 その影の部分を消したらどうですか。事業への洪水の影響をご心配されているように私は。

清水谷委員 それはそういうことです。例えば……。

佐井氏 あの影の部分を消したら、大体、委員のご意向に沿ったようなあれになるんですかね、洪水が来ても大丈夫かと。

清水谷委員 基本的には事業への影響が中心になる。

佐井氏 それは検討しますということでしょうか。その検討の仕方は我々が考えますけれども、だから、先ほど申し上げたように面的なデータがあれば、一番わかりやすいですね。どれぐらいの頻度でここまで水が来るとかいうと非常にわかりやすくなりますけれども、それは努力します。

長谷川主査 とりあえず、これでこれは。どこまでやりましたか、24までですか。

清水谷委員 25はそのまま残していただきたい。納得していただいていますけれども、一応、発展途上国で重要なことだと思しますので。

松下委員 26番は24と合体です。

石田委員 43番ですけれども。

長谷川主査 ちょっと待ってください、順番にやっているのです、どうして43番が。

石田委員 43番はスコーピング案なんです。

長谷川主査 ごめんなさい。どうぞ。

石田委員 43番はこういうふうに文章をします。事業による立ち退きがない周辺住民の生計や生活にかかわる樹木についても調査し、復元の可能性を探ること。これはかなり想定がまじっています。そういうのはないかもしれない。でも、あったときはまずいのでそれは調べてくださいということです。周辺の残った住民の人たちで、これを私は使っているから復元してくれということもあるかもしれない。それもあから復元の可能性を探ってくださいということです。これはかなり想定が入っています。現地の状況が全然わかりませんから、だから、調査はしてくださいということです。

以上です。

田中 すみません、周辺住民という言い方は、事業対象地域内の住民というのと同義ですか。

石田委員 要するに事業の例えば立ち退きがここまでであるとするじゃないですか。ここから向こう側の人には立ち退かないんですが、その人たちもこちら辺の木を利用していった可能性があるわけですね、工事で全部削られてしまった。だから、とられて

しまったら困る人たちがいるかもしれない。

田中 対象地域から離れた人たちですか。

石田委員 隣接しています。だから、そのバウンダリーをどう見るかなんです。

間宮 おっしゃるのは事業対象地域にある木を使って……。

石田委員 バウンダリーとボーダーをどう見るかなんです。だから、物理学的にはずっと切れるんでしょうけれども、生計とか社会現象は切れないんです、つながっているから切れません。だから、そこで全く川があって、こっちの木は使わないというのであれば結構ですけども、同じ村だったり、例えば一つの地区の中で共同資源を管理していると、共有地の管理って至るところにあるわけです、スリランカでも。だから、共有地の管理だったら、そこは困ったことになってくるわけです。ただ、そこはちゃんと見てくださいということなんです。ただ、それだけの話です。

佐井氏 でも、対象地域は限定しないと切りがないですよ。この文言だけでいったら、あの木を守れやと言われたら、そんなのは調査できない。

石田委員 共有地と入れましょうか。

佐井氏 今、言われているようなことは調べます。要するにいわゆる個人の持ち物以外にコミュニティーのプロパティとか調べますから、これは消してもらってもええくらいですよ。やります。

石田委員 すみません、入れるか、入れないかはこっちの権限であって、入れます。ただ、おわかりであるのであれば、そのままやってください。

佐井氏 だから、この文言を残すとなると対象範囲が無制限になるので、立ち退きのない周辺住民はどこまでを言うんやとなると、我々はどこまで追いかけてええかわからない。

柳委員 事業による影響が及ぶとか、周辺住民、だから、影響の及ぶというところに。

石田委員 そうですね、事業による影響が及ぶですね。

田中 樹木の場所が事業対象地域内かどうかかなんですよね、要は。

間宮 伐採樹木を使うステークホルダーは立ち退き対象住民にかかわらず、使っている人をよく調べてくださいと。

石田委員 それと生計だけじゃないんですよ。心象風景とかがあるわけですよ。皆さんだっているじゃないですか。小学校のときに歩いていた土手の木とか切られたら悲しいでしょう。そういうことなんです、要は。だから、それは生活に密着しているわけです。だから、共有地という言葉に置きかえられても全く構いません。だから、事業による影響を……共有地にするか。わかりました。では、資源を共有している周辺住民にしましょう。資源を共有する、そのほうがいいでしょう。

佐井氏 要するにコミュニティーの、そういう感じ。

石田委員 コミュニティーフォレストだったり、コミュニティーで薪を使ったり、

資源を共有する周辺住民でいかがでしょうか。そうしましょう、限定しましょう。資源を共有する周辺住民の、生活は外しましょう。

佐井氏 資源に限るんですか、これは。

柳委員 影響も要らないんじゃないですか、周辺住民にかかわる。

石田委員 周辺住民にかかわる、生計を外していただいて、樹木について調査し、必要な場合は復元の可能性を探ること。これでいかがですか。これだと調査できそうですか。共有するということ、樹木を共有すると。樹木を共有して使っている場合。だから、それは多少、距離はあるかもしれない、同じコミュニティーだったり、同じディストリクトだったり、何らかの取り決めがあるはずです。

佐井氏 だから、資源を共有するだけでなしに、いわゆる文化的によくあるじゃないですか、町の古い木をみんな信仰の対象にするとか、そういったものも含めて調べる。

石田委員 そこまで調べられますか。

佐井氏 やります。

石田委員 では、お願いします。

篠田 すみません、一つだけ、ご議論いただいた24番についてなんですけれども、皆様のご趣旨は私も聞き取りましたのでよくわかったんですけれども、このご助言の趣旨をもう一度、お伺いしたいんですけれども、これは技術に関するところに翻ってくるのかなと思っておりまして、環境社会配慮助言委員会としての助言としては、技術の部分になってしまうのではないかと。助言を含める、含めないは助言委員会の裁量ということでご判断だとは思いますが、全体会合等で発表のときに、そういったコメントがいつもなされているかと思うんですが、その趣旨をもう一度、ご確認させていただきたいと思うんですけれども、いかがでしょうか。

長谷川主査 助言委員会でいつも議論になっているのは、助言委員会はどこまで対象にしながら助言したらいいかということで、そもそも、名前からいうと、環境あるいは社会というあたりを一番の焦点にしながら助言をするということが一番の仕事なんですけれども、もうちょっと技術的なものとか、そもそも的のところとか、そういうことも含めてある程度、助言をするという方向もあるということは、これまでの委員の間で共有化されてきたんですね。ですから、余りにも技術に走り過ぎたような助言というのはまずいと思うんですけれども、この程度といたらおかしいですけれども、このぐらいの助言は今までも大分出ていますから、了承していただきたいなと思いますけれども。

清水谷委員 一言、加えたいのですが、これは言い方を変えれば自然災害に対する影響という意味で捉えていただければいいと思います。例えば地震が多い地区で事業をやるとき、本当にここは適しているのかといったときに、地震の影響がどんなものかというのは調べると思うんです。ですから、同じようにここでも洪水が起きている

ということであれば、洪水からの影響という問題、ここでそういうものを建てて問題ないのかというところの確認は必要になってくると。

柳委員 ただ、この助言案だと事業への洪水の影響と書いてあるんだけど、要は存在共用時という意味ですね、事業へのというのは、そういう意味合いですよ。ただ、そうすると、でも、一々、そう考えないとわからないのだと、洪水が起こったときに構造物にどういう影響があるのかということ、あらかじめ検討しておくことのほうがわかりやすくないですか。

佐井氏 これはそういう意味じゃないんですか。

柳委員 だから、事業へのというところで……。

佐井氏 事業でつくった構造物という意味やと私は理解しましたけれども。

柳委員 そうなんでしょうけれども、わかりにくいかなと。

佐井氏 だから、これが事業によるとなると周辺に対して、それは違うと思うんですね。

柳委員 事業による、じゃないですよ。だから、事業によってはそういう問題は起こらないのだろうけれども、存在共用時に、洪水時にどういう存在に対して影響があるのかということ、を予測しておくことは必要なのではないかと。そういう影響はないということであれば、それはそれでいいことだから、ということですが、この表記でそういうことだということがちゃんとわかればいいのですけれども、わかりにくいかなと僕は思いました。

佐井氏 そうであれば、洪水データを収集し、洪水時の当該橋梁に対する影響について検討することやったらはっきりしますね。

柳委員 そのほうがいいと思います、明確になる。

長谷川主査 では、事業じゃなくて当該橋梁というふうに事業を書きかえてみましょうか。

では、ひとまず、お先に進めさせてください。石田委員の、すみません、41番、42番を私は触れていなかったと思うので。

石田委員 もう大丈夫ですので。

長谷川主査 どちらもよろしいですか。

石田委員 はい、お願いいたします。

長谷川主査 43番が終わりまして、スコーピングの次ですね。

石田委員 次は26番。

長谷川主査 26番ですか。

松下委員 26は24と。それから、27は先ほど2番のところに入れてもらいました。28は表現を負の影響ということで変えていただけるとのことですので、これは落とします。

長谷川主査 29番は残してほしいんですが、前半の真ん中辺に評価基準といったと

というのがありますね。ここまでは全部削除して結構です。後半の予測・評価手法以下だけを残してください。30番、これは要りません。31番、これは終わりましたね。32番、33番も要りません。

35番、清水谷さん、お願いします。

清水谷委員 残します。当該国における類似工事の事例を分析した上で、調査項目に入れるかどうかを判断すること。

長谷川主査 よろしいですか。

また、石田委員のを抜かしてしまいました。44番は。

石田委員 大丈夫です。落とします。

長谷川主査 よろしいですか。

36番、松下委員ですが。

松下委員 これは結構です。

長谷川主査 37番は済み。

石田委員 ちょっと待ってください。その前に私のがあります。45番は要りません。それから、46番は先ほど来から調査団の方の反応を聞いていると、恐らくわかっていたと思っていますので助言にしたいところではありますが、落とします。やってくれば結構です。要りません。

長谷川主査 46番も。

石田委員 46番は要りません。

長谷川主査 36番の松下委員ですか。これはよろしいんですけど。37、38とやって、柳委員、38番は終わりましたか。

柳委員 少し文言を変えていただいて、途中のところ、スコーピング段階での参加者のみならず、住民移転対象者及び周辺住民に報告書段階で協議参加が可能なような広報手段を行うことと。住民移転対象者及び周辺住民には、報告書段階で協議参加が可能なような広報手段を行うことと。

長谷川主査 よろしいですか。

そうしましたら、47番、石田委員ですか。

石田委員 ここは先ほど高橋委員のほうからはステークホルダー……。

柳委員 頭はそのまま残していただかないと文章が繋がらない。ステークホルダー会議云々としていることからまで、そのまま上につけておいてください。

長谷川主査 よろしいですか、柳委員。

石田委員 では、47番は37番で高橋委員がステークホルダー会議の結果を社会配慮の検討に反映させてくださいという助言でしたので、私のほうはステークホルダー会議の内容を詳細に残してくださいという助言に変えたいと思います。これは余分かなと思いましたが、きちんと見たいのですみませんが、残します。そうすると助言は、1回目のステークホルダー会議の内容（目次、参加者、属性、質問及び応答）、

調査団というか、事業実施側からどういうお答えをしたかということについてリストを作成し、添付すること。

以上です。

長谷川主査 よろしいですかね。

最後のその他、39番、これは残してください。

それから、40番、清水谷さん、いかがでしょうか。

清水谷委員 これは結構です。

長谷川主査 では、石田委員の。

石田委員 48、49も結構です。落としてください。

長谷川主査 要りませんということですね。

頭から確認を少しだけさせてください。1、2はよろしいですか。

田中 すみません、今現在、やっている都市交通マスタープランとの整合性をとりつつは、まだ問題がないんですけれども、外郭道路の整備や公共交通の整備によりとある、例えば外郭道路の整備を今回のマスタープランでは検討して、都市内交通のものでございますので、外郭道路は過去にやっていますので、例えば公共交通の整備等によりと書いてもらうことは可能でしょうか。

松下委員 それで結構です。

田中 すみません、一応マスタープランはこうなんですけど、実はこの助言は、この案件に対する助言というか、むしろマスタープランに対する助言のようにも思えるんですけれども、ここは若干その点では違和感があるんですけれども、どういうものなんでしょうか。実はこの点はもちろん、このプロジェクトとはすごくリンクするところで、マスタープランでやられていなければ、このプロジェクトで考えていかなければいけないというのは、おっしゃる通りだと思うんですけれども、調査のTORとしては同じ調査を二つやっちゃいますと、お金の無駄遣いになっちゃいますので、これをやっているがゆえに、このプロジェクトの調査対象としては、こういう働きかけとかというのはやっていないんですけれども、例えばこれはうちの案件で、このプロジェクトの審査時において、マスタープランとあわせて働きかけをやりなさいと整理して入れておくものなのかどうかというのは、すみません、ほかの案件との整合性で。

長谷川主査 提言するですか。

松下委員 まさに助言案のあり方なんですけど、本来は限定的に考えれば、事業に直接関係した内容について助言をすることが求められていると思うわけですが、しかし、その事業のそもそも上位計画はどうなっているかとか、地域の開発計画はどうなっているかとか、今後の交通体系をどうするかとか、そういったことに対して意見を述べる機会が必要でして、そういうことはなかなか個別の案件をきっかけとしてでないと思えないので、それに関連して言わせていただくということで、もちろん、この事業の中でできることとできないことは限界があると思いますので、それは事業主体のほ

うで考えていただいて、助言を受けてできることも、それから、今後、別の機会にJICAとして取り組んでいくことというふうにあると思いますが、一応助言案としてはこういうような形で、やや広く出していただきたいということです。

長谷川主査 先ほどの騒音対策で環境教育という話があって、あれはこのプロジェクトだけのものじゃないという話がありました。これもそういうところがございます、このプロジェクトとしてもし可能ならば、こういったこともどんどんと先方政府に提案して行ってほしいというか、それが働きかけということですけども、これまで同じようなことをほかの助言でも、この案件だけじゃないんですけれども、もう少し、大きな目で見ても助言という形で入れ込んできております。ですから、このプロジェクトそのものではないんですけれども、できれば、こういう形で助言として残させてほしいというふうに思うんですが。

間宮 そうしましたら、前半部分と後半部分で助言している対象が異なると思いますので、その辺を明確にするために、一回文を切らせていただいて、最初のものはこのプロジェクトに対して整合性をとることというご助言として承ります。次の文はこのプロジェクトを通じてということなので、また、コロンボ都市公共交通の整備等についても働きかけるということを提言されてはいかがでしょうか。

松下委員 それで結構です。

間宮 働きかけることという限定的な言葉になってしまうと、我々も第三者的にかかわるものですからなかなか難しいので、ことが望ましいとか、そういったレベルにこちらを落としていただけると幸いです。

長谷川主査 望ましいという言葉は議論になりましたよね、前に。まあ、いいでしょう。

このページはいいですかね。では、次のところを繰ってください。

柳委員 8番ですけども、文言を変えたいと思うんですけども、よろしいですか。助言案の仕方を考えまして、当該案件にかかわる交通量の将来予測に当たっては、モード別交通量も含め、短期、中期及び長期で行うこと。

田中 すみません、予測というか、この調査自身では先ほど申し上げましたが、需要予測のところはマスタープランのところで一応お願いをされていて、そちらのものをできるだけ使って、最後整合性をとるということは考えておりますけれども。

柳委員 それはあくまでもマスタープラン全体について、コロンボの全体をやっているわけですね。だから、僕自身はこれと当該案件に限定して、今度の政府に関連しての予測をやってくださいと。長期まで入れるかどうかは、こういった円借款というのは問題があることごとくに支援していけばいいという考え方もないわけではないから、だから、全体をまた考えてやらなくたっていいんじゃないのという考え方もあり得るとは思っていますけれども、でも、ある程度、長期的な視点だって今度は将来的にはこうなるからという見通しをやっておけば、また、その問題が起こったときに、

また、追加的な円借款をやっていかなければいけないという方向に、多分、なっていくだろうと思うので、ある程度、ここで将来を見越して予想しておいたほうがいいんじゃないかというふうには思いますけれども。

田中 すみません、定義だけ先に確認させていただきたいんですけれども、まず、短期、中期、長期の例えばそれぞれどれぐらい。

柳委員 短期は大体5年ぐらいでしょう。中期といたら10年から15年ですよ。長期はだから25年以上、中期を25年と見ることも日本ではよく25年ぐらいが中期、長期は50年ぐらいというふうに思って計画を長期計画なんて、そういうふうな感じでつくっていますけれども、短期だったら5年から10年で見てもいいとは思いますが、中期だったら15年から25年、長期だったら30年から50年の幅で見れば、いいんじゃないかなと思いますけれども、それは僕の一般的な感覚で、もっと厳密にはこういうふうに中期といたらこれぐらいの期間を指しますよというのが当該国であれば、それに沿ってやっていただければいいと思いますけれども。

田中 例えば短期については、一応、マスタープランでも今、整合性を最後に図るので、このプロジェクトの大体Cにどれぐらい通過するかというのは、こちらのほうでそこは固められると思いますけれども、中期、長期のほうはいろいろ不確定要因も多いし、例えば50年とかというのは余り現実的じゃないところもあるかと思うので、中長期については例えばマスタープランのものと整合性を図って、要はここだけじゃなくて、市内でどういうふうなモード別で移っていくのかというところの充足をマスタープランとの整合性をとる形で、この調査に落とし込むということでしょうか。

柳委員 それは、JICAがこの国に対してどのような支援のあり方が将来的にも含めて、望ましいと思っているのかという極めて政策的な判断が背景にあるので、それがないと、なかなか我々の助言もそういうことをある程度、念頭に置きながら助言をしているわけで、だから、短期、中期ぐらいである程度の予測をしておけば、今回の事業の円借款についてはうまくいきますよということであれば、それはそれでいいとは思いますが、多分、その後にもまた20年後とか、少なくとも10年後ぐらいにはもう一回、検証しておかなければ、また、新たな円借款を考えておかないと、この国にとってはまた同じような問題が起こってくるんじゃないかなという懸念がありますので、だから、そのときに役に立つように中期的なところも視点に入れて、できれば長期も念頭に置けばいいかなと思うけれども、そこまで言わなくたってよければ、短期、中期ぐらいでも構いませんけれども、だから、短期はこれからやる都市交通マスタープランの中である程度の想定ができるのであれば、それを踏まえて中期的な予測をしておいたほうがいいと思うんです。

間宮 都市マスタープランでは、おっしゃる短期だけではなくて中期的なものまで踏まえて、ほかのモードを踏まえて検討しますので、例えばですけれども、先ほどご

助言いただいたものに含めて、マスタープランのほうで他モードも含めて、そういった取り組みについて働きかけるとか、そういったことではいかがでしょうか。

柳委員 1、2と合体させてということですか。

間宮 はい。このプロジェクトに対してご助言いただくことと、それから、このプロジェクトがマスタープランと整合してやっていく、別のプロジェクトで動いている項目、そのマスタープランに対してのご助言は、性質として分けておいたほうがいいかなと私は思うんですけども、1番でマスタープランとの整合性をとること、他モードと公共交通は同じような意味合いですけども、そういった公共交通の整備によって、こういうことを働きかけると。

柳委員 それだったら、1番の整合性をとることの後に、その際、当該案件にかかわる交通量についてモード別交通量も含め、予測を行うことと。

間宮 モード別交通量についてはマスタープランのほうで……。

柳委員 やっているのです、バスはどうだとか、バイクはどうだとか、自動車はどうだというような交通量はある程度、やっているわけですよ。その交通量は当該案件、この円借款に関係してどうかというところ、それを明らかにしないと、それがベースになっているわけだから、そのためにこの円借款の妥当性というのが評価されているわけで、それが余りここには載っていないので、ちゃんとそれをこの案件に関して明確にしておいてもらったほうがいいのではないですか。

だから、どっちが先かという話かもしれないけれども、その際というのはどちらに係るのということだと思うので、最初に当該案件にかかわる交通量についてモード別交通量も含めて予測を行うこと、その際、マスタープランとの整合性を図ることというのが順番的にはいいのかもしれないですね。

松下委員 そうすると、一緒にすると混乱するから別にしたほうがいいかもしれないですね、予測の問題とマスタープランにおける配慮の問題と。

間宮 モード別交通量も検討する都市交通マスタープランとの整合を確認することと、そういう形ではいかがでしょうか。モード別交通量も含めた予測を行う都市交通マスタープランとの整合性をとること。

柳委員 何となく整合性の議論ばかりになってしまって、モード別交通量もこの案件でどうなのかというのを明確にしないと、スコーピングマトリックスでいろいろ検討している大気汚染とか騒音とか、そういう個別の評価に反映できないわけですよ、大気にどれだけ負の影響があるかどうか、バスが走る場合と乗用車が走る場合とトラックが走る場合とか、それによって排気量は全部違うわけだから、それによって大気への負荷というのは変わってくるわけですよ。だから、それはちゃんとやらなければいけないということと、計画の話の整合性とはまた別の話なんだろうと思いますけれども。

間宮 失礼しました。私がモードを広く捉え過ぎていたかもしれません、そういう

鉄道とか、そういったものまで含めたものと。

柳委員 いやいや、そこまでは言っていないですよ。この案件だから、この案件では鉄道は関係ないですよ。だから、橋梁をつくったことで交通が誘導されて変わってくるわけだから、走っている交通の中身をモードと言っているわけですよ。

間宮 車種別交通量も含めて……。

柳委員 それをモード別と今まで言っているわけですよ、JICAでは。僕が見ている資料ではそう言っている、ここには出ていないけれども、日ス友好の拡張事業って、これは評価報告書が2003年2月、現地調査が2002年11月でスリランカでやって出している報告書ですよ。だから、これを僕はベースに見て、この中でモード別を評価しているので、ただ、それで言っているわけですよ。

間宮 モードもいろいろ捉え方によって使い方が違うということもある……。

柳委員 それで、その出所はRDAなので、だから、モード別の交通量を出しているのは現地の交通局が出している資料ですよ。

長谷川主査 時間も予定ではあと10分ほどしか残っていないので、どうでしょうか。

間宮 もし、よろしければ、最近は車種別という形でやっているんじゃないかなと思うんですけども、どうでしょうか。このベースラインのが2003年ということで大分前ということもあるので、最近は車種別かなと思うんですけども、いかがでしょうか。

柳委員 それはそれで構いませんけれども、整合性がとれるのであれば。

間宮 ट्रック、バス、そういった別の交通量を含めた予測を行うことと。

長谷川主査 どうですか、1番、2番のところは、とりあえず、車種になっていますけれども。

松下委員 交通量の予測と最初の1と2のコメントを一緒にすると、趣旨がわかりにくくなってしまうので別にしたほうがいいと思うんですね。

柳委員 もとに戻したほうがいいと。

松下委員 もとに戻して、最初の1行は当初の8番のコメントにさせていただいたほうがわかると、1、2は市街地内における交通混雑の低減策をマスタープランと整合性をとって進めてほしいと、そういう趣旨なんですね。8番のほうは交通量予測がちゃんとないと、事業の影響の評価ができないと、そういうことでモード別あるいは車種別の予測をきちんとやってほしいと、そういう趣旨ですね。ですから、別にさせていただいたほうがわかりやすいと思うんですね。

間宮 捉え方が間違っていました。

長谷川主査 では、とりあえず、8番まで、8の上はないですかね。8番までは終わったということで、次のところを順次、見せてください。代替案のところですね。

次の場面をお願いします。この辺でいかがでしょうか。よろしいですか。

では、次の場面に移ってください。43番は先ほど議論になったところですね。この下はいかがですか。よろしいですか、ここまでは。それで、最後のところですかね。最後ですね、これで。上も見せてください、その辺。

いろいろと見解が分かれて、もう少し時間が経つと、こうしたらいいかといういい案も出てくるかもしれません。時間もないので、一応ここまでの議論を元にして、JICAさんのほうで助言案をまとめていただくということをお願いしたいと思います。各委員から何かございますか。スケジュールの話にいてよろしいですかね。

篠田 まず、本案件の助言確定が5月10日の全体会合ということでございます。この助言案のファーストドラフトは4月10日の水曜日までに送付するようにいたします。あわせて先ほどご案内のありました通り、ステークホルダー協議についての協議結果についても共有させていただきたいと思っております。コメント締め切りを4月22日、月曜日とさせていただければと思っておりますが、この締め切りまでにもしステークホルダー協議に対するコメント等がある場合は、あわせて受けようと考えております。以上のようなスケジュール感で考えておりますが、いかがでしょうか。

長谷川主査 よろしいでしょうか。

篠田 では、22日、締め切りということでよろしくお願いいいたします。

長谷川主査 では、よろしくどうぞお願いいいたします。

篠田 その他、全体事項で何かご意見等があったらよろしいですか。大丈夫ですか。

それでは、長々どうもありがとうございました。これで助言委員会を終わりたいと思っております。どうもありがとうございました。

午後4時57分閉会