

# 環境社会配慮助言委員会ワーキンググループ

スーダン 南部スーダン・ナイル架橋

建設計画（無償）スコーピング案

日時 平成23年2月8日（月）14：05～16：32

場所 JICA本部2階 229テレビ会議室

（独）国際協力機構

<助言委員>（敬称省略）

|        |                           |
|--------|---------------------------|
| 石田 健一  | 東京大学 海洋研究所海洋生命科学部門助教      |
| 高橋 進   | 共栄大学 国際経営学部教授             |
| 田中 充   | 法政大学 社会学部及び政策科学研究科教授      |
| 谷本 寿男  | 恵泉女学園大学 人間社会学部国際社会学科教授    |
| 平山 義康  | 大東文化大学 環境創造学部教授           |
| 松下 和夫  | 京都大学 大学院地球環境学堂教授          |
| 松行 美帆子 | 東京大学 大学院工学系研究科都市工学専攻特任准教授 |

<JICA 事業主管部>

|       |                      |
|-------|----------------------|
| 村瀬 達哉 | 経済基盤開発部 運輸・情報通信 G 次長 |
| 糸山 大志 | 経済基盤開発部 運輸・情報通信第二課   |

<コンサルタント>

|       |                                |
|-------|--------------------------------|
| 庄司 岳雄 | 日本海外コンサルタント株式会社 環境部長           |
| 五瀬 伸吾 | 株式会社建設技研インターナショナル 執行役員 道路・交通部長 |
| 溝田 祐造 | 株式会社建設技研インターナショナル 担当部長         |

<事務局発言者>

|       |                  |
|-------|------------------|
| 河添 靖宏 | 審査部 環境社会配慮監理課長   |
| 比嘉 勇也 | 審査部 環境社会配慮監理課調査役 |
| 吉田 啓史 | 審査部 環境社会配慮監理課    |

午後2時05分 開会

比嘉職員 では、2時に、もう過ぎましたので、本日のワーキンググループ会合を始めさせていただきます。皆様、どうも本日はお集まりいただきましてありがとうございます。

早速なんですけれども、本日は開発調査のジュバ市交通網整備計画、無償で行いますけれども、まずは今回、ワーキンググループの最初に主査を決めていただくことになるかと思うんですけれども、毎回なんですけど、どなたか、立候補もしくは推薦とかありますでしょうか。

松行委員 全体会はいつですか。

比嘉職員 全体会合は、3月4日の第10回です。

吉田職員 3月4日の金曜日となります。

松行委員 それでしたら、私、まだ1回もやっていないので、よければやらせていただきたいです。

比嘉職員 では、皆様、よろしいでしょうか。

では、よろしく願いいたします。

松行主査 では、よろしいですか。

それでは、進行につきまして、まず、皆さんからいただきましたこの質問とコメントについて順番に説明をしていただいて、幾つかのところまで切って、それで質問・コメントいただいた委員の方にさらにコメントいただきたいと思いますが、よろしいですか。

これは、事業目的ごとに並んでいるのかしら。何の順番ですか。

糸山職員 これは、いただいた質問とコメントを見て、これは事業目的に関する質問やコメントなのか、事業に関する質問やコメントなのかということで、大体コメントがどういったことにかかわる質問やコメントなんだろうかというところで、ちょっとこちらのほうで想定して一通りまとめ、くくらせていただいたという形で、大きなくくりの中で順番に並べたというものです。

松行主査 それではまず、結構たくさん、49ありますので、1から8までお願いできますか。

糸山職員 わかりました。それでは、よろしく願いします。本日、説明を担当させていただきます、本件の担当をしておりますJICA経済基盤開発部の糸山と申します。よろしく願いします。

それでは、もう早速説明に移らせていただきます。先ほども司会の方からお話がありましたとおり、質問の項目も非常に多いですので、結構資料を参照してくださいというところについては、そういう形で、その参照先の中身まではちょっと触れずに、先に進ませていただきたい

と思います。

まず最初のところですが、開発調査はジュバ市交通網整理計画で、いつの時点での調査かということ、原文をとということでコメントをいただいております。調査の時点としましては、2010年7月に報告書、要約を含めまして、でき上がっております。今お手元にお配りしておりますパンフレットが、その調査の報告の要約になりますので、こちらのほうを後ほどごらんいただければと思います。

続きまして、2つ目の質問・コメントになります。スライドが前にありまして、こちらの全体会議でのスライドですが、まず、この平和の定着を支える生命線ということで、どういこうことでしょうかという質問に関しては、こちら、回答・対処方針のところに記載させていただいておりますけれども、平和の定着というものにはやはり貧困の削減というものが必須だということで、その道路整備、橋梁整備ということで、その経済活動を活性化させていく中で、就業機会というものは増えていくだろうと。これは、経済基盤の整備は不可欠な要素の一つですということ、道路ができるということで、その影響圏の土地開発というのが誘発されて、地域の経済成長に貢献するということから、経済成長に貢献するという。その貧困削減とか、そこから平和の定着というのは、その就業機会を得られる、安定した収入が得られる、そういったところから、平和の定着につながるということを期待しているということを考えています。

続いて、3番目としまして、ジュバの現在利用している橋、その平和利用のための橋の建設ということですが、ここは平和利用以外の利用に用いられないという理由、根拠を提示していただけるとということでコメントをいただいております。その平和利用、もちろん平和利用のための、それ以外に用いられないということはないというか、平和利用でない利用というのが何かということもあるんでしょうけれども、橋梁建設自体の効果というのは、もちろんその平和を定着するという以外にも、交通需要への対応もありますし、物流の円滑化とか、その経済活動、それから土地の開発も、橋梁ができて、そこに取りつける道路もできて、新しい道路ができるということで土地の整備機能も進んでくると。そこから、帰還兵・除隊兵士というものの定住もありますし、その収入機会の安定ということもありますから、そういったところから貧困の削減、平和の定着につながるものというふうに期待をしているということです。

続きまして、過積載車両の通行ということに関してですが、ここについても、その南北ルート、その先にあります南北ルート交通……

石田委員 すみません、もう少しスピークアップというか、はっきりと言っていたかないと聞こえないんですが。

糸山職員 わかりました。すみません。

続いて、質問・コメントの4番目になりますけれども、過積載車両の通行のところの対策と、道路建設だけによる物流強化支援ではないと理解しているということで、この点についての対策を含む包括的な南北ルート交通及び物流政策ペーパーということで、こちらについては、その回答、これが別添の資料ということで、お手元にお配りさせていただいておりますが、こちらのほうをご参照いただければとも思います。

続きまして、スライドの3ですね。前回の全体会合のときにありましたスライドで、その物流の中継地点化、それから発展させると、それから平和の定着という過程が登場するということで、これは、グランドデザインはあるのでしょうかというところで、このグランドデザインに関しましては、先ほど申し上げましたこちらの、ジュバ市交通網整備計画のマスタープラン、こちらの要約もご参照いただければというふうに考えております。

続きまして、6番目ですね。本計画で対象としている現行の橋の幅員、車線数、1日の交通量ということで、幅員は3.5メートルで2車線ございます。1日の交通量は8,200台というふうになっております。それから、幅員橋梁構成図及び位置図というものを、こちらはまた別添図をご参照いただければと思います。あと……

松行主査 すみません、別添というのが具体的に、このうちのどの資料かというのは一緒に教えていただきたいんですが、それぞれ、4番もそうなんですが。

例えば資料1とか、資料2とか、そういった程度でも。時間がかかるようだったら結構なんですが。

ゴセ 調査団、コンサルタントのゴセといいます。

別添資料、ページの、石田先生のご質問に対する、スーダン南部スコーピング、石田健一委員のコメントに対する回答というページがございます。ページ番号が振っていない。これのスライド3、一番下の過積……

糸山職員 すみません、別添資料、ちょっと用意が悪く、申しわけなかったんですが、ここにある資料と、ちょっと別の資料を、こちらでこの後ちょっと準備させていただきます。すみません、後ほどまたお答えさせていただきたいと思います。申しわけありません。

松行主査 じゃ、ここにある別添というのは、すべてこれからいただくものなんでしょうか。

糸山職員 こちらに含まれているものもちょっとあるんですけれども、すみません。

村瀬次長 こちらに資料1と書いてあるのが、これの資料1になります。例えば3番目です。一番上だと資料2という形ですね。今お話のあったのは4番の項目で、これは別添というのが、今ちょっとコピーし忘れていたがあるので、そちらのほうはご用意いたします。それで、その下は資料2という形で明記させていただいてまして、この位置図は。それで、6番目のやつについてはちょっと、現行設備等については確認を再度しますけれども。

松行主査 じゃ、続けてください。

糸山職員 申しわけありません。ちょっとまた後ほど資料を用意させていただいて、ご説明させていただきます。

あと、現況ではナイル川の渡河に橋を利用せずに渡し船やカーフェリーのような利用は行われているのかという質問がございますが、こちらについては今のところ利用はないということで調査結果が出ております。

谷本委員 すみません、交通量の内訳、わかりますか？

糸山職員 交通量の内訳ですか。

谷本委員 四輪が。これ、自転車とかそういうふうなものも、軽車両も入っていますか。

ゴセ 自転車は入っていません。オート、バイク以上ですね。バス、トラックまで。

溝田 現況では……

谷本委員 トラック、どれくらいの量になります、比率になりますか。

ゴセ トラックは、ちょっと数字はあれですけども、30%ぐらいだと、そういうふうに考えています。データは、もしあれでしたら、車種ごとに台数を分けますので。

谷本委員 結構です。いやいや、そんな感じですね。

溝田 数字で申し上げますと、2009年で8,200台。これ、全交通量でございます。あと、2015年度の予測値で、既設仮設橋梁に向かうものが1万1,000台、新ナイル川橋に向かうものが1万4,500台です。車種別に関しましては、また後日ご連絡します。

田中委員 別添図の2の3ってどこの。6番の質問に対するお答えの中に、別添図2、3を参照というのは、これは何なんでしょうか。

村瀬次長 それが先ほどのコピー。

田中委員 まだ出ていないと。

村瀬次長 今一緒に出ています、先ほどのと一緒に。

糸山職員 では、続きまして、質問・コメントの7番に移らせていただきます。新規の建設予定の橋梁の幅員・車線数・予測交通量はどの程度を見込んでいるのかということと、新規の

橋梁建設により道路交通はどの程度改善すると見込んでいるのかというところですが、新規の橋梁の幅員・車線数は、こちらすみません、また後ほどお持ちしますが、別添図の4ということで出てまいります。車道部が、車線の幅員が3.6メートルで、路肩の幅が0.75メートル、2車線です。歩道部が幅員2.5メートルの1車線というふうになっています。交通量ですけれども、ここに書いてありますとおり、2009年の現在で1日8,200台、2015年には1万8,300台と予測されています。現在ある現橋ですけれども、仮の橋ですね。ベイリー橋なんですけれども、それで、バスやトラック等の社会・経済活動を支える重量車両の通行は、安全上好ましくない状況にあります。橋梁建設後にバスやトラックは新しい橋を通過するものとして、2015年で、既存の橋梁ですけれども、こちらが1日に1万1,000台、新しく今回建設する橋が1万4,500台の交通量となることが予測されています。以上の結果からすみません、ちょっと文章が切れていますけれども新しいナイル架橋の建設によって、市内中心部へ直接入る交通渋滞の原因となる交通量というものが軽減されるということを見込んでおります。

続きまして8番目ですが、今度はスライドの2番ということで、前回の全体会合のときのものですけれども、物流基盤が大幅に改善されることが期待されるということで、物流の現在規模、現状、それから将来予測というところですが、こちらにつきましても、先ほども申し上げさせていただいたとおり、物流ということで、人の流れとか物の流れを細かく一つ一つチェックしているというわけではないんですけれども、やはり1日に8,200台という移動がある中に、人の移動もあれば物資の移動があるというふうにとらえておりますので、これが将来の予測としても、やはり1日に1万8,300台の人と物が移動するというので、増えていくということ予測しております。

高橋委員 ちょっとすみません、途中で大変申しわけないんですけれども、7番のお答えとか、あるいは8番の石田先生のコメントとか、その後もそうです、10番とか、みんなこれ、途中で印刷が切れちゃっていますかね。もしできれば今のうちにご用意していただいで、全部、全文入ったものをお配りいただけないのでしょうか。

糸山職員 わかりました。申しわけありません。

松行主査 8番までなんですが、まだちょっと別添が来ていない。別添ってどれくらいかかりますか。

石田委員 じゃ、それまで、ほかのところで質問して。

松行主査 そうですね。じゃ、別添がないところで、わかるところでお願いします。

石田委員 別添に関連しないところで。

ここ、要するに前触れのようなところを今お答えいただいて、これ、この調査というか、この計画を実施するための妥当性についての質問を私は矢継ぎ早に投げたわけです。その理由は、非常に不可解に思われたかもしれない。なぜかという、今回依頼されているのはスコーピング案という部分ですので、不可解に思われたと思いますので、一応説明させてください。

スーダンは今、スーダン南部復興支援がようやく始まって、積極的に取り組まれているのはわかるんですね。そういう復興支援に向かう、まだ若干フラジャイルというか、これから平和を定着させていこうというときですので、スコーピング案の助言をするに当たって、私は正しく現在の状況を理解しておきたかった。そのロジックを理解しておきたかったんですね。それでこのように、一見執拗ともとれる質問を矢継ぎ早にさせていただきました。

ちなみに、スライドというのは、説明会で説明していただきました、このパワーポイントの資料です。

そうすると、今お答えいただいたのは、確かにそれはそうなんですが、ただ何か、私が望んでいる理由のお答えになっていないんです。トートロジーだと思います。例えば5番の真ん中あたりに、この変化、中継地点化をすることで平和の定着が実際に実現した例、best practiceというものはあるんでしょうかという質問には、具体的にお答えいただけていないんですね。その次に、架橋建設を含む物流中継地点化というものが平和の定着を起す確率というものの検討はどうだったのかと。その全体にかかわるロジックについて聞きたいんです。それを実は具体的にお答えいただきたかった。ですから、それは、回答は別添を参照では、また別添を読まなきゃいけないので、またもう一回委員会を開いていただくことになりますよ、下手をすると。だから、そこはできる限り、もう一回ご説明をいただきたいんですが。

それから、3番はわかりました、はい。

それから2番も、はい、理解できました。

今のところ、5番についてちょっとお答えいただければ助かるんですが。

村瀬次長 では、best practice、実際に実現した例というのが、何をもってというところが、回答するに際して非常に難しいところなんだと思うんです。今回の場合ですと、このナイール架橋を渡るところ、現状、ベイリー橋という仮設橋があるという中で、仮設橋ということで強度も非常に低いというものです。そのかけかえというのが大きな第一義に多分なるんだと思います。それは、ある意味で人間の安全保障、そういった観点で、人の命を守る施設であるというところからこの案件は始まっていました。

それで、ただし、南部スーダンについて言うと、北との関係もあり、物流経路というのを、



オプションを多くとる必要があるという概念から、ここの物流の中継地点化、発展、平和の定着ということで、関係国との交流をとるとするのが非常に大事になっていくと。そのときに、どうしても北に依存するルートしかないというのは、非常にカントリーリスクが高くなるという中で、こういったスライドのほうではご説明を差し上げた。

ただ、これをbest practiceというふうに問われると、なかなか難しいかなというところで、そういう点でご理解いただければというふうに思います。

石田委員 はい、わかりました。

もう1点の、平和の定着を起こす確率予想というか、ライクリフードですね、英語で言えば、それはどういう事柄に基づいて、物流地点化することによって平和の定着までつながるという考え方なのか。

村瀬次長 これも確率論と言われますと非常に難しいんだと思います。

石田委員 数字ではなくて、その質的な流れで結構なんですけれども。

村瀬次長 結局、インフラ、すべてについて近隣国との関係を結ぶということで、関係性を構築するということにまず大きな意味があるんだと我々は思っていますと。そういった意味で、ここは繰り返しになるんですけれども、複数の国との関係を持つようなルートについては非常に重要視しているというのは、アフリカにおいては国際幹線網、そういったものを重要視しているのと同様に、スーダンの場合ですと、南のほうに行けばケニア等ありますので、そこと関係がどんどんつながっていけば、国として北との関係が悪くなる、どことの関係が悪くなるかといったときの、その地域の安定という概念からすると、関係性が持てるルートについては担保していく必要性、重要性というのは、我々は認識しているという説明でよろしいでしょうか。

石田委員 はい、ありがとうございます。

もう1点、1番の交通網整理計画ですが、これは原文は読めないんでしょうか。要約は今いただきました。ライブラリー。

糸山職員 原文、結構厚いものであります。ただ、和文のものがすべてこう出払っていて、今我々……

石田委員 これだけのあるじゃないですか。

糸山職員 英文はたしか……

石田委員 ホームページで見ました。じゃ、後でJICAのライブラリーで見られるかどうか、教えてください。

村瀬次長 はい、了解しました。

石田委員 それで、英文で結構です。ありがとうございます。

松行主査 あと、今、別添を配っていただきまして、そこに4番と6番と7番について書いてあるんですが、4番、今、簡単にでいいので、ご説明いただけますか。

糸山職員 過積載車両の通行ということで、この点、南北ルート交通・物流政策ペーパーということなんですけれども、まず、その過積載車両規制の必要性というのは、現地の実施機関というものも認識はしています。これ、このスーダンに限らず、EAC諸国でも過積載の監視で動きを統一しようというような動きも出ているということで、実際こういう動きが盛んになってきているということですね。

一方で、南北のルート交通及び物流政策に関連して、以下あるんですけれども、ナイル架橋が南部スーダンへの物流の生命線として、国際経済回廊の玄関口としての機能を有していますということで、ジュバに到達するのに、地図にあるとおり、ちょっと南北2つのルートから来るんですね。南回りというのがモンバサから来て、これはケニア側の感覚では北部回路と言っているんですけれども、モンバサからナイロビ、それからウガンダの首都カンパラを通過してジュバに到達するという南回りのルートと、北回りが、ポートスーダンという紅海沿いの港からハルツームを通過してジュバに入ってくるというルート、この二通りがあるというふうになっています。

その南回りのルートは、ケニア及びウガンダで関税手続が必要ではあるんですけれども、国際港からの最短輸送ルートとして、日本の有償資金協力、世銀、USAIDの協力で整備が進められていて、2013年にはほぼ全線が舗装化されて、物流基盤は大幅に改善されるということですね。この計画のナイル架橋も、このルートのジュバ市内の玄関口ですね。この架橋がないと南周りのルートでジュバにたどり着くということは、最後にここで途絶えてしまうので、ここで橋を建設することで、モンバサからジュバ市内までの流れが上がるのかなというふうに考えています。

続きまして、6番のところですね。橋梁幅員構成図及び位置図というところで、それが、1枚めくっていただきますと、こちらに橋梁と幅員の構成図が示されております。ちょっと口頭で先ほども申し上げましたが、幅員は3.5メートルで2車線ということです。資料に記してあるような構造をとっておるところでございます。

あと、質問の7番で出ました、新規の橋梁の幅員と車線数が別添の図面ですから、こちらの2枚めくっていただいたところ、こちらにあります。車道部が、車線の幅員が3.6メートル、

路肩の幅が0.75メートルで2車線、歩道部が幅員2.5メートルの1車線という構造をとっております。

松行主査 ありがとうございます。

ほかに、この8番までについて、ご質問やご意見ございますか。

石田委員 すみません、今説明いただいた部分で、丁寧な地図がついた資料を用意していただいて、ありがとうございます。とても参考になりました。

その上で、また質問なんですけれども、4番は前半部分、実は力点がありまして、積み過ぎた車両の通行について、その道路をつくるだけじゃなくて、括弧、ソフトな対策と書いたのは、そういう人たちに対する取り締まりだとか、法令整備だとか、人材トレーニングだとか、キャパビルだとかいうものは含まれているんでしょうかということだった。そういう意味では包括的なんですけど、そういう包括的な部分については、ハード、構造物以外の、非構造物対策と言われるようなことについてはどうなっているんでしょうかと。それが現場の取り締まりの人たちから上の政策の中に組み込んだ形でやっているのであれば、そのペーパーが見たいというところだったんですけれども、そういう点、いかがなんでしょうか。

村瀬次長 過積載対策というと、このプロジェクトのスコープの中には入っていないというのが実際です。それで、逆に言うと、現況の橋は過積載に対し非常に危ない。それで、今度つくる橋については、一定程度は今よりは改善されると。

過積載の対策って各国、アフリカだけでなく、各所でいろいろ問題になっているんですけれども、実際取り締まりをするという、重量計つけたり何したりというのは、ケニアとかでやっていますけれども、なかなか難しいところがあるのが実態だと思います。それで、可能な部分というのは、通常は、国境とかそういったところでの検査というのがまず主体になると思うんですけれども、その部分までの対策というのは、現段階では、このプロジェクトの中にはないというのがお答えになるのかなと。

ただ、将来的な物流が活性化したときの問題点になるとは我々理解していますが、当面は、繰り返しになるんですけれども、人の安全、通行の安全、橋の崩落、そういったものをまず避けるために、この橋というのは非常に重要であるというふうな認識でございました。

よろしいでしょうか。

石田委員 ありがとうございます。

田中委員 私のほうから確認ですが、別添資料の、この裏側に、2枚目に図2がありますよね。これで位置関係はよくわかりました。ニューナイルブリッジとジャバブリッジですか。そ

うすると、また改めて確認ですが、今回のプロジェクトというのは、ニューナイルブリッジと、その両側に、ここでは赤というか橙色で太線が引かれていますね。この区間が対象区間ということになるのでしょうか。

糸山職員 はい、そうです。

田中委員 あるいは、その黄色の点線で入っているところがありますね。これ、ちょっと薄くて、書いてあるけれども読みにくいですが、ここも含まれているんですか、対象区間に。

糸山職員 いえ、黄色のところは含まれておりません。オレンジのところです。

田中委員 オレンジのところだけ。すると、この黄色のところは別の事業主体が行うことになるんですか。

糸山職員 はい。

ゴセ ちょっと補足させていただきますと、黄色のところはもうできていまして、現状で。赤とありますが、その色のついたナイルブリッジのところまでのアクセス道路というのはできていません。

ただし、その橋梁をつくるためには工事用車両が現地までアクセスしなくちゃいけませんので、そのときに工事用車両の道路をつくらなくちゃいけませんので、そこまでは、普通でしたら工事用車両、工事が終わったら撤去するんですが、そのまま残してアクセスと。あと、現地で今はそれに舗装をかけていくというふうに約束していますので、現地政府と一緒に、そのところの道路をつくっていくという形になると。

田中委員 この黄色の線の延長線上で、いわば一点鎖線とありますが、点線のところの道路というのは、これは完成済みなんですか。

ゴセ そうです。砂利道ですけども、一部舗装を今やっているところです。

田中委員 そしてもう一つ、それに接続しています緑の点線の部分がありますね、ほぼ川沿いに移動する。これも完成済みなんですか。

ゴセ これは、既存の道路はあるんですが、実線で塗っている、これはほとんど完成しています。点線のところは改良が必要だということで、それも現地政府が自分たちでカンドウモクトシロということで、基本的にできていますので、あとは改良だけというふうになる。しかし、その改良が行われないと、このナイルブリッジが、市内へアクセスが不自由になりますので、効果の発現が小さくなりますので、それは一体として進めていく。

田中委員 わかりました。

それからもう一つ、この既存のジャバブリッジというのがありますが、これはR6というル

ートから渡りまして、C1というんですか、ここにつながっているわけですね。これは、したがってもう既に、これは既存道路として。

ゴセ これは今もう舗装で、もうほぼ終わるころになっています。紫色のところはですね。

田中委員 紫、はい。

そうすると、じゃ、もう1点だけ。こちらの、どちらでもいいんですが、この今いただいた資料の7番というところ、私の質問のですね。これに対してお答えの中で、既存のナイル架橋

この図4のちょうど下ですけれども 2009年で8,200台、2015年で1万3,300台と予測されている、こういうふうにありますね。これが下のほうに、橋梁建設後ですから、これ多分ナイル架橋のことですよ、ナイル橋梁が建設されると、既存仮設橋というのはこれ、今のジャバ橋のことを言っておりますか、これ。

ゴセ そうですね。ベイリーブリッジと言いますが、仮設橋。

田中委員 この既存の仮設橋は、現在でも8,200台ですが、これが1万1,000台になるということですか。

ゴセ そうですね。ただ、重量車両はちょっと危険だと思われるので、パッセンジャーカーか、あとバイク、その辺の車種を通すということになると思う。

田中委員 つまり、そこで2015年で既存仮設橋が1万1,000台、新ナイル川橋が1万4,500台、合計でこれ、渡るのが2万5,000台になるわけですね。ですが、これは橋を1本増やすのでそうなるけれども、今のままで、つまり既存のナイル架橋であれば2015年で1万8,000台だと、こういうことですか、この数値が違うという意味は。

溝田 1万1,000と1万4,500を足すと2万5,000台になります。ただ、将来1万8,300はと、数字が違うじゃないかと。これは車の流れの関係で、直接市内に入る車両数が1万8,300台です。ただ、新しい橋を通して遠回りする車両もございまして、それを入れますと2万5,000近くにになります。

ゴセ 要するに、内外交通的なものがちょっと入って。

田中委員 はい、わかりました。

松行主査 ほか、何かございしますか。

谷本委員 5年で3倍になりますか。5年で3倍って、1年間で何%の伸びですか。30%ぐらいの伸び.....

ゴセ ただ、今、資料でお配りされた先ほどのネットワークの図がございましてね。ネットワークの図がございまして。

田中委員 図の2ですか。

ゴセ この図ですね。

田中委員 図の2ですね。

ゴセ はい、図の2ですね。これの右のほうにR6というのがございますよね。これは、R6はニブレ、ウガンダまで通じる道路なんですけれども、USAIDが今舗装を整備しています、これが2012年、ことしじゅうに舗装ができて上がる予定なんです。こっちにかなり車が流れてくることが予想されています。

それとあと、独立後に、国内難民が80万人ぐらい予測しているんですけども、その8割がジュバ市に来ると予想されていまして、それで、それ以降、ウガンダ、ケニアとの経済的な結びつきというのは強くなるというふうなことも言われていまして、かなり現地を見れば、そのポテンシャルというのは思考される場所ですね。

松行主査 この図の2で、市街地というのはどこなんでしょうか。

ゴセ 市街地は、一番中心というんでは、この図の2でいきますとC1とか紫色の。ああ、そうですね、そのパンフレット。C1のところ、大体紫色のところですね。それで、それが今、外側にかんがりの勢いでエキスパンドしてきているというところがございます。

ですから、現地政府が一番恐れていますのは、市街地の、この図の2の紫色のところ、これで今さらにエキスパンド、南側のほうにかんがりスクロール的に人口が増えてきていると。建物も建ってきていると。

それで、ここのところに実は土地区画整理事業という土地区画の計画もやっています、この道路というのは、その土地区画をうまく誘導してくれるものというふうに、そういう二次的、波及的効果というのも期待されております。どうしてもスクロール的に道路のこの辺入るといふことになると、犯罪のポテンシャルも非常に高くなっていくという懸念を払拭できるんじゃないかという期待もございます。

村瀬次長 今のご説明は、こちらの図のほうに、Candidate Resettlement Areaの1と2ということで、このあたりを。

ゴセ そこはもう土地区画整理事業の計画の、ちゃんと40メートル、40メートル、1ロットで整然と計画されております。空港の近くは、もうそれで既に終わっております。区画整理が終わっております。

石田委員 今、この道路は我が国と世銀とUSAIDですか、このあたりの道路整備を主にやる。

ゴセ そうですね。USAIDが、世銀がR1、左のほう、R1、点線にして、もう一つのルートになるんですけども、これのフィージビリティスタディは終わったところでございます。

石田委員 そのUSAIDと世銀と我が国の三者による予測というのは、ほぼ共通の増加予測値をはじき出したのでしょうか。

ゴセ 車でしょうか。

石田委員 はい。

ゴセ 車については、これ、都市交通のマスタープランで予測していたものですから、今度、交通量調査もやりますので、それでまたデバイスする必要はあるというふうに考えております。

松行主査 先ほどの質問7に対して、田中委員のご質問で数字が合わないという話が、私、ちょっとまだよく理解していないんですが、つまりこれは、この橋をつくることによってジュバ市内に入る交通が予測よりも増えてしまうということなんですか。

村瀬次長 簡単に言うと、頭の文字を見ていただくと、「既存のナイル架橋は」という形になっていると思うんですけども、2009年で8,200台、2015年に1万8,000台。それで、今回この橋をつくと、結局、何らかの形でこういうふうな2本の橋を迂回したりとか、ここからこういうルートが生まれると。だから、これがないときに、これの需要予測としては1万8,000。それで、この橋ができることによってこの中で動いて、通る車両数も増えるということなんです。

松行主査 このジュバブリッジで行って、ニューナイルブリッジで帰る。

村瀬次長 このエリアの開発がだんだん進んできて、2つの橋ができることによって、これがないときの需要予測としては1万八千何百台と。この2つの橋ができることによって、日本でもあるように、1つの橋だったらそこへ全部が来ますけれども、2つ来ると、その2つの橋を渡っていくという通行も生まれてくると。

ゴセ ですから、内外でも移動がある、その経済活動は活発になるというふうに考えていただいたほうがいいかと思えます。移動しやすくなるわけです。

松行主査 わかりました。

田中委員 いずれにしても合計で2万4,500台、単一の橋であれば1万8,000台ということですよ。ですから、何割増しかになるわけですね。5割増しとか、4割増しぐらいになるのでしょうか。そういう試算があるということはわかりました。

松行主査 ここまで、よろしいでしょうか。

じゃ、次、16番までお願いします。

糸山職員 それでは、続いて9番ですが、関連法令が定められていますが、それらの実効性、今後の見通しをということで、コメント・質問をいただいております。これに関しましては、現地政府はJICAガイドラインと関連法規に基づいて環境社会配慮を行う旨をJICA調査団と合意しています。これ、昨年の10月に3つで合意しております。JICA調査団は、先方政府による関連法手続きが機能し、本調査においてJICAガイドラインで求める環境社会配慮の水準が満たされるように、支援を今後も行っていきたいと思います。

続きまして、法制度で、政府環境省で、少ないスタッフ数での健闘が期待されるところで、架橋建設に加えて物流拠点化、その運営についてのノウハウが育成されるようなキャパシティビルディング型の協力が必要かと思えます。その点での現状、そのドナーないし我が国からの支援はどうかというところでご質問をいただいております。これに関しては現地政府が、物流拠点化の運営の一部となるような、道路維持管理の技術協力プロジェクトの実施を我が国政府へ要請しております。現在、私ども経済基盤開発部で、この技術協力プロジェクトの実施について素案を練って、検討しているところでございます。本年中には、こちらのプロジェクトについても実施に向けて動いていきたいというふうに考えております。

続きまして、さきの全体会合のスライド6でありました対象サイト状況で、ここで見られる住居を利用する人たちは定住性が移動性の人たちかということで、こちらについては定住性の方々となります。

続きまして、12番といたしまして、南部スーダン独立の渦中である現在、それが架橋建設及び物流確保、センター化に与える影響はどのようなことが考えられるのかということで、安定化していると完全に言えない状況で、架橋建設やプロジェクトは、その供用後に不安が大きく残るのではないのでしょうかということで、お問い合わせいただいております。

こちらについては、ジュバを中心とした物流というのが、先ほどの、こちらの別添資料にもありましたけれども、こちらの図1にもありますが、モンバサから通ってきてジュバまで上がってくるという、この物流の輸送が中心になっていて、ここをちょうど通りますのは、ウガンダとナイロビの経済圏に位置しています。南部スーダン独立に伴って、この傾向はますます強化されるであろうというふうに予測しております。さらに北回りの物流、先ほどのボン、ポートスーダン、紅海沿いの港からの物流というものが軽減されることは予想されます。これらの理由から、新ナイル架橋が南回り物流確保のための最重要なインフラ整備となるというふう



に考えています。南回りルートของジユバにおける玄関口であって、ここから南部スーダン全域に物資が輸送されることになりますから、そういう意味ではセンター化の強化ということで、モンバサからナイロビ、ウガンダの首都カンパラを通過してジユバに入ってきた荷物が、このナイル架橋を通過して市内各地に分散していくという流れをとるということを考えております。南部スーダン独立によって、帰還民等の増加とジユバへの定住の増加が予想されますので、ナイル架橋を中心とした環状3号線、ここですね、この図にあるんですが、このC3と書いてあるのが環状3号線なんですけど、これ、ちょうどこの川のところにかかっているところがこの橋になるんですけども、この環状3号線を沿って、そのアクセス周辺地域は除隊兵士や帰還民及び国内避難民が仮設住宅を建ててスラム化の傾向を示しているんですが、今後、これが整備されれば土地区画整理が可能となって、土地開発が促進されるだろうというふうに考えています。

そういうことで、ナイル架橋の建設というものが現地の安定化へ大きく貢献するということですね。この南部独立で不安定化しているというところも懸念はあるかもしれないんですけども、実際には、住民投票も無事終わりました、今後、このナイル架橋ができるということに付随して一層安定化が進むというほうを、逆に我々としては想定しているというところでございます。

続きまして、調査の目的として、社会と自然環境評価を実施するための基本事項の整理を行うということで、基本事項の具体的な内容はどのような事柄かということです。具体的には、先方政府による住民移転計画書と環境影響評価報告書作成支援を行います。それから、報告書案を作成するというところを基本事項の整理とさせていただきます。

続きまして、第二次、第三次調査に計画されている住民移転計画、同報告書案及び環境影響評価報告書案にはどのような項目が盛り込まれる予定なのかということで、記載しております対処方針のほうに書かせていただいております。ちょっと1つずつ読み上げますとなかなか時間の制約もございますが、記載している項目を盛り込むという予定とさせていただきます。

続きまして、ゼロオプションのシナリオはないのでしょうかというお問い合わせですね。代替案というより、ルート選定だけのように見えてしまうということでコメントをいただいております。これは、ゼロオプションを含めた代替案の比較及び最終結果は、今後作成するEIA報告書に含めるということを考えております。

それから、増大する交通量や過積載車両の通過に対して、現行の橋梁の補修、あるいは車線

増強等の計画案は検討されているのかと。これらも含めて代替案の検討を行う必要があるのではないかというご指摘いただいております、これもおっしゃるとおりかと思いますが、こちらは別添資料としております、この図の2が見やすいかと思いますが。こちらは、ここの橋梁を改修するというのも代替案として考えなかったのかというご指摘かと思っております。

これに関しましては、私どもでもこの調査を始める前にちょっと検討はさせていただきまして、ここを改修して、ここをつくらないという状態になったときに、結局としては、その交通の流れというのがここだけに頼るような形になってしまうと。どうしてもここから市内へ流入するということになるので、ここで交通の渋滞とかで、過密というところが生じてしまうと。やはりそういう意味では、こちらにもう一つ橋をつくって、こちらがなかなかちょっと強度に今不安がある橋梁とはいいつつも、大型車両、重量車両でなければ、十分まだ活用可能ですので、そういったときに橋梁が2つあるということで、市内に流れ込む交通量が二通り存在するという事は、一つの重要な交通渋滞の緩和ということにつながるだろうということと、仮にこちらを補強しても、何らかの事故でここが破損するようなことになれば、ここでちょっと交通が途絶えるのですが、こちらに新橋を建設すると、現橋が仮に壊れた場合でも、とりあえずこちらの橋は通って市内に通じることができるということで、どちらか一方は生き残るというような機能も、最悪の場合にはそこも想定され得るということがありますので、その現橋の改修というところも検討させていただいたんですけども、やはりそれよりは新橋も併せて建設していくということのほうに、より優位性があるのではないかとということで検討させていただきました。

ここまでの回答です。

吉田職員 すみません、ちょっとよろしいでしょうか。事務局の吉田と申します。

先ほど差し替え版をお配りさせていただいたと思うんですけども、すみません、ちょっとこちらの不手際がございまして、3枚目と4枚目のところ、表裏で印刷してしまいまして、通常4枚目があるところをごらんいただければと思うんですけども、17から21に関しても同じく代替案のコメントをいただいたところでの回答とさせていただいておりますので、よろしければ21まで一括でよろしいでしょうか。お願いいたします。

松行主査 はい、お願いします。

糸山職員 それでは、続いて17番にいきまして、新設の橋梁に関して、既存道路を使用せずにアプローチ道路を新規に開設する計画ということで、代替案の検討は橋梁建設とアプローチ道路建設を一体として検討して、比較検討を行うことが妥当。提示されている検討過程は、ま

ず新設橋梁の位置を代替案で検討して、その後にアプローチ道路の位置を検討するという手順が見てとれますということで、ご指摘いただいております。

こちらに関しましては、回答の対処方針にも書かせていただいておりますが、最適な橋梁位置が、そのアプローチ道路を含む最適ルートというものが、先ほど来出させてはいますが、こちらの開発調査のマスタープランに沿って計画されておりまして、その経済性と社会環境、さらに車両の安全走行に配慮した道路線形としております。建設コストが、道路建設費用に比べて橋梁建設費用がやはり非常に大きいというところがございますので、橋梁延長は可能な限り最小となって、コスト高となる湿地などを避けた橋梁位置というふうにしております。さらに、家屋は移転数が可能な限り最小となる道路位置としておりますので、やはり地盤がある程度しっかりしたところで、かつ橋長、橋の長さがなるべく短くなるようなところで工費を抑えて、その上で、住民の影響がなるべく少ないような道路線形を選んでいるという手順をとったというふうにお考えいただければと思います。

続きまして、18番です。橋梁建設及びアプローチ道路建設をセットで計画する場合に、本案で検討されている区域に限定せず、代替案の可能性として幅広い範囲に広げて、ナイル川渡河に関する橋梁及びアプローチ道路建設を計画し、環境社会面からも最適な計画案を選定することが望ましいということで、先ほどもありましたが、現行橋梁の増強案も含めて検討することが必要なのではないかということで、ご指摘のとおり、ナイル川がこうありまして、どの位置で橋をかけるのかというところを、もう少しこのあたりに限定せずに広く検討してはどうかというご指摘かと思えますけれども、こちらに関しましても、先ほど申し上げましたが、開発調査の段階で、下の地盤とか、その橋の長さが一番短くなる場所とといったところ、もろもろ考えて、大体このあたりがいいであろうということを事前に調査した上で検討させていただいたという経緯はございます。

続きまして19番にも、暫定的な最適ルート、どのような根拠で最適アプローチ案、最適橋梁位置案を選んだのかということにつきましても、同様のお答えとさせていただきたいと思えます。

続きまして20番ですが、代替案としてオプション2を加えていますと。ですが、そのオプション2がこの位置になった理由を明記すべきであると。なぜほかの場所が代替案から外れたのかということですが、こちらに関しましても、このマスタープランに沿って計画された最適橋梁位置、アプローチ道路を含む最適ルートで、経済性と社会環境、さらに車両の安全走行に配慮した道路線形ということですね。オプション1はマスタープランで提案された案

です。オプション2は家屋移転を少なくする観点で検討した案です。建設コストが道路建設費用に比べて、やっぱり橋梁建設費用が支配的ですので、橋梁延長は可能な限り最小となって、コスト高となる支出を避けた橋梁位置というオプション1を最適としています。オプション1とオプション2の影響家屋数は大きく変わらないということで、60軒と58軒なので、2軒をどうとらえるかということはあるかと思うんですけども、やはり橋長の長さとか工費の観点からもいって、その影響の度合いが余りそこに大差がないという状況の中で、どちらかという経済性をその中で選択したというふうにお考えいただければと思います。

続いて、21番になります。橋梁の位置を選定してからアプローチ道路ルートを選定を行っている。本来は両者の影響やコストを合わせたものを比較考慮して、最適な案を選択すべきであると。橋梁の位置オプション2について、道路ルートにあるルート1本以外に代替案はないかと。それらのコストや影響について検討を加えるべきであるということでご指摘いただいております。こちらについても、その経済性を考慮して橋長の位置を固めて、そこから、できる限り影響の少ない道路のルートを選定したというやり方をとらせていただきました。

松行主査 ありがとうございます。

じゃ、ここまで、ご意見、ご質問、お願いします。

田中委員 私から、問の項目の16番に関連して。普通、代替案をどう設定するかというのはあるんですが、既存の橋の増強なり増設というのは一つの選択肢であり得るんだろうと思うんですね。したがって、この質問というか、むしろ私の提案というのは、そこも含めて代替案の検討を行う必要があるのではないかとということなんですね。もちろんそれが、こういうゼロオプションに近いのかもしれませんが、新規に建てる場合と増設で行う場合と、どうなんだろうかと。その比較はされているんですか、今回の検討のプロセスで。

糸山職員 その比較とおっしゃいますと、何か費用対効果とかそういった。

田中委員 ええ、そうですね。全体の、ですから、このジャバ市の交通流の流れ方とか、それから経済的な効果とか、あるいはもちろん環境社会面の効果、影響、あると思いますね。

糸山職員 そこについては、その比較をする前の段階で、もうその開発調査の段階の提言として、やはり2つの橋梁をつくるということが今のジュバにとっては必要であろうというところがありますので、どちらかということ、現在の橋梁を改修するということを前提に、そこをもう真っ向から比較するという形は実際ちょっととっておらずに、そこはやはり、もう一つのルートを確保すべしというところの前提に立ってやってはおります。

田中委員 そうすると今の、繰り返しますと、その前提になった、いわば整備計画ですか、

ジャバ市の総合的な整備計画、道路整備、その何か上位計画のようなものがあるんですか。

糸山職員 それは市内の整備という意味では、その上位計画としての環状道路、C 1、C 2、C 3という形で環状道路をつくっていきながら市内を整備していくというところが、上位計画ということになるかと思えます。

田中委員 このC 1、C 3ですか、一種、3番目のリングというか環状道路で、いわばこの橋が新ナイル橋なんですよね。

糸山職員 はい、そうです。

田中委員 そうということですよ。そうするとそれは、このC 3のこれは計画に位置づけられているんですか、このあたりで橋を渡るということが。つまり川を渡るということは。

村瀬次長 それはマスタープランのほうで提言。

田中委員 マスタープランのほうで位置づけられているんですか。

村瀬次長 位置づけられて、それに併せて各ドナー等が調整をして、今はC 3の整備等が進んでいるということです。

田中委員 なるほど、わかりました。つまり、そういう上位計画があって、既にここも新しく橋を渡すと。つまりC 3を、円滑に交通量を増すためにですね。そういう中であるんなら意味がよくわかりますが、あくまでロジックからすると、南北道路の北回り、何とか回りのルートをつなぐための交通量の整備だとすれば、単眼的に見れば、単眼的というのは、そこだけ見れば既存道路の増設でもいいのではないかという発案が出てくるわけですね。そういうことです。私はその前後の関係がよくわからなかったので、こういう質問をしたわけですが。

村瀬次長 基本的に、このマスタープランから出てきた案、フレームに沿って、各ドナー何々、我々も含めて、整備を進めていくと。それで、ここで南部スーダンの政策というふうな位置づけになると、そこは今のスーダンの状況を配慮した中で、我々に対応しているというご理解をいただければと。

それとあと、既存の橋のかけかえというのに対しては、かけかえもしてくれれば多分向こうは喜ぶんだと思うんですけども、基本的に、先ほどから過積載の車両とか、今後予測、いろんな物資の輸送が入ってきたときに、それが市街地に入ってくるということは、彼らとしても将来の需要を見越した場合には避けたいということで、まずはその迂回ルートということで、あのC、今回の1の部分。それでまた、その部分については、先ほどの繰り返しになりますが、USAID等は整備しているところの花開く、そことの接続性という観点から、そこに有意性を求めているという考え方になっております。

田中委員 背景はよくわかりました。

松行主査 この図を見ると、橋を、川を渡るルートというのが結構あるんですけども、これは新たに橋をかけるということなんでしょうか。

村瀬次長 これはマスタープランですので、将来的にその地域が発展していけば、それに併せて整備をしていきたいという、将来のあるべき姿としての絵姿をかいていると。

松行主査 これは、目標年次は何年のマスタープランなんでしょうか。

溝田 2025年です。

松行主査 それで、その交通の需要予測とかというのは、こういったほかの橋が建設されるという前提のものなんですか。それとも全くなく、この既存の橋1つと新しい橋ということなんでしょうか。

ゴセ ウィズアウトプロジェクトでは既存の橋だけなんですけれども、ウィズプロジェクトということで、順次、2025年までに、その交通需要を賄うためには、そういうネットワークが必要じゃないかということで解析した。

ただ、見直しは必要だと思うんですね、何年か後に。状況はかなりドラスティックに変わる可能性もありますので。

松行主査 あと、代替案のところなんですけど、オプション1とオプション2で、その影響家屋数が変わらないと20のところであるんですけども、ここで言っている影響家屋数というのは、この橋をかけることによって、例えば橋のたもとにたまたま住んでいた人を移転させる影響家屋数か、それとも、この橋につながる道路も含めた影響家屋数、どちらなんでしょうか。

ゴセ 道路も含めた。

松行主査 ただ、これ、道路って幾つかルートありますよね、オプション1から。どのルートのことだったんですか。

ゴセ オプション2はオプション2につながる道路、オプション1はオプション1に数ルートをやっていると思うんですけども。5ルートぐらい確認しまして、その中で評価します。

松行主査 そのうちのどれ、どのルートが。

ゴセ 1番のルートですね。

松行主査 オプション1。

ゴセ はい。

松行主査 オプション1の……

溝田 オプション2で変更した。

ゴセ オプション2で変更した、真っ直ぐ出てきた、オルタナティブ1という、代替案1というものです。

松行主査 これは、何でこのルートの数を出していらっしゃるんですか。

ゴセ 影響家屋数が少ないということと、あと、工事費がずっとどちらのほうが安くなるという、両方を考えて。

松行主査 いわゆる最適であろうという。

ゴセ そういうことですね。

松行主査 オプション2の場合というのは、ほかのルート、もうこのルートしかないと考えられるんですか。ほかのルートというのは考えられないですか。

ゴセ そうです。何でオプション2を設けたかといいますと、そこが家の散らばり方が薄かったんで、そこを通すということで。あと、動かしますと、もう同じようなことになってしまいますので、まず出したと思いますけれども。

松行主査 そうではなくて、このオプション2でルートとして、オルタナティブ6というのがあるんですが、このほかに、このルートのオルタナティブというのは考えられないかということ伺っておるんですが。これ、帰国報告についている。

ゴセ ご報告のオプション1のですか。オプション2のオルタナティブ6、はい。考えられますね。

松行主査 それについては、評価とかは行っていらっしゃるんですか。

ゴセ もう明らかに、そこに書いていますように、オプション2のところにかけますと事業費が莫大になりますので。それで、いろいろルートを考えても、オプション1で考えて、ルート上考えられるものとそう違いますので、家屋の散らばり方も変わりませんので、もう明らかに事業費が莫大になるものについては除いております。

松行主査 何か話を伺っていると、無理やりオプションをつくったという感が非常に。

ゴセ ただ、ここに至るまで、かなりスクリーニングはやっているんですね、現地で。その中での案ですから。

それから、オプション1でいろいろ挙げましたのは、極端な意見が出るんじゃないかと。要するに、影響家屋数をほとんどなくせという形に、一旦は川沿いに、一番上にあるアルタネイティブ5というのがございますね。ですから、そういう一番のスクリーニングをかけた橋梁の位置で、それでいろんなルートを検討して、もし影響家屋数をゼロにしるという、ほとんどなくせということになってきますとオルタナティブの5になりますよ。そうなりますと、こ

これはまた事業費がかなり莫大になってくるということで、比較するものというのは、もう事業費と影響家屋数になりますので、そういう意味で挙げている。

村瀬次長 幾つのオプションを提示すればよろしいのかというのは、非常に多分難しい議論になるんだと思います。通常、今回の場合、この前のほうに述べさせていただいているように、今回のプロジェクトは橋がメインになっていて、橋をどこにかけるかというところで、現状のほかの開発の、先ほどのUSAIDのルート6とかC3ロードとかというのが、そういったところとのコネクテッド、接続性を考えると、一定の範囲に入らざるを得ない。

それで、ここの橋の2つ、オプション2を示したところというのは、もうちょっと上のほうというのに、上にしていくと、逆に言うと、ある意味、湿地帯もあり総延長は長くなって、橋の延長は長くなっていくといった中で、これよりだんだん下のほうに来ると、だんだん複雑な地形になってくる部分もありますので、そういった意味で、一定程度の範囲にはおさまってしまうというのが橋の考え方で。逆に言うとこれ、オプション2も、なくても、もしかしたらよかったのかもしれないんですけども、この上げ下げをするときの作業として、湿地に入るとこういう状況があるとか、そういう例示をする効果というのはあると我々は理解しています。

それと同時に、あとそれ以外のルートの選び方というのは、確かにいろんな考え方、線形とか、曲がり方をどうするかとか、現状の建物の数という形のものですが、この報告書のほう、資料で見ていただくとわかるように、家自体は、これは密集地帯ではないので、どこをとって道路というのか、非常に難しい中、今回調査団の皆さんに、基本的には将来の需要予測等も考えつつも、舗装しない、総工事費は限られて、極力落としましょうという中で、極力そういう環境的な影響を受ける方が少ないエリアで、それと総延長の短い部分という部分にお願いをして選定いただいているという。それに対して、またスーダン政府のほうもご了解をいただいて、このオプションのほうにたどり着いているというふうにご理解いただければというふうに思います。

田中委員 確認ですけれども、ちょっと私も、このレポートというか、この事前配付資料だけ読んだ中で、結局、上位計画がどうなっているかって、わからない問題から、既存道路の改修でも可能性があるという、つまり川を越える交通量を確保すると、そういうことを言いたいんですけれども。確かに、このC3という全体像が見えれば、なるほどこういうC3という外回りのリングを将来的につくっていくということであれば、これは必要だなということは、必要性はよくわかります。

例えばきょういただいているこの図2の、この図でいきますと、つまり、緑色の川沿いの点



線のところは、これはある程度もう完成しているわけですね。そういうことですよ。緑色の点線のところです。

ゴセ はい。完成しているというか、既存の道路はあると。路面状況が非常に悪いと。

田中委員 既存の道路はあるわけですね。それで黄色の点線も、黄色、それから黄色のないところもありますが、一応これも幹線につながっているわけですね。

ゴセ はい。

田中委員 したがって、そこにどうやって、いわばこのR 6 といいますが、紫のほうから橋をつなげるかというので選択肢があるわけですね。したがって、今、ニューブリッジという、この橙色、オレンジのところは、そこを最短距離で結んである形になっていますが、多分いろいろ選択肢がありそうなのは、もう少しニューナイルブリッジの傾き方を、もっと下側とか南側に寄せて、いわばできるだけ既存道路の線形を使うというのもないわけではないかなと思ったところなんですね。

ゴセ ただ、既存道路も、これ、途中で尻切れトンボになっているんですけども。これ、そのマスタープランに沿って現地政府が整備していたんですけども、ザイリョウのブリッジがわからないから、そこでとめたという状況がございまして。

田中委員 ここで言うと、Proposed Lolodo Prison Areaですか、これ。ここは何か建築物があるわけですね、これ。

ゴセ プリズンエリアが、既存のやつがあります。

田中委員 あるわけですね。その上も何か、Candidate Resettlement Areaですよ。

ゴセ はい。そこは土地区画整理事業。

田中委員 事業ですね。ですから、この間をちょうど通すようにしているわけですね、この案は。

ゴセ はい。

田中委員 ですから、わからないな。

ゴセ 土地区画整理の、ただし、これは中を通っていただけるようになる。現地の政府のほうは中を通してほしいということ。そっちのほうは誘導やりやすいということなので。

田中委員 わかりました。いろいろ工夫はできそうだけれども、これが一番最適案だろうということですかね。

石田委員 それで、その道路アプローチに関して、例えば帰国報告の8ページを見ると、代替案の作成に当たっては大きな家屋は避けることにしたと。理由は、所有者は現地の有力者が

想定され、用地取得の段階での無益な困難さを避けることにあると。さらりと一言書かれているんですが、これだけ読んでしまうと、代替案の作成のところをつくるときに、いろんな人々を対象、場所を選ぶときに、有力者の家を避けることを最優先にしたというふうに読めてしまうんですけれども、そこはいかがなんでしょうか。

村瀬次長 それ、表現ぶりがちょっと不適切な部分はあると思います。

ただ、実施上の観点からいって、安定した政府で、そのプロセスがきちんとしている国であればそれなりの進め方というのはあるんだと思いますけれども、今回の結果として、そういった配慮をしたという形になるかなと思います。

ただ実際、見ていただくと、今回その道路の部分にいろいろな議論があるんですけれども、位置づけとしては一応、本来は橋の案件で、橋をつくるんですけれども、その取付道路として、工事用のゼネコンさん、建設会社さんが使う工事用車両のための整備程度のものを整備していただくといって、将来的には、先ほど後ろのほうからも説明ありましたけれども、きちんとした整備についてはスーダン政府側に、将来の需要を見据えて、舗装その他はやっていただくという形に考えています。ただ我々として、この案件をするときに、橋の案件だということだけで、その周りの道路を計画対象に置かないというのは、それはずるいんじゃないかという議論があって、そんな中で工事、建設時点をも見据えた形で、ルートをきちんと決めて整理をしていくべきじゃないかということで、こういった形で整理をさせていただいていると。

だから、道路がないところに橋をつくっていますという位置づけの案件にもしようと思えばできるのかもしれないんですけれども、今回はその部分、工事量としては橋をメインとしていますけれども、それプラス、建設会社さんが使われる取付道路も含めて、将来的にそれは本道になるだろうということで整理をしているということで、ちょっとご理解いただきたいなと。

松行主査 ほか、何かございますか。

それでは、22から37まで、お願いします。

糸山職員 それでは、説明させていただきます。

まず22番ですが、ステークホルダーミーティング実施の戦略の設定が必要であるというご指摘いただいております。ステークホルダーミーティング実施時の戦略は下記のとおりということで、回答を記させていただきます。各協議における具体的な実施方針は、別表の1というのがこちらの、この別添の資料の一番最後のページになりますが、こちらの表を参照していただきたいと思います。

ステークホルダー協議の目的は、ステークホルダーの意見が十分に反映された事業計画が策

定されて、事前にステークホルダーから事業に対する合意を得ることにあると。基本戦略として、情報を早期から開示するということが、ステークホルダーの意見を反映する機会を確保するということですね。それから、事業目的や内容、環境社会配慮の計画というものを明確にするということですね。ステークホルダーの分析を行って、必要十分なステークホルダーを固定するということが、

それから、今回の事業については、対象地域で部族の長老がコミュニティの意思決定に大きな影響を持ちます。ですので、コミュニティのオピニオンリーダーにステークホルダー協議への参加依頼と積極的な意見表明を依頼するということが、それから、社会的弱者の意見を積極的に取り入れるために、必要に応じて特定グループを対象としたグループ協議、インタビュー、アンケート調査を実施する。それから、住民説明は現地の文化に適した形式で行うということを考えております。

続きまして、23番ですね。住民協議における事業概要説明並びにスコーピング時に、このときの報告書ということで、添付の資料4ということで、こちらにつきましては、こちらのちょっと冊子にしています資料編というほうの、このステークホルダーミーティング議事録というところをご参照いただければと思います。

続いて、24番の質問です。工事中及び完了後の水質汚濁、河川の形質変化、流況変化などによる魚類、ワニ、その他生物への影響はないかということで、生態系については、サイト住民への聞き取り調査で存在種の確認を行います。貴重種はいない可能性が高いということと、影響が工事期間のみで、かつ影響範囲も限定されるということから、回復可能な影響だというふうに今のところ考えております。影響があると想定される場合は対策をとります。これまでの現地調査では、橋梁建設予定地近辺では、水たまりはありますが、ワニなどの生息はないというふうに判断しております。一方、工事前・工事中・工事後に水質検査を行って、生態系への影響を調査する予定でおります。

これに関しましては、続いて25、26の質問も同様ですが、低湿地帯を通過するオプション2よりは影響が少ないと考えられるが、本計画での低湿地帯の生物・生態系への影響はないかということ、それから、有用果樹伐採影響のみが考慮されている スコーピングのところですね が、野生生物及び湿地生態系、河川生態系への影響を考慮する必要はないのかということで、これらについても、また引き続きサイト住民への聞き取り調査等々で対処をしていきたいというふうに考えております。

続きまして、27番ですね。架橋及び取付道路周辺には湿地の存在が見込まれていると。希少

動植物の生息は、存在しない可能性が極めて高い旨を確認したというふうにあります。一方、地方事務所での聞き取りなどではワニがいるという発言があると。希少動植物のリストに加えていない保護すべき動植物はないかということで、ここは、サイト周辺の住民に確認のためインタビュー調査を今後行う予定です。一方で、これまでの現地調査では、その近辺ではワニなどの生息はないというふうに判断をしております。

続きまして、28番ですね。自然環境のところでは水文調査とありますけれども、どのような内容なのかということで、水文調査に関しましては、河川の年間あるいは既往の最大規模の流量を把握するために、現地調査を実施する予定にあります。現地調査では、橋梁建設が与える川の流れとか川岸への影響を極力小さくするよう、橋梁計画や施工計画を検討いたします。

続きまして、29番ですね。河川の流況に関して、盛り土や橋の設置で流量変化が不明とされているが、次回の調査ではできるだけ詳細に調べられたいと。その結果によってはBという評価にもなり得るのではないかとということで、ご指摘いただいております。これに関しましては、盛り土や橋の設置で流量が極力変化しないように橋梁計画ですとか施工計画を行うということ、まず大前提としております。このためにCとしておりますが、今後行う調査の結果、無視できない負の影響が確認された場合にはB以上の評価となつて、必要に応じて影響の緩和策の検討を行います。

続きまして、30番です。新規の橋梁の形態にもよるが、河川内に脚柱・橋脚を建てる場合には、流況、河川の生態系、それから水質汚濁の項目において、供用後の評価を再検討する必要があると。底質汚濁のD評価も再検討する必要があるだろうということでコメントをいただいております。これに関して、現時点では影響はBとの判断です。河川中の橋脚建設によるごく短期の一時的な濁水の発生というのは、雨季に発生する激しい濁流に比べれば影響の程度は小さいだろうと考えています。生態系に重要な影響を与える性質のものでもないと考えております。底質汚濁は通常、廃棄物・有害化学物質を水中に投棄する場合に発生する現象で、今回はそれに該当する行為は行いません。ただし、これまでの評価は2月中旬から実施する環境影響評価によって変わり得る場合もあります。今回のまた調査で、ここは詳しく調べていきたいと考えております。

続いて31番ですが、スコーピングでは地形地質・土壌侵食ともDとなっているが、橋脚等構造物の流量変化に伴う工事中及び完成後の河川の浸食ということで、こちらについても、河岸浸食の影響を極力与えないような計画・設計を行うということを考えております。

続いて、32番ですね。廃棄物の項でD評価だけれども、建設廃棄物、建設残土を含めて評価

をしているのかということで、廃コンクリート、廃アスファルト等の建設廃棄物は発生する可能性はないと。盛り土が主体となり、残った土は発生しないものと予想しています。若干の浚渫土砂が発生する可能性はありますが、再利用の可能性を確認する予定であります。

それから、33番です。大気汚染・騒音振動・悪臭のところですね。ここは、サイトは新たな道路からの車で大気汚染・騒音・悪臭が発生する可能性があるという記述で、供用後の評価との整合はどう考えたらよいのかということですね。ここについては、供用前・施工中はマイナス評価、それから供用後はプラス評価としております。総合評価は、マイナス影響が強いものを抽出しておりますので、マイナス評価としております。

続いて、34番です。スクリーニング案で、地球温暖化によれば、渋滞緩和により温室効果ガス排出量が減るとしてはいますが、この根拠は妥当かと。根拠が妥当であるならば、影響はなぜBかということですが、渋滞ですと低速走行で渋滞が起こりますから、渋滞で低速の走行なんですけれども、渋滞が緩和されることで走行速度が増すと。そういうことで温室効果ガスの排出量が減りますということが言えると思います。一方で、建設中に建機から温室効果ガスの排出が一時的に生じるために、マイナスの影響が出るほうをとってBというふうな評価をつけているということでもあります。

続いて、35、36、37と、景観に関してご指摘いただいております。観光地ではないんだけど、橋梁の設置に伴う河川景観への影響はないのかと。景観はD評価が妥当であるのか、再検討をするようにと。また、本事業では問題ないとしているが、土取り場とか採石場などの景観に与える影響はどうかということのところについて、コメントをいただいております。これに関しましては、景観への影響という意味では、景勝地ですとか風光明媚な観光地、あるいは信仰心を高めるような著名な宗教施設への俯瞰が妨げられる場合に適用されるというふうに考えております。ですので、今回のサイトが非常にだだっ広い荒地で、本当にまだ何も無いようなところなんですけれども、そういったところの風景の俯瞰が妨げられることによって生じる負の影響はないというふうに判断しております。一方、橋梁建設によって景観が改善されて、観光スポットとなる可能性があります。土取り場の候補地とか砕石地に関してはD評価が妥当かどうかということについては、ご指摘ごもっともだと思いますので、今回現地調査にまた参りますので、そこでまた新たに検討をする予定であります。

以上です。

松行主査 ありがとうございます。

では、ここまでで、さらにご質問やコメントがありましたら、お願いします。

松下委員 34番ですが、道路建設の結果によって温暖化にどういう影響があるかと、いつも評価は難しいんですが、ここで言わんとしていることは、少なくとも表に、事前配付資料の表にも、スクリーニング案で書いてある温暖化でも、備考と、それから評価は対応していないですね。備考のほうは、排出量減少だけ書いてあって、影響はマイナスBということね。そうであるとすると、ちょっとこれは整合性がないのが一つと、それからあと全体的な、先ほどご説明を聞いていますと、確かに橋の周辺は渋滞が緩和されるかもしれないけれども、トータルでは走行量が、2つ橋を合わせると3倍になるわけですね。ですから、そういうことを考えると、トータルではやっぱり増えてしまうんじゃないかということですね。ですから、そこあたりをどういうふうに評価するか、そういう意味で少し検討が必要かなというふうに思います。

松行主査 今のご意見。

庄司 どうも、調査団の社会環境担当の庄司と申します。

ただいまの、トータルで現況よりは、おっしゃるように確かに車両は増えるんですが、手づかずにおくとどうかということを見ますと、手づかずにおくと1万8,000台になってしまうと。ところが、橋をつくることによって1万2,000台になるということで、将来の渋滞がかなり緩和が予測されるという意味で、そういう表現にしました。

松下委員 そうすると、負の影響が、マイナスBというのは、むしろプラスBか。

庄司 ああ、それで、そこは確かにおっしゃるとおりに合っていない。その表現は見直したいと思います。以後、気をつけます。

田中委員 同じく、33番で私も指摘したんですが、大気汚染や騒音、悪臭の項で、供用後はプラスになるという評価ですよ、これ。

庄司 はい、そうです。

田中委員 本当にプラスになるんですか、供用後。

庄司 例えば大気汚染の発生といったら、燃費、ガソリンの消費量などは一応目的にする。非常に強いと。

田中委員 何と比べるかということはあるんですが、先ほど、橋を仮につくらない、そういうときに1万8,000台ですよ。合わせると2万4,000台ということですね。

庄司 1万8,000台が市内に通っている。市内の渋滞が緩和すると私は申し上げたんですが。

田中委員 ですけども、しかし橋の、新ナイル橋周辺には1万1,000台の車が.....

庄司 1万2,000台に。

田中委員 1万2,000台ですか、通るわけですよ。

庄司 1万8,000台が1万2,000台でしか市内に通らないので、それだけ影響が、緩和される。

田中委員 向こうの既存橋が1万、合わせて、新しい橋が1万1,000台で、向こうの橋が1万何千台ですか。

庄司 新しい橋が1万8,000、いや……

田中委員 そうですよ。合わせると、だから2万4,000台になるわけでしょう。

庄司 ああ、そうですね。だけど……

田中委員 そうすると、両方とも少なくとも今の現橋の、既存のジャバ橋だって9,000台、1万台かな、それが1万4,000台に増える、8,000台が。他方で、こちらは新設に、丸々新設で出るわけでしょう。それでプラスで改善なんですかということが。

庄司 ええ。走行速度が違いますので、車の走行速度。

田中委員 だけど、もしそれは、そういうことであれば、しかもこれ、騒音もそうですね。

庄司 騒音もそうですね。低速で、低いギアで走っている車が高速で最適速度で走ると、騒音が。

田中委員 だから、改善するというのは、本当にもしそういう論証があるのであれば、きちんとその走行速度と、出した、つまりE I Aレベルのことをしてみないと言えないんじゃないですか、プラスであると。

庄司 これは一般傾向で、車の走行速度と排出ガスの傾向で言えると思いますけれども。

田中委員 ですから、繰り返しますと、まず、起点を何とするかということですね。つまり、ビジネス・アズ・ユージュアルなもので、2015年なら2015年と新しいこの事業を行ったときのことを比較するのか、あるいは現状と2015年と比較するかと、これがまずありますね。その上で、かつ今お話しのように、車の例えば今の現行速度が、車が今時速何キロであると。今、例えば20キロで橋を渡っている。これが新しい橋をつくることで、時速、例えば40キロを20キロ改善する。だから1台当たりの排出量がこれだけ減る。したがって、車の総量が1.5倍なり2倍になったとしても全体排出量としては減りますと。そういうことを試算してみないと言えないんじゃないですかということですね。

庄司 それは、交通量調査は……。

田中委員 だから、Bプラスという評価は本当に大丈夫ですかということですね。これ、Bプラスというのは正の影響ですよ。

庄司 マイナス……。

田中委員 ええ、供用後です。

庄司 供用後、そうですね、はい。その辺も最終的な鑑定が少なくとも出て。

田中委員 まあ、いいです。それは意見として出しますけれども、果たしてご説明のことが、妥当な、あるいは納得できるものですかというのは思いました、今のご説明を聞いていて。

村瀬次長 供用の比較時点をどこに置いてという……

田中委員 ええ、こともありますし、お話のように、今ご説明あるように、走行量が、走行量といいますか、走行台数が増えたとしても走行スピードが上がることで改善されますという、そのことはきちんとシミュレーションしてみないと、本当はそういうことは言えないでしょうということなんですね、私なんか。

ですから、本当言うと、1台当たりの排出量がこれだけ減りますと、走行スピードが上がることでね。今、現行時速20キロのものが、40キロになればこれだけ排出量が減りますと。したがって、直観でなくて、データだけ見れば、車の台数は増えるわけですよ、地域全体でね。走行台数が増えれば、それを打ち消すだけの、本当に1台当たりの原単位が減るんですか。1キロ走行する区間、単位区間を走行する、そういうのは計算してみないとわからないじゃないですかというのは思います。

ゴセ 今の段階は想定でして、2車線で1万8,000台でしたらキャパシティになるし、走行レベルというのは予測。ですから、計算で出すことはできますので、その辺のところは対処できると思います。

ただ、これで経済発展して、またさらにその対岸からとかいう要素はもう、ちょっと入ってこないと思うんですけども。

高橋委員 スコーピングについて、私も場合によると誤解をしている面もあるかもしれませんがけれども、具体的にナンバーで言うと30、31、32とか、あるいは35、36、37もそうかな、D評価になっていますね。それについて、工事できちんとやるから問題ないというような、端的に言うと、そういうお答えなんですけども、そういうことだと、すべて工事できちんとやるから問題ない、したがってE I Aの項目にも入らない。これはちょっと極端かもしれませんがけれども、そんなふうな理論になってしまうと思うんですが、その辺はいかがなんでしょうか。別に、何でもかんでも全部評価しろと、そういうことを言っているんじゃないんですけども、かなり影響が懸念されそうなのではないかということで、私も含めて各委員、ご指摘をしていますが、工事できちんとやるから問題ないというのが果たしてお答えになるのかなという疑問です。

ゴセ これは技術的な観点から回答できると思いますので、いずれにしましても、今から本



格調査をやるわけですから。

例えば流況を変える変えないというのになってきますと、日本の基準でいきますと河積阻害率しかも頼りはないんですが、その橋脚がどれだけ建ったら流況に影響しますよ、影響しませんよという、そういう基準関係がありますので、それを適用していくとか。あとは基礎の工法なんかも、土をいじくるわけですから自然の土の濁りが出てくるけれども、ただ、化学的なものを使うか使わないとか、どの程度使うとか、そういう形の具体的なものというのは今後になるかと思っております。

ただし、そういうあれから検討は十分可能だと、この時点でももう。具体的に景色が出てきていけませんので、検討、これからなので、そういう回答はできるとかと思っております。

高橋委員 だから、そういう段階のものもD評価ということに判定でなるのでしょうか。

ゴセ 想定できるという。

例えば堤防の、堤防というのはございませんので、これも自然河岸段で、それをもうアンタッチャブルで放していくという形になりますし。例えば橋脚の数というのは、河積・流況を阻害しない範囲で本数を、スパン割も含めて検討していくということになる。そういうルールの中で構造物を、施工図なりを検討していくということになるかと思えます。

村瀬次長 比較的、今この現状にある地質なり地形なりを見て、そこに今後構築する構造物、想定される重さその他、骨量からいろいろ計算できるんだと思いますけれども、そこを見たときの経験則から、今回の場合はこういった評価をさせていただいているということで、その地形自体が想定される。先ほどの図面でいいますと、例えば先ほどのオプションのところをやりましたけれども、上のほうにすると湿地帯があるとか、そういったリスクのあるところであれば、もうちょっとほかの項目も出てくるんだと思いますけれども、そのオプションの選定の際にこういったものについての配慮もしつつ、調整をさせていただいているという理解になります。

田中委員 今言った表3のスコーピング表の空欄になっているところの評価というのは、これはどういう評価。評価がないということなんでしょうか。空欄になっていますね。評価の対象外という意味かなと私は思ったんですが。

庄司 例えば一つは、Dであるところは、Dの評価がついているところは、負の影響はないので、緩和策は必要ないと言えらると思えます。

田中委員 ですから、空欄になっているところは評価項目の対象外という意味ですか。そういうふうに私は理解したんですが。

庄司 ちょっと空欄になっているところは、Dがほとんどなんですが、総合評価が、Bになっているところが1つあります、ご指摘のように、社会です。

ああ、そうです、対象外です。すみません。

田中委員 そうすると、私が例えば19番、項目のテーマ、生態系というのは、河川の中の生態系に影響を与えませんかということなんだね、これ、橋梁を建てることによって。それから、水質汚濁も、24番も、河川の中に、つまり流況を変えれば水質汚濁に影響します、水質に影響しませんかと。

庄司 はい、影響します。マイナスですね。

田中委員 そうすると、何ら対象項目でないということはないですねという確認。

庄司 いや。そうすると今度、例えば水質汚濁の24番ですけれども、サイトクリアランスで、供用開始後の3段階にそれぞれ評価して、確かにサイトクリアランスでは何も書いておりません。供用開始後でも何も書いておりませんが、施工中というときにはマイナスBという評価をしておるので。

田中委員 ええ。ですから、施工後も供用開始後も、影響が出てくるんじゃないですか。

庄司 ちょっと私、出ないと思うんですけれども。

田中委員 影響は発生しませんか。

庄司 はい、発生しないと。

ゴセ 物をつくれれば、何らかの影響は出てきますよね。それが、それこそ解釈次第だと思うんですよ。

田中委員 つまり、そういう影響があるかないかということのスコーピングして、それをEIAレベルできちんと評価をすると。影響が軽微である、あるいは、こういう対策を講じることで影響がなくなるというか改善される、あるいは、まだそういう対策をしても残るので関与する必要があるとか、多分そういうことは次のレベルで検討することになるんじゃないですか。ですから、影響がある項目を拾い出すことがこのスコーピングの目的だと思って理解しているんですね。

ゴセ ただ、物をつくれれば必ず影響はあるものというか、流れもあるんですし。ただし、それがかなり生活とかいろんな、治水とか、そういうものに影響がありますかということ、それは今のところもないだろうという意味で書いているんだと思うんですけれども、それはそれで、今度の調査で、EIAの中ではっきり。ただ、それがどのくらい影響があるかどうかということ、またその測定の仕方にもよるでしょうし。例えば水質でしたら工事前・工事中・工事

後、水質については調査する予定にしていますので、そんな形じゃないかと思えますけれどもね、対象にしているのは。

石田委員 すみません、今、田中先生におっしゃっていただいたことに関連して、やっぱりこの表はすべてA、B、C、Dで埋めるべきだと思うんですね。そのために私たちはずっとこの委員会をやってきたので、少なくともその方針でやられたほうがよろしいんじゃないかと思えます。わからないところがあれば、Cでいいんじゃないでしょうか。不明にさせていただいて、それはこの後やられる次の調査、E I AなりI E Eなりに含めていただくということがいいと思います。というふうに感じます。ですから、物をつくると何らかの影響が出るのは当然ですので、それがどの程度の、マイナスなのか、プラスなのか、軽微なのか、対策を講じなくていいのかということ、ここでみんなで知恵を出し合っているわけですので、やはり私としては、この表は埋めていただいて、マイナス、マイナスがあって、最後はDになるのはおかしいということも僕も感じますし、そこら辺は明らかにしていきたいとは思っています。

そういう意味では、1番の非自発的住民移転も、A、Aなのに、最後Dになっているのは、やっぱり何か不思議な気がするんです。世銀の政府ポリシーガードと合わせることを同意済みであるということであれば、助言に含めようと思えますけれども、そこら辺のモニタリングについての助言はきちんとしたいというふうに思っています。

平山委員 先ほどの田中委員の前の前の意見、それから高橋委員の発言に絡む回答で、横から聞いていて非常によくわからなかったのですが、最初、33番について田中委員が、供用後はプラス評価としているということ、これはこれからやるのではないかという質問をされたのに対して、いや、これはもうわかっているんだという感じの回答があったんですけども、それに関連する質問項目としては30番というのが、やはり田中委員のほうから出されておまして、それに対する回答では、現時点では、つまりE I Aの開始以前では、まだわからないところがあるという回答で、一番最後のところを見れば、「ただしこれまでの評価は、2月中旬から実施する環境影響評価によって変わる場合もあり得る。」という、こういう書き方になっている。

要するに、もうわかっているんだという言い方と、いや、まだ今度変わり得るんだという言い方があって、そして、その真ん中に、このE I Aの実施というのがあるんですね。そして、これまでの説明を、私、きのうの全体会合等出ておりませんので、よくわからないんですけども、E I Aの具体的な内容、だれが、どういう実施主体が、どういう項目について、どの程度の時点で、どのぐらいの精度をもって、どのぐらいの期間行うのかということに関する説明

というのが、まだ一度もないわけですよ。それがない時点で、現在の段階でプラス評価できるとかできないとか、何かの影響があるとかないとか、水質汚濁の影響があるとかないとか、建物を、何か建造物をつくれれば環境影響があるのは当たり前であるとかないとか、そういう議論もしておられるんですけども、その議論をきちんと決着させるためには、やはり私、E I Aをきちんとやる必要があると思うんですね。

その意味で、2月中旬から実施する環境影響評価というのは一体どういうものについて、具体的に、この項目についてではなくて、どのような時点でどのような人が、どのような能力を持っている人がどのぐらいの期間、どのぐらいの精度の機械をもって行うのかということ、ちょっと教えていただきたいと思うんですが。

村瀬次長 今のご質問は、これからやる調査の人の張りつけと業務内容についての資料をご提示してほしいという。

平山委員 いいえ。どういうデータが出てくるんだろうかということですね。

要するに、今の時点でも、例えば33番については、供用後はプラス評価としているのであれば、極端な言い方をすれば、きちんとわかっているのであれば、やる必要はないわけですよ。ですけど、これ、2月中旬からはやるということになっていますね。これは一体どういうことなのかということを含めて、なぜやる必要があるのか、もしくはやる必要はないのか。どういうふうな調査をするのかということの説明してほしいということで。2月中旬というと、もう近いですよ。決まっているわけですよ。

庄司 具体的に、今のご質問は、個々の調査について一つ一つ詳細に聞きたいという。

平山委員 そうです。どういう内容の調査を行われるんですか。むしろそれが、この助言委員会のワーキンググループで検討すべき事項ではないですか。

庄司 今ご説明申し上げていいですかね。じゃ、1番から29番までありますけれども、まず1番の非自発的住民移転についての……

平山委員 環境のところから、水と大気のところ。

庄司 自然環境のところだけですか。

平山委員 いいえ、公害のところ。

庄司 公害のところですね。大気汚染については、E I Aは……

平山委員 例えば何地点で行われるんですか。期間はどのぐらい。

庄司 今回のE I Aでは、現地測定はやりません。

平山委員 やらないの。

庄司 はい。ただし、どういう環境影響が起き得るかどうか、過去のプロジェクトから勘案して、どういう対策の環境影響が起こって、どういう対策をとるべきか。どういう施工中のモニタリング、施工中には環境測定を提案する予定です。そういう対策の計画書をつくる予定です、大気汚染に関して。

平山委員 そうすると、30番の答えの、2月中旬から実施する環境影響評価によって変わる場合はある、これまでの評価が、というのは、これは一体何ですか。やらないのであれば。

庄司 それはですね……今のスコーピングの段階では、私の判断では、マイナスB程度だということではありますが、詳細な現地調査によって本当はもっと影響が。詳細な現地調査というか聞き取りですね。聞き取りやサイトを細かく見ることによって、例えば社会的弱者というか脆弱な人が多いと、お年寄りの人が多いとか、そういうことがあるかもしれませんし、案外というか、環境影響は私が机上で考えたよりも現時点では深刻であるかもしれない、あるいはその逆であるかもしれないということもあって、まだ今の現段階ではスコーピングをしたばかりですので、本当の結果は、この調査を見ないとわからない。最終的な答えは、2月からの調査を待たないと確定はしないということでありましたので。

平山委員 スコーピングということでは、その測定方法というのもしかに入っていると思うんですが、今のお話だと、スコーピングの段階では調査はしない予定であるということになるんじゃないですか。

庄司 金をかけた調査はしないというニュアンスで、外注をしたり、実際の大気汚染測定とか、そういうものはしないという意味です。

平山委員 だったら、スコーピングの対象表からは外しておくべきじゃないですか。そうすると、助言委員会の先生方はきっと、それは不適切ではないかと言われるんじゃないですか。

ゴセ ちょっとアドバイスをいただきたいんですが、大気汚染とか公害、水質汚濁も含めまして、非常に今、橋はできていないわけですから、何による公害かということになってきますと、今着目されているのは橋梁建設。橋梁建設とは何かといいますと、交通需要に対してあるわけですが、その対応をするためにC3という道路があって、その橋梁を建設しますと。そうすると、大気汚染と言ったときに、どこの点の、例えばもう少し長期的な、本調査の範囲ではなくてですね。

例えば水質でしたらわかる。工事中・工事前、ベースライン調査というのが必要だと。現状がどの程度の水質かというと、工事中、想定したのと こちらは想定してやりますけれども違う場合もありますので、測定しなくちゃいけないと。工事後はどういう影響だと。それ

によって、その橋梁建設による影響、自然環境への影響というのは調べられると思うんですね。

今回の場合、橋梁建設で、例えば騒音振動だとか大気汚染だというふうになってきますと、橋梁建設中か前か、車が通っていないわけですから、あとどの点で。必ず橋梁をつくれば車の走行というのは出てくるわけですから、それなりの排ガスは出てくるでしょうけれども、ただし、ジュバ市全体として見たときの大気汚染の問題というのはありまして、それはどの地点でどういうふうに、大気汚染とかこういうものをやるときは適切なのかということというのは、迷うところもございます。

平山委員 迷う必要はなくて、環境基準の話じゃないですか、それは。環境基準がどのように定められているか。そして、定められていないのであれば、どの環境基準を採択するか。その話ではないですか、今の話は。

ゴセ ええ。基準はあるでしょうけれども、その背景を50年。要するに我々、私なんか素朴に思いますのは、橋梁を建設することで……

田中委員 いや、質問はわかります。ですから、この評価をするときに何をもって評価するかというのは、一つは基準がある場合には基準をもとに評価なんでしょうね。

ゴセ はい。

田中委員 それから、今のご質問の趣旨は多分、ベースラインをどう設定するかと、よくやる議論だと思うんですね。

考え方は2つあって、一つは現況をベースラインにするというのが一つの考え方ですし、それから、ここでいえば2015年、供用後のある想定した時点を設定して、そのベースライン、2015年なら15年の何もしないときの状況を設定するというのもあるわけですね、ベースラインの将来位置の設定というのが。けどそれは、後者のほうはいろんな不確定要素があって、例えばほかの、生物・生態系もどうなっているとか、気象がどうかとか、いろんな要素がありますので、なかなかこれは推定値の上にベースラインを置くということになってしまいますね。

ですから、第一の優先というのは現況値ですよ。現況値をベースラインに対して、それがどうなるかというのは一つの非常にわかりやすい、つまり現状レベルからどれだけ悪化するのか、あるいはよくなるのかということを見るというのは、これが大原則的な考え方じゃないかと私は思っています。いつも考えています。

村瀬次長 ただ、そういったときに、大気汚染とか地球温暖化と言ったときに、先ほどの議論もそうなるんですけども、将来の交通需要に対してというご議論になると。

田中委員 そうです、ええ。ですから、そのときに、現状はこうなんだけれども、将来、例

例えば2030年、20年後にこうなると、一応ここを想定した上で、ベースラインとしておいて評価をする。そういう考え方がないわけではないけれども、その場合には、きちんと2030年のデータがどうなるということは明示されなきゃいけないわけですね。今回、そういうデータがないでしょう。

村瀬次長 はい。

田中委員 だから、これは現状しかないですね。現状より悪化するんですか、悪くなるんですか、よくなるんですか、これが一つの目安になるということなんですよ。現状はこれ、今、現実にそこに存在していますからね。ということです。

ゴセ そうですね。ですから、現状というのは、先ほど先生がおっしゃったように、橋梁の建設前ですか、今ですか、ルールが非常にいろいろあるでしょうけれども。

田中委員 ですから、今ということですよ。

ということで、もう一回評価を見直したらいいんじゃないですかというのは多くのコメントだと思いますけどね。

松下委員 あと、関連してですけれども、事前資料の25ページに環境影響評価書スケジュール、表4がありますが、これでちょっと、ごく簡単に結構ですけれども、どういうことをやられるか、ごく簡単に説明をしてもらおうと思います。

庄司 20何ページ。

松下委員 25ページですね、表4。事前配付資料。

庄司 今後のスケジュールのことですか。

松下委員 ええ、スケジュールが書いてありますが、この中で例えばどういうことをやられるかですね。

庄司 一応、今おっしゃられた公害関係については、2番の環境管理計画書と全般の調査ということで、書いてあることは、既往データ収集。その既往データ、正直言って、手に入るかどうかわかりません。多分ないと思っています、測定結果は。

それと、環境影響予測です。どういうふうに予測化するかといえば、先生に指摘されたように、車の台数から走行速度を想定して予測するのも一つの手だと思います。と考えております。それは、供用開始後だけではなく施工中も、できるだけ日本の建設省とかが出している式を頼って、定量的とかでは完結できないのかもしれませんが、定性的な傾向もつかんで、それに準じた環境対策を提言する予定です。

例えば大気汚染について言えば、建設中にどういう施工が行われるかということをお考えまし

て、建機の台数、あるいはどういうタイプ、その排気量というもの、建設省の出している典型的な排出量等を用いまして、どれだけ周辺の環境が、例えば道路用地境界からは完成後はどの程度になるかというものを簡単に予測して、それに対して、それがジウニテンとか、環境基準はあるのかと。

はっきり言って、今はありません。ですから、日本の基準を用いるか、あるいはほかの世界の基準、もしあれば、そういうものを用いて評価して、それを緩和するためにどういうことをしたらいいか。例えば、ちょっと月並みですが、重機の点検をする。ちゃんとマフラーをつけさせるとかですね。例えば施工、いろんな施工、ちょっと簡単に言えば、施工中の重機対策、工事対策。例えば水をまくようにして、ほこりが上がらないようにするという、若干常識的なことを主体にやりますけれども、そういう対策を。それと同時に、こういう予想される項目に対して、どういうモニタリングを行う。PM、CO、NO<sub>x</sub>、SO<sub>x</sub>はどういうふうにはかる、どれぐらいの頻度ではかる、どこではかる、それに関する予算はどれぐらいというのをEIAに加えたいと考えております。

簡単ですが。

田中委員 この助言案に盛り込むということで、盛り込むものは盛り込んで整理するということでしょうかね。

平山委員 そこに区画道路の予測から、騒音なり振動なり大気汚染のやつなんかやっていますという説明ですよ。

河添課長 話を進めておくためには、22ページの表の抜けているところを全部埋める必要もあるのですが、ここの中でやはり評価が分かれるというか、ここは重点だから評価をこういうふうに変えておくべきではないかという点がありましたら指摘いただければと思います。助言の中にも出てきているのですけれども、他にも何かあるかどうか、念のため確認させていただきたいのですが。

スコーピングの段階で漏れがあると調査の対象にならなくなってしまうため、また、調査の結果いかんで後々影響が出てしまうという意味では、この段階で精査が重要だと思います。

あと、もう一つは、この表の作り方の統一感ですよ。今までも議論があったと思うんですけども、そこは我々のほうでも統一的なやり方で臨めるように整理させていただきます。ここは先生方にご迷惑かけているところかもしれません、すみません。

高橋委員 ちょっと確認をさせていただき、今の点ですけどね。私の31番のコメントにあるように、地質・地形とか、その土壌侵食はDになっている。先ほどのご説明だと、過去の経験



則、評価によって、特に問題ないということでした。

回答の揚げ足を取るようでちょっと恐縮ですけれども、工事中・完成後の河岸浸食への影響を極力与えないよう、橋梁計画とか施工計画を行うということですので、ということは、その橋梁の計画の仕方、あるいは施工計画によっては、影響があり得るということですね。そうすると、最初からDというのはいかがなのかなという。そういう点なんですが、先ほどのお答えだと、いや、それは問題ないということですが、ちょっとその辺の、この回答の意味も含めて確認をさせていただきたいと思いますが。

河添課長 なるほど。

ゴセ これ、下手な計画をすると影響が出てくるんですね。

高橋委員 今回は下手じゃないから影響ないということですか。

ゴセ いやいや、そういうことではないんですけれども。

高橋委員 それはやはり、こういう計画だから影響がないというご説明をしていただかないと。最初から問題ない、計画はきちっとやるから問題ないんだというのは、どうもご説明になっていない。先ほどからのお話を伺っていて、ご説明になっていないような気がしますよね。

ゴセ よくわかりました。

河添課長 こういうところは、その現況というか、工事による影響を把握した上で、一番起こり得るであろう、あるいは問題となるであろうという想定のもとに評価するものだと思います。

松行主査 景観についてなんですけれども、ここでのご回答で、「“景観への影響”とは、景勝地、風光明媚な観光地あるいは信仰心を高めるような著名な宗教施設への俯瞰が妨げられる場合に適用される場合と考える。」とありますが、私はこうではないと思います。

この考え方ですと、じゃ、こういった場所じゃなかったら、どんなものでもつくっていいじゃないかってことになりますけれども、今、日本でも景観ってすごい問題になっていまして、それは、ごく普通な場所での景観が今問題になっているわけで、やはりこの荒地だからどんなものをつくってもいいというわけではないので、これはどういうものをつくるかによって、その景観が、どれだけ影響があるかというのが異なってくるので、私は、これはDではないと思います。

田中委員 いいんじゃないですか。それ、助言案に盛り込んだらいいじゃないですか。

河添課長 そうですね。なかなかこの議論は難しいです。景観の評価は主観的な側面が多いので。

田中委員 事業者側の見解はよくわかりました。今のを読むだけで、その主張はわかりましたから。もう、これをいろいろやっても平行線。

松行主査 じゃ、これは助言案として大きな方向性をまず出して、あと、個別についても助言案の中でまたまとめるという方向でいきたいと思います。

ちょっと時間もあと1時間を切っていますので、じゃ、38から最後まで、お願いいたします。

系山職員 では続いて、38番です。非自発的住民移転、影響、A評価で、備考の記述が対応していないということで、これに関しましては、移転住民数が70世帯で、1世帯5人と考えて、350人程度と推測しています。JICAの過去の支援案件の経験や、世銀、アフリカ開発銀行などの例を参照して、ガイドラインに掲げる大規模な非自発的住民移転に該当すると判断したために、カテゴリーAとしていますと。

続いて、39番です。スーダン国の環境社会配慮の法制度に加えて、世銀の住民移転ガイドラインOP4の12の適用が示唆されているが、JICA環境ガイドラインも加味することを言及することということで、こちらにつきましては、ガイドラインに準じて行っているということは言及させていただいております。

それから、40番ですね。再取得価格による補償に関して、家屋・商店・農作物・家畜については不明と記載されているが、次回調査では確認をされたいということで、これに関しましては、今回の調査で確認をさせていただきたいと考えております。補足説明をすれば、相手側の法制度及びJICAガイドラインに準じた対応がとられ、損失資産については再取得価格で補償するように、相手側政府と合意をしております。

続きまして、41番ですね。帰還兵・難民の住宅はUNHCR管理地に移転する計画とあるが、その実施スケジュールなどを確認ということで、昨年末に移転は終了している計画であったんですけども、ちょっと完全に完了というわけではございませんで、移転計画の進捗については改めて今回の調査で確認をする予定でございます。

それから、物売り、食堂、店の営業者、従業員などへの影響はどうかということで、今回行います社会経済調査によって現状を把握して、必要に応じて適切な対応を提案させていただきたいと考えております。

続いて、43番ですね。こちらは、ナイル川での水産に依存するものはないかと。架橋建設による水産物への影響はないか。その影響の有無とか軽減策を検討することということで、これにつきましても今回の調査で現状を把握して、必要な対策を提案させていただきたいと考えております。

続いて、河川の水利用への影響はないかということで、住民の水利用は川から汲んでくると記載されているが、スコーピングでは井戸のみ検討されていると、なぜかということでご指摘いただいております。飲料水は売買しております。それから、生活・農業用水は河川水及び井戸水が利用されております。橋梁近辺には灌漑用水はございません。道路・橋梁の建設によって住民の河川水の利用への影響はほとんどないと考えておりました、井戸への影響の可能性があるとこのように考えておりますので、スコーピングでは井戸のみ検討させていただきます。

それから、45番ですね。75%の世帯が川沿いで営農、それから水は川から汲んでくると。スコーピングとも関連するが、工事中に影響が出るのではないかとこのようにご指摘いただいております。採水などによる河川水の利用がございしますが、工事中及び完成後に河川水利用への影響を極力与えないよう、橋梁計画及び施工計画を行うと。なお、水質について、工事前・中・後に水質検査を行って、その影響を調査する予定でございします。

それから、46番ですね。計画から施工、工事段階までが多く書かれているような印象を受けると。供用・運用時点で能力を強化していく計画はどうかと。そのような計画がないと、物流の発展、経済の発展、平和定着というシナリオを支えるのが難しいということで、現地政府の基本的能力を調査・分析して、今後の課題として提案をさせていただきます。なお、供用時の維持管理については別途要請を受けておりました、今回の必要性を確認できたところで能力強化にかかる支援を行うことを検討するということ。現在、こちらの技術協力プロジェクトについても、案件を検討中というところでございます。

それから最後、47番ですね。工事段階と供用段階で評価が異なる項目があって、評価基準の考え方を整理して明記すべきであるということですね。マイナス影響の状況を記載する考え方はあるが、総合評価とすると、その点では評価基準が異なってくるのではないかとこのようにご指摘いただいております。総合評価はマイナス影響が強いものを抽出するというふうに注意書きをさせていただきます。総合評価は、あくまで今後調査・緩和策の検討を行う項目を整理するための目安との扱いで考えております。このため、漏れをなくするために、総合的な影響の正負ではなくて、各段階の影響のうち最も悪いものを機械的に総合評価というふうにさせていただきます。

最後まで、よろしいですか。

それから、48番ですね。スーダン国南部、あるいは南部スーダン政府の使われ方の区別が非常によくわからないということで、こちらについてはどちらか、南部スーダン政府、あるいは

南部スーダンという表記に統一させていただきます。

それから最後、49番ですね。環境影響評価書スケジュールには年を明示されたいということで、2011年ということで明示をさせていただきます。

以上になります。

松行主査 ありがとうございます。

それでは、今の部分について、お願いします。

高橋委員 44番と45番の関係で、川から水を汲んで生活をしているということに関してですが、44番は私もそういうことで指摘をして、どうして井戸だけしかスコーピングで検討しないのかということです。川からの水は、採水は影響ないというお答えですが、45番では、その採水で水質汚濁が考えられるから影響をよく評価すると。ちょっと答えが矛盾していますよね。これはどういうことですか。どちらが正確なんですか。

ゴセ これは採水だけで、そういう利用があるというのは、浄水施設が、浄化施設が対岸にあるということじゃないんですか。

村瀬次長 45番のほうは、工事中の影響がというふうに記載があるので、それに対しては検査をしますと。

高橋委員 44番は別に工事中に限らず、とにかく工事中も含めて、あるいは供用後も含めて、その住民の生活に影響ないのかということを知っているんですね。それは影響ないから、井戸だけ検討するということのようにですが。

石田委員 あと、45番のお答えでも、完成後ということも含まれているので、工事前・工事中・工事後ということで、やはりトータルで、前・工事中・工事後というのは、調査団側は考えておられるんじゃないんでしょうか。やっぱりやらなきゃいけない項目として含めたいという意思のようなものを感じましたが。

ゴセ これ、実はステークホルダーミーティングのときも現地から、工事中に、下で浄水場があるから、その影響はないかというような質問がありまして、そのときは、E I Aのあれにのっかって、リクワイアメントだと言って、工事前・工事中・工事後について水質についてはチェックするというような回答はしております。

高橋委員 結局、スコーピングで井戸だけになっているんですけども、そういう住民の生活への影響ということも検討するのか、しないのか、どちらになるのでしょうか。

庄司 検討はやりました。それで、採水を妨げるような工事とか、その影響を少なくやるような検討は行いました。

松下委員 38番のコメントに対する回答は、これはこれで了解いたしました。それを、もとの表のスクリーニング案の備考に最初に、この事業はガイドラインに掲げる大規模な非自発的住民移転に該当するというを書き添えて、ただし、適切に住民移転計画が作成され、補償が行われるなどによって影響の緩和が図られると、そういう書き方ですね。整合性をとっていただければ。

松行主査 ほか、何か。

谷本委員 川の水をいろんな形で利用されていると思います。ですから、水質というのは一つのやっぱり大きな問題というか課題だと思いますけれども、量の問題ですね。飲料水は買うというあれは、あり得ると思います。やはり洗濯も含めて、いろんな形で利用されているので、その量へのマイナスも考えていただければと思うんですね。

松下委員 これは直接のコメントというか、教えていただきたいんですが、飲料水は、一般の人はみんな買っているんですか。

庄司 一般の人も買っています。

松下委員 幾らぐらいというか、その感覚ということで。

庄司 ドラム缶1缶が100円ぐらい。100円から200円ぐらいですね。

松下委員 水道はないんですか、いわゆる。

庄司 水道は全くありませんでした。

平山委員 その水は、井戸水から汲むんですか。

庄司 その水は、実は川の水を汲み上げて、第一、機械的な、要は浮いているものを取ったりとかしているぐらいで、簡易な浄水だけです。

松下委員 民間業者がやっているわけですね。一般、民間の業者がやっているんですか。

庄司 民間がやっています……国です。

松下委員 国ですね。

ゴセ あとは、このあたりは、トイレは川に行くと大きいのはやるんです。

松行主査 この部分については、ほかはよろしいですか。

それでは、ちょっと取りまとめに向けて、少し議論の整理をしたいと思うのですが、多分今回は、この出していただいたものから単純に取捨選択するだけではないかと思います。それで、一番やっぱり問題になっていたのが、この21ページの表2と表3の取りまとめの方向性についてなんです。助言案として、まず、これの総合評定と各サイトクリアランス、施工中、供用開始後の、矛盾のないようにするというのでしょうか。

村瀬次長 そのこの部分は47番のご質問のご回答ということで、このとおりということで。

松行主査 あと、先ほどの高橋委員からありました、その工事のときに影響を与えないように行うということを含めて、ここで評価している点について、高橋委員、何か、こういう助言案にしたらいいいというのはありますか。ほかの委員でもよろしいんですが。

高橋委員 私としては、その指摘した項目について、初めからDではなくて、きちんと評価をしてくださいという、ちょっと文言はまだ考えつきませんが、そういうような趣旨になるかと思えますね。

田中委員 ブロックごとにスコーピング案とか代替案とか、ある程度ブロックを決めて、そこにどういうのを盛り込むかというのは、出された意見をもとに、もとにというか中心に、先生方それぞれの、出された先生の意見をもとに、また構成していくことになるんじゃないでしょうか。

松行主査 それじゃ、それを私のほうで構成をして、メールでお諮りを。

田中委員 そうですね。いつもはこちらのほうが、そうやって段階をつくってもらっているんですけども。もちろん、この審議の中で追加で出たコメントも若干あるかと思ひまして、それも何か追加コメントのような形になるかと思ひますが。

松行主査 はい、わかりました。

松下委員 あとは、出された質問・コメントで検討して。

田中委員 そうですね、これはもういいとして、きょうの回答でもういいと、了承したというのはあると思ひます。それだけ確認しといたらいいかなと。

松行主査 はい、わかりました。

じゃ、すみません、各委員からそれぞれ出されたので、お願いします。

石田委員 この質問・コメントの表に沿って。

松行主査 はい。どの番号を入れるかということ。

石田委員 1番から5番まで、落としてください。理解させていただきました。

田中委員 6番と7番あたりは、ちょっとこれは、このような、いわゆる予測交通量といいですか、これを記載すべき、あるいは明確にすべきというコメントで入れたいと思ひます。よろしいですね、これも。もちろん現況の交通量がどのぐらいか、それから、それが将来どうなるのかということで、明確にすべきであるということでまとめたい。6、7ですね。

石田委員 8を落とさせていただいて、9は、非自発的移転と、それから橋梁建設と供用後のことに関連する重要な項目ですので、9は、それらの項目と入れ込む形で助言をつくりたいと

思いますので、残すか残さないかといえば、残したいと思っています。9、10。

吉田職員 すみません、例えば方向性としては、なので、このいただいた疑問の形から、実効性あるいは今後の見通しを確保すべしと、そういった方向性という。

石田委員 そうです。それとキャパビルとを絡めて多分出すと思います。9、10はそうです。11は落としてください。12も要りません。

谷本委員 14は、きちんと環境評価やってくださいということで、入れてください。

松行主査 13は。

谷本委員 これ、13の形で、これから実施するというふうに整理をされるということなので、きちんとやってくださいという。13の文言を使っただけだと。

石田委員 15は、ほかの先生方から具体的に言っただけなので、これは、15は落とします。

松行主査 田中先生、16は。

田中委員 そうですね。この16と17あたりの代替案の考え方、僕は入れていいんじゃないかと思うんですね。

松下委員 代替案は、私、まとめていただいて。

田中委員 そうですね。ちょっと、少し引き取らせていただいて。つまり、もう少し全体を考えたほうがいいということを指摘したいと思いますので、16、17、18は、ちょっとまとめて私のほうで文案を何かつくるようにしましょうか。いいですか、代替案コメント。一回引き取ります。

松行主査 19は。

松下委員 これもお任せします。

田中委員 はい、ありがとう。それじゃ、わかりました。

松行主査 私の20、21も、全体を考えてくださいということなので、田中委員のほうに入れてください。

田中委員 わかりました。ただ、20、21の、これは具体的なオプションの話ですから、どうしましょう。これは何か入れといてもいいような気もしたんですが、どうしましょうか。

松行主査 そうですね。もう少しオプションを選んだ理由を明確にするというので、入れていただきたいと思う。あと、例えば湿地でしたっけ、その湿地の場所などもきちんと示すことや、その上位計画についての、もう少し詳しく関連性がわかるように書くようにというので、入れておいてください。

石田委員 次、22番ですけれども、22番は、一応表の1でいただいていますので、でも、やはり残し、もう少し。これ、だれに対して何をするかを書いたんですが、じゃ、だれに対して何をするかを書いているんですが、それはどちらかというとプロシージャーの話であって、コンテンツの話じゃないので、コンテンツは入れる形で助言として残したいと思います。ですから、考えます。これは残します。

23は、はい、落としてください。

高橋委員 24、25、26については、まとめてということになるかと思いますが、生態系・生物への影響ということで、確認をしていただくという方向で残したいと思っております。

松行主査 27。

谷本委員 一緒に。

高橋委員 一緒にいいですね。

谷本委員 高橋さんのやつと一緒にお願い、まとめてください。生態系1本だと思います。

石田委員 28番は、ちょっと迷うところなんです。ほかの先生方にスコーピングで指摘されたところも関連するので、一旦は落とします。もし何か考えられるようであれば、また連絡いたします。一旦は落としてください。

田中委員 じゃ、29、30でまとめて、30のような表現で再検討。表現を再検討ですね。評価の再検討ということで、まとめてください。

高橋委員 31については、やはり先ほど来の議論で、残して、ちょっと表現は変えますけれども、残したいと思います。

田中委員 32は、廃棄物は、こういうことであれば私、落としてください。多分、浚渫土砂が発生する可能性はあると思うけれども。やっぱり入れといたほうがいいですかね。じゃ、32は入れてください。それから、33も入れてください。このとおりでいいと思います。この33の供用後の評価を再検討すること、見直すことというまとめでお願いしたいと思います。

松下委員 34か。これは基本的に残していただいて、もう一つ付け加えるとすれば、交通総量の増加による影響も考慮すること。

高橋委員 35、36、37、ここ景観ですが、先ほど松行委員もありましたけれども、やっぱりこれに限定するというのはおかしいので、残す方向で一応検討していただくということで。

松行主査 これをまとめて1つに。

松下委員 38は、説明はこれで結構なんですが、備考の根拠、備考の記述を修正されたいというか。



松行主査 住民移転は。

谷本委員 これ、移転計画をきちんと調査してくださいということで、私のところはもう一言になると思うんですけども。

松行主査 まとめて。

谷本委員 そのように、はい、39、40、41ですね。ここはもうこれからと、まさしくこれからということで、きちんとお願いしますということです。

石田委員 42番は、影響を受ける現地の人たち、さまざまな関係者への社会経済調査を行ってくださいという助言にしたいと思います。

高橋委員 43番は、現状調査も含めて、まずは確認をして、必要であれば適切な対策をとってくださいということだと思います。44番についても、影響について、きちんと検討・評価をしてくださいということですね。

石田委員 45番は、高橋先生のほうがより広くとらえられていると思いますので、もし可能でしたら、そちらに含めていただいてもよろしいでしょうか。よろしくをお願いします。46番は、このような形で助言として残したいと思います。

田中委員 47番ですが、3行目から4行目、総合評価における評価基準の考え方を整理し明記することということで、総合評価、評定というのはどういう考え方ですかというのを明確にしてくださいと、そういう助言にしたいと思います。

石田委員 46番、後半部分は消して、むしろ供用・運用時点の能力評価の話にしますので、後半部分は使いません。

松行主査 「そのような」以下が要らないと。

石田委員 48番は要りません。

谷本委員 私のところ、最後も、これはもう本当に整理していただくだけですから。

松行主査 じゃ、今のをもとに、そちらで一回まとめていただいて、論点を整理していただいて、私のほうでまずたたき台を作成してメールでお諮りします。スケジュールとしては、いつまでにつくれば。

吉田職員 次の全体会合は3月4日を予定しておりまして、比較的日程はございますので、委員の先生方のご予定も伺いたいたんですが、とりあえず今日、明日中に、まず一旦私のところでいただいたところをまとめて送付させていただくんですが、ご予定、いかがでしょう。

田中委員 全員で、同報で送ってくだされば。あとは主査のほうで日程を決めていただいていいと思います。

松行主査 はい、わかりました。

田中委員 余り余裕があると忘れちゃうので、どうせやるのであれば早く片づけないと。1週間以内のうちに決着させないと、また次の仕事が入ってきて。

松行主査 そうですね。じゃ、まとめていただいたのが来て、たたき台をつくってお送りします。

あとはよろしいですか。

高橋委員 私、来週から月末まで海外出張なので、ちゃんとメールやりとりできると思いますが、場合によると、ちょっと通信事情でレスポンスが遅くなったりするかもしれません。その辺はご容赦いただきたいと思います。

松行主査 はい、わかりました。

では、予定の時間より少し早いのですが、ワーキンググループ、これで終わりにしたいと思います。ありがとうございました。

午後4時32分 閉会