

エジプト国カイロ地下鉄四号線
第一期東部延伸事業
(協力準備調査 (有償))
スコーピング案

日時 2024年10月11日(金) 13:59~17:03

場所 JICA 本部及びオンライン (Teams)

【追加 WG】

日時 2026年4月6日(月) 13:57~17:30

場所 JICA 本部及びオンライン (Teams)

(独) 国際協力機構

助言委員（敬称略）

石田 健一	元東京大学 大気海洋研究所 海洋生命科学部門 元助教
奥村 重史	あずさ監査法人 コンサルティング事業部 ディレクター
小椋 健司	元日本高速道路インターナショナル株式会社 元プロジェクト担当部長
鋤柄 直純	一般財団法人 自然環境研究センター研究本部 元研究主幹
谷本 寿男	恵泉女学園大学 人間社会学部 元教授
林 希一郎	名古屋大学 未来材料・システム研究所 教授

JICA

<事業主管部>

森川 結子	中東・欧州部 中東第一課 課長
野村 留美子	中東・欧州部 中東第一課 企画役
日角 智幸	中東・欧州部 中東第一課

<事務局>

西井 洋介	審査部 環境社会配慮審査課 課長
池上 宇啓	審査部 環境社会配慮監理課 課長
二階 達哉	審査部 環境社会配慮審査課兼監理課
塩田 貴子	審査部 環境社会配慮審査課兼監理課

オブザーバー

<調査団>

中村 信也	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
河合 弘則	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
山下 晃	環境社会基盤コンサルタント株式会社
海口 光恵	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
関口 享	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
本山 尚志	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
黄 思佳	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
重富 康児	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
辰馬 絢子	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル

【追加WG】

助言委員（敬称略）

石田 健一	元東京大学 大気海洋研究所 海洋生命科学部門 元助教
奥村 重史	あずさ監査法人 コンサルティング事業部 ディレクター
小椋 健司	元日本高速道路インターナショナル株式会社 元プロジェクト担当部長
鋤柄 直純	一般財団法人 自然環境研究センター研究本部 元研究主幹
谷本 寿男（※）	恵泉女学園大学 人間社会学部 元教授
林 希一郎	名古屋大学 未来材料・システム研究所 教授

（※）会議室参加

JICA

<事業主管部>

野村 留美子	中東・欧州部 中東第一課 企画役
新井 友規信	中東・欧州部 中東第一課

<事務局>

西井 洋介	審査部 環境社会配慮審査課 課長
池上 宇啓	審査部 環境社会配慮監理課 課長
瀬戸 典子	審査部 環境社会配慮審査課兼監理課
岩尾 夏樹	審査部 環境社会配慮審査課兼監理課

オブザーバー

<調査団>

中村 信也	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
河合 弘則	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
山下 晃	環境社会基盤コンサルタント株式会社
海口 光恵	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
黄 思佳	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
辰馬 絢子	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル

エジプト国カイロ地下鉄四号線第一期東部延伸事業
(協力準備調査(有償))
スコーピング案ワーキンググループの論点

本ワーキンググループにおける論点は以下の通り。

1. 駅周辺の再開発事業について

委員より、駅周辺の開発に際しては、日本の駅周辺の再開発手法の移転や公共交通志向型の開発(TOD)を目指すのはもとより、移転住民や社会的弱者のためのアフォーダブル・ハウジングの整備も併せてできないかとの意見が出された。これに対して、JICAより、必ずしも本事業のスコープとしてアフォーダブル・ハウジングの整備までを行うものではないものの、本事業の付加価値創造という点でTODを重要視しており、実施機関等に対しTODの考え方に沿った駅前広場の施設計画を提案していく予定である旨が説明された。

2. 既存インフラの拡張事業の位置づけ(既存もしくは新規案件)に係る判断基準について

委員より、既存インフラの拡張事業について、既存事業の追加スコープと位置づけるのか、あるいは新規案件として位置づけるのかを検討するにあたり、JICAの考え方について質問が出された。JICAからは、事業の位置づけは、相手国等が、案件個別の事情を踏まえて個々に決定するものであり、JICAによる一律の基準がある訳ではない旨を説明した上で、環境社会配慮に係る対応については、その位置づけに関わらず、スコープに応じ必要な確認をしており、環境や社会への重大で望ましくない影響のある可能性がある場合は、助言委員会に付議していることを補足した。

3. 水が少ない地域における地下水のモニタリングについて

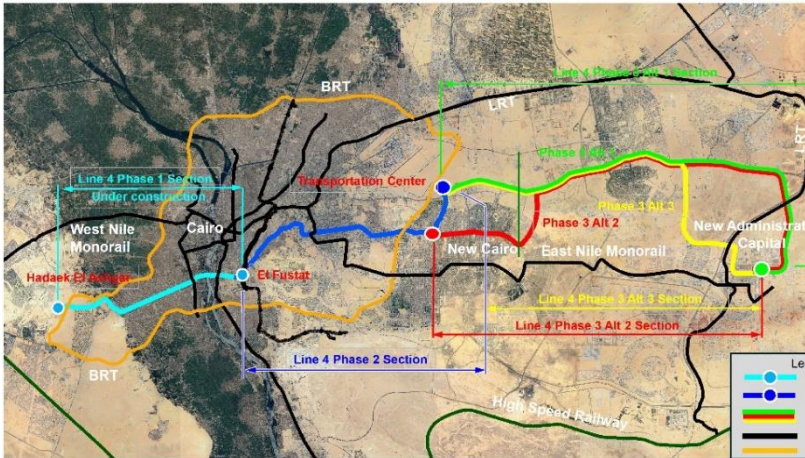
委員より、事業地は、水が少ない地域であることを踏まえ、生活用水、産業用水とも影響が発生し得ることから、地下水のモニタリングについては供用時にも行う必要があることが指摘された。JICAより、工事中だけではなく、供用時の地下水への影響も評価する旨が説明された。

4. 代替案検討における事業特性を重視した評価構成について

本事業が、世界遺産地区を含む影響を受けやすい地域で実施されるという例外的な特性を有していることから、同特性を反映した代替案検討の評価構成(評価項目の選定や重みづけ等)の妥当性について議論がなされた。委員より、今後の代替案検討においては、事業特性を重視した評価構成となるよう、本事業を教訓とすべきとの指摘がなされた。

以上

エジプト国カイロ地下鉄四号線第一期東部延伸事業
 (協力準備調査(有償))
 スコーピング案

NO.	該当ページ	事前質問(質)・コメント(コ)	委員名	回答
【全体事項】				
1.	—	今回のカイロ地下鉄四号線第一期東部延伸事業と今までの(現在実施中を含む)カイロ地下鉄のPhase1、Phase2、Phase3との関係が明確に示される図とその説明文を本報告書の適切な箇所に入れるとともに、WGの際に、これらの関係を詳細に説明すること(コ)	谷本委員	承知致しました。Phase1、Phase2、Phase3との関係が明確に示される図とその説明文をDFRに記載いたします。WGにおいても各Phaseの関係性の詳細を説明いたします。  出典：google earth、JICA 調査団
2.	PREPARATORY SURVEY ON GREATER CAIRO	▼Transportation Demand Management (TDM)のソフト施策との融合について 人口増加により、渋滞が一層激しくなるとの記載ですが、地下鉄利用を促進させるための施策があれば教えてください。 ● 地下鉄料金の設定(ピーク/オフピークの可変	小椋委員	● 地下鉄料金の設定(ピーク/オフピークの可変料金の設定) →可変料金の設定は現時点されておりません。(料金の種類は、回数券と定期券の分け、普通・シルバー割・学割・障がい者割の分けのみ。) ● 郊外の駅周辺におけるパーク・アンド・ライド駐車場の整備

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
	METRO LINE No.4 EAST EXTENSION PROJECT SCOPING REPORT P7~ CHAPTER 1 INTRODUCTION 1.1 Background	料金の設定) ● 郊外の駅周辺におけるパーク・アンド・ライド駐車場の整備 ● 都心部の駐車場料金の設定と駐車場料金への課税 など（質・コ）		→部分開業済みのLRTにおいては、駅前広場に駐車場が整備されており、最寄り駅まで車で移動し、最終目的地まで電車で移動するP&Rが可能です。 ● 都心部の駐車場料金の設定と駐車場料金への課税 →（現地ドライバー複数名への聞き取りの結果、）共通して得られた理解としては、カイロ～ニューカイロの範囲では、都心であるほど駐車料金が高いということはありません。ロードサイドへの駐車であれば、大体8時間で10-20ポンドが相場です。地下駐車場や立体駐車場などの施設に止める場合は、料金は1時間ごとに明確にカウントされ、8時間停めれば、150ポンドを超えることもあるとのこと。場所が都心かどうかということよりも、ロードサイドに停めることへのリスク（損傷、盗難等）回避へのコストだという認識です。 ● その他の施策： →カイロメトロの延伸により、都市間のモビリティが強化されることが期待されていますが、都市内（New Urban Community内）のモビリティとしては、すでにコミュニティバスが運行されています。 一方、これらの接続性については、NATの現行の取り組みないしは、道路ベース公共交通を所管する機関との議論が十分にされていないため、今後、NATが乗換利便性の向上を通じた、カイロメトロのライダーシップの確保に繋がる施策を進めやすくできるような駅前広場に関する提案を行う予定です。
3.	同上（No.2）	▼地下鉄駅周辺の再開発事業(TOD)について 日本では鉄道駅開発に伴って、駅周辺の再開発を行うことがありますが、同地下鉄事業に合わせて	小椋委員	本調査では、本事業の付加価値創造という点でTODを重要視しております。TODを駅前広場の開発と駅周辺の都市開発と捉えた場合、駅前広場（交通結節機能、滞留機能、コンビニなどの

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		<p>駅周辺のコミュニテイ開発を行う計画（Transit Oriented Development(TOD)）はありますか？ （質・コ）</p>		<p>小規模な商業機能を含む）については、本事業においてどの駅で整備すべきかを NAT と協議し、駅前広場の施設計画を作成しております。</p> <p>駅周辺の都市開発については、これを所管する General organization of physical planning (GOPP) 及び New urban community authority (NUCA)と協議を行い、NAT により整備される地下鉄駅及び駅前広場と周辺の都市開発の調整を図るように提案しております。</p> <p>また、計画提案と合わせて、本邦招へい等を通じて、日本の TOD（駅前広場のさらに外側に位置する都市開発を含む）における整備事例・効果について紹介し、最適な提案を行う所存です。</p>
4.	同上（No.2）	<p>▼TDM や TOD の制度移転 TDM,TOD を NAT や関係機関に働きかけることで地下鉄のような公共交通機関の整備効果がより一層高まると考えます。（コ）</p>	小椋 委員	<p>承知致しました。本邦招へい等を通じて、TDM, TOD の日本における整備事例・効果について紹介し、最適な提案を行う所存です。</p>
5.	p.8	<p>カイロの都市全体の交通計画との関係性が良くわかりません。 恐らく Cairo Vision 2050 の中に 15 件の地下鉄の線の策定があって、その中に四号線が計画されているものだと理解しましたが、その理解でよろしいでしょうか。 また、具体的にはどのように位置づけられているのでしょうか。例えば、以下のような具体的な記述などはあつたりするのでしょうか。 例：A 地域は今後人口が B 人になるので、地下鉄駅が必要。A と C 間では車両が D 台/日走行していて、E 時間程度の渋滞が発生しており、対応が必要。 （質）</p>	奥村 委員	<p>カイロビジョン 2050 年にて 4 号線の計画が位置付けられていたというご認識の通りです。 カイロビジョン 2050 年では、例示いただいたようないわゆる将来計画人口を前提条件とした交通需要予測・分析がなされておらず、将来の公共交通ネットワーク計画における位置づけのみが示されています。 そのため、本調査では交通調査の実施及び既存交通モデルの更新、最新の新都市開発の人口フレームの情報の収集と分析を行い、将来交通需要予測の分析作業を進めています。</p>

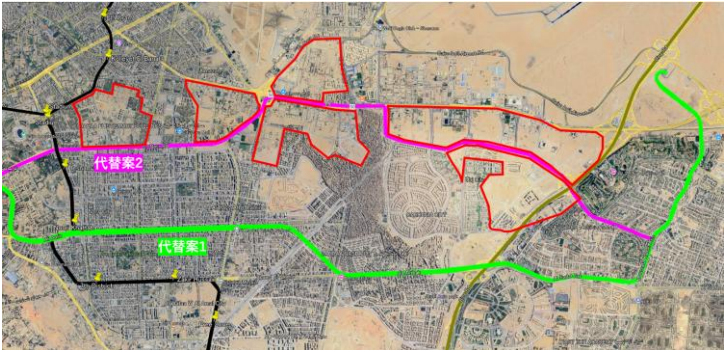
NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
6.	図の凡例	多くの衛星画像等の地図情報には、距離の凡例が抜けていますので、入れていただきたい。例えば、Fig2.5.12 は入っていますが、Fig.2.5.13 以降の衛星画像等は距離の凡例が入っていないものが多いと思われます。（コ）	林委員	DFR では、全ての図面に距離の凡例を記載いたします。
7.	4.3.4.2	Draft TOR for the Baseline Survey の調査対象は、選定された代替案のみを対象に行うものでしょうか、それとも議論された代替案 2 または 3 も含めた地域を対象とするものでしょうか？（質）	林委員	再委託調査の進捗状況により交通需要やコスト積算の精査等詳細な検討ができていない部分があるものの、本代替案検討をベースに選定を行い、選定された代替案を対象に実施します。
8.	p.7	カイロ市街と新行政首都間の公共交通機関として、本プロジェクトのほかにも LRT, モノレールが作られているとのこと。既存の自動車道路を含めて、本プロジェクトの上位計画での、それぞれの役割分担、想定される輸送量、その経時的変化の想定をご教示ください。（質）	鋤柄委員	大カイロ都市圏における都市交通 MP は、新首都開発前に策定されたものであり、ご指摘のモードごとの役割分担や輸送量、時系列での整備方針は既存調査では整理されていません。本 FS では、その調査の結果を待っていただける時間的な猶予が無いため、LRT、モノレールの整備を前提に、4 号線延伸の将来交通需要予測の作業を進めています。インテリム段階においては、交通調査が実施中であることから、精度は粗いですが、2030 年と 2050 年を将来年次として需要規模の推計を行っています。DFR では、交通調査結果を反映させて交通モデルを更新し、将来需要を推計する手はずで作業を進めています。
9.	p.13	路線周辺の地下水利用はされているのでしょうか。生活用水だけでなく、産業用も含め、どのように利用されているのか、ご教示ください。（質）	鋤柄委員	日本国外務省の広報資料によれば、カイロの水利用のうち「98%はナイル川河川水を急速濾過方式によって処理した水で、約 2%は地下水から補給されている」とのことです。事業対象地域沿線の土地利用（高層建築）を考えると、地下水の生活用水としての利用は考えにくのですが、調査の中で井戸の有無等を確認いたします。また、沿線に産業集積地等は分布していませんが、エジプト全体としての工業用水は、約 90%がナイル川の表流水（エジプト国工業廃水対策調査、JICA、平成 12 年）とされています（地下水が工業用水の何%を占めるのかは不明です）。

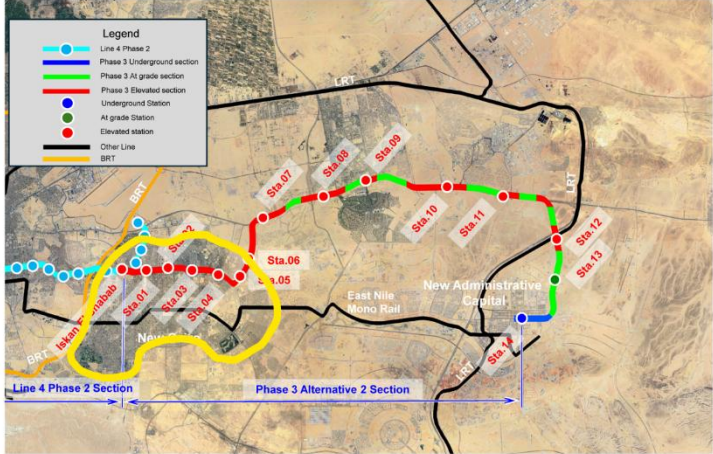
NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
10.	p.14	「Figure 2.2.1 Project Areas (Phase-3) on a Satellite Image」では表題と図が合っていないように思われます。正しい図を示してください。（質）	鋤柄委員	標題に誤りがありましたので「Examples of topography in the Project Areas」に修正いたします。
【代替案検討】				
11.	pp.74-75	Table 3.3.1 Tentative Alternative Discussion において、 Depot Alternative 1 と Depot Alternative 2 の Evaluation and Reasons が、それぞれ” Location is nearby New Cairo city”、” Location is between New Administrative Capital and center of Cairo and New Cairo”と、場所（Location）の記述にとどまっているが、どちらの代替案が採用されるのかを結論として記述すること。（コ）	谷本委員	Depot の代替案検討は Phase 3 のルート選定結果を踏まえて行う必要があるため、現時点での記載は困難ですが、委員のコメントを踏まえ、結論を DFR に記載いたします。
12.	p.60-62 p.67-70	Phase 2 と Phase 3 で評価軸が異なるのはなぜでしょうか。 ※例：Phase 2 では 12 Transportation Demand の項目があるのに、Phase 3 では 12 Transportation Demand の項目がありません。 また、各項目の評価視点 （質）	奥村委員	Transportation Demand 及び Cost Benefit Evaluation の 2 項目について、Phase 3 の評価に入っておりませんが、終点の New Administrative Capital まで、大部分が未開発のエリアを通過するため、開発計画に依存すると想定されます。現時点では、開発計画に関して情報収集中であり、各案とも大きな差はないと判断し、2つの項目は入れておりません。委員のコメントを踏まえ、DFR では同一の評価項目となるよう追記致します。
13.	p.60-62 p.67-70	各駅の利用者の見込みはどの程度なのでしょう。（質）	奥村委員	交通調査を現在鋭意実施しておりますので、交通調査完了後、交通モデルを更新し各駅需要を推計予定です。推計結果は DFR にて記載いたします。
14.	p.55-75	代替案は、これ以外の候補から絞り込んだ上でこの代替案になっているのでしょうか。（質）	奥村委員	ご理解の通りです。 路線検討を行い、代表的な代替案として、示しています。
15.	p.60-62 p.67-70	各評価項目が同程度ずつ点数付けされており、ウェイト付けなどはされていませんが、ウェイト付けなどは検討されなかったのでしょうか。（質）	奥村委員	総合評価を行う上で、比較検討が必要な重要項目について、評価項目毎の相対的な評価する目的で、点数付けを行いました。ウェイト付けはおこなっていません。委員のコメントを踏まえ、DFR では検討致します。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
16.	p.60-62 p.67-70	Pollution Impact について、土砂の処分が困るようであれば、土砂も大きな影響を与えられ、Pollution Impact に追加すべきと資料します。後、Phase 2 と Phase 3 で Pollution Impact について評価している視点が異なるように思われますので、なるべく同じ視点で評価した方が良く思います。（コ）	奥村 委員	委員のコメントを踏まえ、Pollution Impact に関する記載について、土砂の影響を追加します。 土砂の処分に関しては、施工者は指定の土捨て場への運搬が義務付けられているため、代替案毎で大きな差は発生しないと考えます。 Phase 2 及び Phase 3 では、Pollution Impact に関する条件が異なることから、各代替案の違いを明確に表すことのできる視点を設定しております。
17.	P60,Table3.1.1	項目 11 の代替案 2 のコメントの記述の最後の文章である construction cost is slightly lower than Alternative 2 の最後の Alternative2 は Alternative1 の間違いではないでしょうか？（コ）	林 委員	失礼致しました。ご指摘ありがとうございます。 正しくは、 construction cost is slightly lower than Alternative 1 です。DFR にて修正致します。
18.	P60,table 3.1.1	当該 talbe3.1.1 の結果をみると、最終結果に影響を及ぼしているのは Project Cost, Transportation Demand, Cost Benefit Evaluation の評価結果ですが、説明文章の中の記述があいまいであるので、定量的な数値があれば教えていただきたい。また、その数値の根拠が分かるようにしていただきたい。（質）	林 委員	交通調査を現在鋭意実施しておりますので、交通調査完了後、交通モデルを更新し各駅需要を推計予定です。推計結果は DFR にて記載いたします。現時点では衛星写真から判別できる人口集積度合から、下図の通り、代替案 1 の方が大きな交通需要が確保できると考えております。 建設コストに関しては、概算した所、代替案 2 が代替案 1 の 1.01 倍と大きな差が出ておりませんので、Cost Benefit は代替案 1 の方が優れているという評価を下しました。Cost Benefit に関しても DFR では具体的な数値にて評価を提示いたします。
19.	P67,Table3.2.1	上述同様に代替案比較の項目の Project Cost が最終的な代替案の選択に大きく関係しているため、その判断に使用した定量的な数値があれば教えていただきたい。（コ）	林 委員	Project Cost の概算結果(比率)を以下に示します。 代替案 1: 1.06 (評価+1) 代替案 2: 1.31 (評価+0) 代替案 3: 1.00 (評価+2)
20.	p.55	現段階での代替案検討は、調査結果に基づく詳細な検討ができる段階ではないので、評価項目と評価の	鋤柄 委員	詳細な検討ができていない部分があるものの、本代替案検討をベースに路線選定を行う予定です。従いまして、ご理解の通り、評

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		考え方についての助言を求めている、という理解でよろしいでしょうか。（質）		価項目と評価の考え方についての助言頂けると幸いです。
21.	p.59	(4)の2文目と3文目が重複しています。修正をお願いします。（コ）	鋤柄委員	委員のコメントを踏まえ、修正致します。
22.	p.59	(4)の記述で、LRT,モノレールのさらなる増強により解消される負の影響の評価がされていません。LRT,モノレールが建設されて、本プロジェクトのみを実施しない場合の評価を行うべきと考えます。（コ）	鋤柄委員	委員のコメントを踏まえ、評価を追記致します。 本案件の路線に関して、現在計画及び工事中のLRT、モノレールと同ルートで並走する区間はなく、乗り換え利便性等を考慮して計画されているため、本プロジェクトを実施しない場合の評価として記載しました。 The proposed routes of Metro no.4 do not run parallel to the routes of LRT and Monorail which are now under planning or construction. The line of Metro No.4 is designed for passengers to conveniently transfer to other public transportation modes. Without the extension, issues related to passenger convenience, transfers, and traffic congestion would arise.
23.	p.50-62	「Without Project」列での項目ごとの評価について、一貫していないように見えます。例えば建設コストは費用が発生しませんが、「+2」ではなく「Nil」となっている一方、コスト/ベネフィットでは「-2」と評価されています。ここは「0」ではないでしょうか。どのような基準で記入されているのか、ご教示ください。（質）	鋤柄委員	ご指摘の通り、「Without Project」の場合 Project cost 及び Cost benefit の項目に関して、どちらも発生しないため、比較検討の評価として記入していた数字を統一して、Nil となるように修正致します。
24.	p.61,p.68	正式の代替案比較検討の際には、汚染状況の評価について、大気・騒音振動・水象などの項目別に、測定した定量的な結果をもとに検討されるべきと考えます。（コ）	鋤柄委員	今後、現地計測に基づく定量的な結果を踏まえて、必要に応じ、代替案比較検討の見直しを行います。
25.	60-62	フェーズIIの路線案検討結果(Evaluation and Reasons)について。 ● 建設コストは高いが cost benefit の検討では案1が案2を上回っているとのことですが、	石田委員	交通調査を現在鋭意実施しておりますので、交通調査完了後、交通モデルを更新し各駅需要を推計予定です。推計結果はDFRにて記載いたします。現時点では衛星写真から判別できる人口集積度合から、下図(No.28 回答参照)の通り、代替案1の方が大きな

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		<p>どの程度の差が出ているのでしょうか</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 代替案2の方が乗客の？需要が見込めるとのことですが、具体的な数字で案1と案2の需要予測（数、ならびに、未来に向かった需要予測とその理由（住宅建設とか））を示してもらえますか ● 案1は Improvement by reduced traffic volume shifting public transportation is expected とありますが、表の中にはそのような比較検討は出てきていません ● 案1は The connection to the other metro line or other transportation such as Metro Line 6, monorail, BRT is good とありますが、こちらに関する比較検討は表には出ていません （質） 		<p>交通需要が確保できると考えております。</p> <p>建設コストに関しては、概算した所、代替案2が代替案1の1.01倍と大きな差が出ておりませんので、Cost Benefitは代替案1の方が優れているという評価を下しました。Cost Benefitに関してもDFRでは具体的な数値にて評価を提示いたします。</p> <p>案1の“Improvement by reduced traffic volume shifting public transportation is expected”、“The connection to the other metro line or other transportation such as Metro Line 6, monorail, BRT is good”に関して、委員のコメントを踏まえ、Traffic demand、Connectivity, accessibility, traveling time 等の評価項目として、DFRに追記致します。</p>
26.	59～61、67～70	<p>代替案ルートと比較について。フェーズIIおよびIIIの両方に共通するのですが、例えば、フェーズIIのcost benefit analysisでの得点が代替案1と2ではそれぞれ+1と0です。そこにはどれほどの具体的な（或いは顕著な）差があるのですか。Natural Impactでは2つの代替案の成績は両方とも+1ですが、この場合+1が具体的に意味することというのは何なのでしょう。定義から考えると0ではないのでしょうか。</p> <p>また、トータルスコアは代替案1と2ではたったの1点しか差がありません。トータルスコア上はほぼ互角なのではないのでしょうか。（質）</p>	石田委員	<p>上記回答の通り、交通需要とCost Benefitに差が出ると評価しております。数値的評価はDFRにて記述致します。</p> <p>Natural Impactの評価は、ご指摘を踏まえて、+1→0へ変更します。</p> <p>トータルスコアに関して、現在の調査実施内容を踏まえ、各評価項目に対して、相対評価を行い、案1が優れているという評価としました。</p> <p>委員のコメントを踏まえ、DFRでは、数値的評価及び評価項目を追記した代替案比較検討結果を提示致します。</p>
27.	56～66	<p>フェーズIIおよびIIIの路線代替案検討について。それぞれの比較検討では定性的な記述が主体となっていますが、路線の検討の場合は路線をある長さ</p>	石田委員	<p>委員のコメントを踏まえ、DFRに反映致します。</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		<p>に区切ってそれぞれの区切りごとに検討することが必要ではないでしょうか。</p> <p>そして、重要な或いは鍵となるようなルート上の箇所では写真や図も使いながら詳細な検討を行い提示することが望ましいのではないのでしょうか。</p> <p>よって、調査を通じて、それぞれの路線代替案検討では路線の特徴を定性的に表現することだけでは重要な区間や問題となりそうな区間がつかめないの、路線を区切ってそれぞれの区切りでの特徴を説明し、かつ、重要な場所では図や写真も提示しながら詳細な検討を示し、それらを DFR に記述してください。（質・コ）</p>		
28.	55～	<p>フェーズIIでは中央を通る路線（代替案1）の方が人口密集地帯をカバーしていくのでより適切な路線案であるとのことですが、56 ページの画像を見る限りでは北側の路線（代替案2）も人口密集に関してはそれほど遜色ない地域を通っているように見えます。どの程度具体的に異なるのでしょうか。人口、予測利用人数などを知りたく思います。（質）</p>	石田委員	<p>下図に拡大図をお示しいたします。代替案2の沿線は空き地が目立ち（赤枠で囲った部分）、代替案1沿線より人口集積率は低いものと考えております。具体的な数値については今後確認し、DFRにて記載いたします。</p>  <p>出典：google earth、JICA 調査団</p>
29.	68	<p>汚染被害という比較基準では代替案2は-1との評価です。代替案2の路線案ではその路線の東側が人口密集地を通過するとありますが、それはどこなの</p>	石田委員	<p>下図の黄色線で囲んだエリア（ニューカイロ）になります。</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		<p>でしょうか。65 ページの図で示してください。</p> <p>また、代替案 1 と 3 は路線長の中央部では新規開発地（人口密集地？）を通りますのでそこでも同様に汚染被害が発生するのではないのでしょうか。そこでは汚染被害は発生しないということでしょうか。（質）</p>		 <p>出典：google earth、JICA 調査団</p> <p>また、新規開発地でも同様の汚染は想定されますが、鉄道の路線（幹線道路）から住居地区等の距離は、既存の人口密集地域（ニューカイロなど）に比べると比較的大きく確保されています。このため生活への影響という点で公害要素のインパクトは相対的に小さいと考えております。</p>
30.	70	<p>フェーズ III の代替案ルート比較検討の表。結論での理由と評価基準がかみ合っておりません。検討してください。</p> <p>結論の理由として言及されている Connectivity, accessibility, traveling time を評価基準に加えるべきではないでしょうか。</p> <p>地下鉄を延伸する理由（目的）は、New Administrative Capital へ多くの人を安全に素早く運ぶことであり、そのためのルート選択が先ずは望まれているのだと考えます。そして、収益性の観点</p>	石田委員	<p>委員のコメントを踏まえ、Connectivity, accessibility, traveling time の3項目を評価項目として、DFRに追記致します。</p> <p>現時点での推定結果ではありますが、Connectivityについて、3案ともモノレール・LRTへの接続を配慮していることに加え、案1・3はBRTターミナルへの接続、案2は市街地を通過することから他の交通モードへの乗換利便性が良い。Accessibilityについて、開発計画をベースに駅配置を行うため、2項目に関して、大きな差はないと考えます。</p> <p>Traveling timeについて、New Cairo-New Administrative Capital</p>

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回 答
		<p>や人々のニーズに呼応する点からは人口の多いところを通したい、と。それらの視点から考えると、上記の3つ、connectivity, accessibility, traveling time は評価基準に位置づけられるように思います。(コ)</p>		<p>間の総延長による部分が大きいいため、案 3（41.32km）、案 1（45.73km）、案 2（50.17km）の順の評価となります。</p> <p>よって、比較検討の優先度順位には影響しないと考えます。</p>
31.	75	<p>Evaluation and Reasons。ここは代替案比較における結論が示されているコラムであると思われるのですが、そこでの記述はそれまでの選択基準による比較検討結果を反映した結論とはなっていないようです。(コ)</p>	石田 委員	<p>委員のコメントを踏まえ、位置（location of depot）を評価項目として追記し、Evaluation and Reasons に比較検討結果を記入致します。</p> <p><u>Evaluation and Reasons</u> <u>Depot Alternative 1</u> <u>“The depot is located at the starting point of the line, which means that trains can only enter and exit from one side, potentially causing operational issues, especially in case short headways are required. However, the vehicle staff are conveniently located near the New Cairo side, which ensures good accessibility.”</u></p> <p><u>Depot Alternative 2</u> <u>“The depot is located in the middle of the line, allowing trains to enter and exit from both sides, which is beneficial for operations. However, since the vehicle staff are positioned in the central part of the line, accessibility is fair.”</u></p> <p><u>Depot Alternative 3</u> <u>“The depot is located at the end of the line, which means that trains can only enter and exit from one side, potentially causing operational issues, especially in case short headways are required. Additionally, since the Depot staff are positioned near the New Administrative Capital side, accessibility is poor.”</u></p>
【スコーピングマトリクス】				

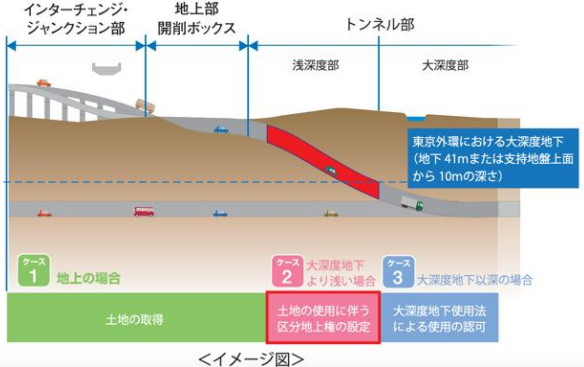
NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
32.	pp.91-92	<p>Table 4.3.2 Scoping for the Project Facilities with Reasons Evaluated の Social Environment において；</p> <p>① Life and Livelihood の OS の Reason for evaluation として、"Metro operation may not cause negative impact on life and livelihood." といった negative な理由が書かれているが、地下鉄の開業に伴う乗客等の発生によって、商売やビジネスが活性化するという positive impact もあるのではないか。</p> <p>② Land use and utilization of local resources に関しても、同様に、OS において、地下鉄の開業に伴う乗客の発生によって、商売やビジネスの機会が増大し、土地利用が拡大するという positive impact もあるのではないか（負の土地利用の拡大もありうるが）。</p> <p>③ Local conflict of interest では、商売やビジネスの機会が増大し、土地利用が拡大することで、正の利益の分配が発生するのではないか（当然、多くの場合、負の利益の分配となろうが）。（コ）</p>	谷本 委員	<p>委員のコメントを踏まえ、事業効果として想定されているものとは別に、正の影響が想定される項目として、下記のように DFR に追記します。</p> <p>(1) Life and Livelihood (OS) There might be positive impacts on local business generated by passengers of the Metro.</p> <p>(2) Land use and Utilization of Local Resources (OS) There might be positive impacts on local business and land use generated by passengers of the Metro.</p> <p>(3) Local conflict of interest Increased business opportunities and expanded land use will result in positive profit sharing.</p>
33.	p.78	<p>エジプトの Category C のプロジェクトの場合に、具体的にどのようなスコーピングの評価が求められるのでしょうか。</p> <p>※ Impact Assessment and Analysis について、エジプトの制度において具体的な項目は指定されているのでしょうか。</p> <p>（質）</p>	奥村 委員	<p>エジプトの国内法制度にスコーピングの具体的な必須項目は規定されていません。</p> <p>他方、EIA ガイドライン（2009）では、Baseline として「physical, biological and social environments while illustrating the landuse」を調査することが示されており、いくつかの具体的な項目が例示されています。これらの項目については JICA ガイドラインに基づくスコーピング項目にも含まれているものであるため、これをもって現地水準の要件を満足する構成になっています。</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
34.	p.91-92	地下水の利用状況にもよりますが、地下鉄供用後も影響が予想されると考えますので、「Hydrology」「Water Usage」ともに「OS」にチェックを入れるべきと考えます。（コ）	鋤柄委員	スコーピング案で供用時の「Hydrology」「Water Usage」にチェックを入れて調査を実施します。
35.	p.94	騒音・振動については近接している病院などもあるとのことですので、そこも測定点とし、工事、供用時の予測を実施して、緩和策の策定につなげてはどうかでしょうか。（コ）	鋤柄委員	騒音振動の計測地点は、病院などの位置に配慮して検討、設定いたします。
【環境配慮】（汚染対策、自然環境等）				
36.	p. 22-33	Phase 1 Project における大気、水、土壌、騒音・振動のモニタリング結果が記載されていますが、これらは工事実施前のデータでしょうか。それとも工事実施中のデータでしょうか。各表のタイトルにベースラインとあり、出所がEIA なので、工事実施前と理解しましたが、それでよろしいでしょうか。工事開始後のデータはあるのでしょうか。もし、あるのであれば、本スコーピングレポートには、Phase 1 の開始前と開始後のデータの両方を記載するのが適切だと思料します。（質）	奥村委員	ご推察の通り Phase-1 の工事実施前におけるベースラインとなります。現地計測を行う前のスコーピング案段階としては、Phase-2 及び Phase-3 の事業地域に近接・類似した周辺環境の事例が無かったため、場所の離れた条件も異なる Phase-1 プロジェクトのベースラインをあくまでも「参考」として掲載しております。今後、現地調査でベースライン調査を行いますので、EIA 報告書や DFR（および FR）では、事業対象地域での結果に差し替えさせていただきます。
37.	p. 94	Air Quality, Water Quality, Noise and Vibration は既存のモニタリングステーションの情報を活用するということですが、Phase 2 や Phase 3 のサイトの近辺に、既存のモニタリングステーションの存在は確認済みなのでしょうか。モニタリングステーションが無かった場合はどのように対応するのでしょうか（独自に調査をするのでしょうか）。（質）	奥村委員	定期的なモニタリング地点の確認はこれから実施しますが、それらの有無に関わらず、本調査の中で独自に実測を行います。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
38.	P. 94	土砂の処理は Phase 1 の方法を参照するということが、過去の方法に関して適切性の検証が行われていなかったりした場合はどうするのでしょうか。 その場合でも、Phase 1 の手法に則るのでしょうか、それとも改めて独自の調査を実施するのでしょうか。（質）	奥村 委員	基本的に掘削や切土された土砂は工事内の盛土として利用することを想定しています。切り土・盛り土のバランスで、仮に余剰土砂が発生する場合には、適切な土捨て場への搬送などの対応策と候補地の調査・検討を実施します。
39.	P41	予定地周辺の文化遺産の分布は Fig.2.5.13 ののみなのでしょうか？エジプトなのでもっとありそうな気がします。（質）	林 委員	予定地周辺の文化遺産や、路線の影響を受ける文化遺産の詳細は、これから開始する現地調査の中で確認し DFR に取りまとめます。
40.	Table4.3.3	Water Quality の Data Collection では、既存のモニタリングステーションのデータを活用と記載されていますが、これには地下水のモニタリングポイントも含まれているのでしょうか？（質）	林 委員	地下水のモニタリングポイントの有無も含めて、これからの調査で環境モニタリングの対象に適した地点を確認いたします。
41.	p.27	フェーズ 1 で水質、騒音・振動について、基準を達成できていなかった各箇所について、その理由、とった対策、その効果（モニタリング結果）を、ご教示ください。（質）	鋤柄 委員	フェーズ 1 の EIA 報告書では、基準を超過した水質項目に対する理由の記述はなされておりました。また、水質調査地点（ナイル川と水路の 3 点）は、直接的にプロジェクトの排水が関係しないことから対策は取られておりません。 騒音・振動については、超過している理由として、計測地点周辺が人口密集地であること、往来の多い道路に近い点が挙げられています。 騒音振動に対しては、工事境界のフェンス設置など一般的な対応を実施しています。モニタリングの一例として、Remaya 駅（No.5）における 2022 年 12 月の結果は、ベースラインと比較して騒音・振動ともに低く計測されていますが基準値は超えています。低くなった理由は、工事の対策によるものではなく、地下鉄工事で道路が封鎖されて通過交通が無くなったためと考えられます。
42.	32	フェーズ II の路線の近傍に病院、モスクなどが多いということが示されている図（p32、fig.2.5.6）	石田	拡大した図面は本コメント記載表の最終ページに掲載いたしました。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		<p>を拡大して見せてくださいますか。 併せて、そこでは生じる可能性がある影響の種類と影響の大きさについて説明していただけますか。 （質）</p>	委員	<p>生じる可能性のある影響ですが、原則的に物理的な移転は生じないように線形を検討しております。 また、病院やモスクは既存の交通量が多い幹線道路に面しているため、騒音振動についてもベースラインとして一定のレベルに達していることが想定されます。本事業の施工段階では、そのような通過交通等による公害要素を軽減させる（道路交通のブロックや路線数の削減を行う）ため、逆に公害レベルが一時的に下がる可能性があります。 供用後は、高架区間、駅部において走行に伴う騒音・振動が発生する可能性があります。病院・モスクの建物からは一定の距離を取った既存道路用地内（中央分離帯）に路線や駅を計画しているため、影響は限定的と考えています。 その他、地下区間では駅の開削工事に伴うフェンス囲いにより、各施設へのアクセスが阻害される可能性があります。</p>
43.	32	<p>Fig.2.5.6 では学校が記載されていませんが学校は路線の近くには無いのですか。（質）</p>	石田 委員	<p>学校もございます。詳細は現地調査を実施して把握します。</p>
44.	31	<p>写真（Fig 2.5.5）からは病院が面している道路で地下鉄工事があるということ。このような非常に近い場所で行う工事が病院に与える影響はどの程度のものを想定されていますか。その影響を抑える工法は有るのですか。更には、工事中も病院はオープンしているわけなので訪れる患者さんたちの安全性や救急車などの重要な車両の通行を妨げない工夫などはどのようなことを考えておられるのでしょうか。これまでの実施例からベストプラクティスがあればそれも併せて知りたく思います。（質）</p>	石田 委員	<p>病院は既存の交通量が多い幹線道路に面しており、通過交通に伴い、すでに一定程度の影響が発生しています。また、病院の建物は基本的に道路の境界から一定程度離れた場所に建っております。こうしたことから影響の度合いは限定的と考えております。 また、建設工事に伴う影響の軽減には、工事時間帯の配慮や静音型の建設機材や工法を積極的に導入する等の対策が考えられます。 なお、工事中の利用者や緊急車両の出入りに関しては、可能な限り通行を阻害しないように、フェンス位置の検討や、代替ルート（う回路）の検討を行った事例があり、本事業でも同様の緩和策を提案する予定です。</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
45.	22	Dust storm や Sand storm による事業への影響および対策について教えてください（質）	石田委員	カイロ市内でも砂嵐（ハムシーン）が発生して、道路沿いの広告看板や街路樹が倒れるなどの被害が報告されています。工事の事業としては、地上開削エリアで用いられる背の高い建設機器（クレーン等）や高架建設区間の機材等の安全を確保するための計画を検討することになります。
46.	20	近年の大規模な地震災害をまとめた表におけるデータのソースは1998年の刊行資料のようですがやや古すぎませんか。（質）	石田委員	カイロ地域で記録に残る地震は、資料の表にもある1992年が最後の記録となります（資料に載せた地震以降、1998年に地中海に面した震源でマグニチュード5程度のものはありました）。念のため、より新しい信頼できる情報源を継続的に調査します。
47.	48~54、93	気候変動に関しては、温暖化ガスの排出について記述がなされていますが、気候変動がもたらす他の様々な現象が本事業にもたらす影響は具体的に検討済みでしょうか。（質）	石田委員	気候変動の緩和策・適応策の本事業における具体的な検討は、今後の調査の中で実施してDFRに記載します。
【社会配慮】（住民移転、生活・生計、文化遺産、景観、少数民族、先住民族、労働環境等）				
48.	PREPARATORY SURVEY ON GREATER CAIRO METRO LINE No.4 EAST EXTENSION PROJECT SCOPING REPORT P97~ CHAPER 5	▼エジプト国の大深度地下利用とその法制度の整備状況如何？ 同国の大深度地下利用にかかる制度の実態を知りたいと存じます。 参考：日本の大深度利用 地下40m以深、支持地盤上面から10m以深を大深度地下と定義されており、それよりも浅い場合は区分地上権の設定を行い、開削部は用地取得を行います。 https://www.mlit.go.jp/toshi/daisei/crd_daisei_tk_000007.html	小椋委員	エジプトには、大深度地下利用を想定した日本の大深度法に類する法制度は整備されておりません。また、民地の地下を鉄道等のインフラが通過する場合の区分地上権設定も制度が存在せず、こうしたケースへの補償は過去の地下鉄事業でも行われておりません。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
	<p>LAND ACQUISITION AND INVOLUNTARY RESETTLEMENT (RAP)</p> <p>5.1 Legal Framework</p> <p>第 159 回全体会合資料「カイロ地下鉄四号線第一期東西延伸事業」環境社会配慮助言委員会（概要説明資料）P30「5. 環境社会配慮事項」</p>	<p>https://laws.e-gov.go.jp/law/412AC0000000087/</p>  <p><イメージ図></p> <p>（出典）東京外かく環状道路（関越～東名）事業『区分地上権設定補償のあらまし』 https://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/pi_kouhou/kubunchi_hoshou_aramashi/000.pdf</p> <p>（質）</p>		
49.	PREPARATORY SURVEY ON GREATER CAIRO	<p>▼エジプト国の民法(Civil Code)、損失補償制度について</p> <p>① 大深度地下利用の法制度について（再掲）#10（No.48）の質問を参照ください。</p>	小椋委員	<p>① 質問 10 への回答の通りです。</p> <p>② 詳細は現地再委託先による調査の結果を踏まえて、対応する権利の確認を行います。他方、「法律 No. 10/1990」に、「権利所有者とは、用益権所有者、利用権者、居住権保有</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
	<p>METRO LINE No.4 EAST EXTENSION PROJECT SCOPING REPORT</p> <p>P97~</p> <p>CHAPER 5 LAND ACQUISITION AND INVOLUNTARY RESETTLEMENT (RAP)</p> <p>5.1 Legal Framework</p> <p>5.2 Necessity of land Acquisition and Involuntary Resettlement</p> <p>5.3 Outline of RAP Survey</p>	<p>② 地上権、借地権、借家権の有無 これらの権利を補償対象とする条件（借地借家契約の存在、契約書はなくても実体上で認定できますか？その方法は？）</p> <p>③ Cadastral/Property Survey に関連して 不動産登記制度、画地面積や隣接地との境界を示す公図はありますか？</p> <p>④ 社会的弱者（高齢者、障がい者等）に対する割増補償と生計回復支援の有無 生計回復支援策の一例として、地下鉄駅構内のキオスクなどの商店の経営権を社会的弱者の生計回復支援策として付与できないでしょうか？</p> <p>⑤ 事業損失補償の有無（#12（No.50）に詳細な質問） 開削区間で街が分断されるような場合、従前の往来が阻害され、営業に間接的に支障が出ることが想定されますが、そうした際の補償（事業損失補償）は想定されていますか？</p> <p>⑥ 再建価格、市場価格による補償の担保 JICA-GL(WB ESS-5)に規定する再建価格（建物・構造物）、市場価格（土地）による補償方針の担保。 （質・コ）</p>		<p>者、抵当権者、事業権者、土地賃借権者を含む。”という記載があるため、法制度の概念としては、該当する様な権利が存在している可能性があります。用地補償における、こうした権利への対応の実際も含めて、今後、調査して参ります。</p> <p>③ 不動産登記制度はありますが、カイロ市の全ての土地が登記されているわけではないことから、公図についても全ての地域で整備されている状況にはありません。他方で事業予定地は既存の都市部や開発が計画されている地域であり、これまでの現地関係者からの話を踏まえても、土地の所有情報を調べることに大きな問題はないと考えております。</p> <p>④ 社会的弱者が補償対象者になった場合には、ニーズを踏まえて生計回復支援策を検討します。</p> <p>⑤ 事業損失に対する補償を RAP で検討します。</p> <p>⑥ RAP において補償は再取得価格で実施する方針を記載します。</p>

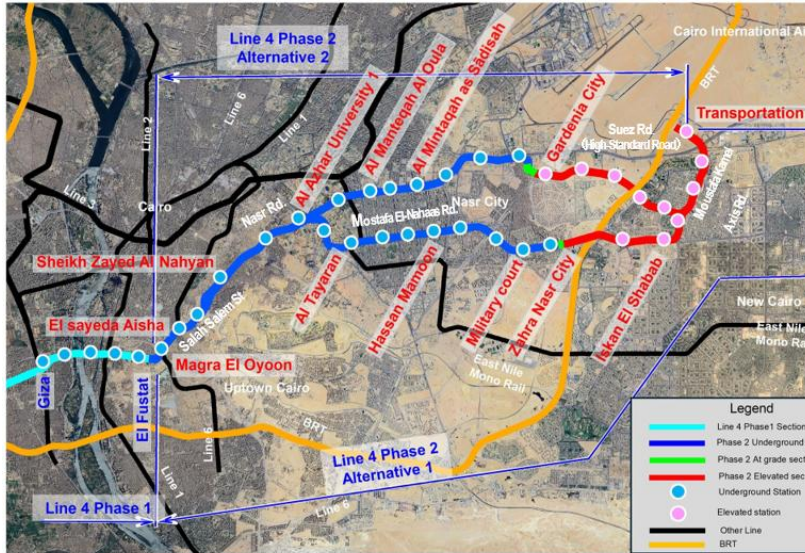
NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
	Table 5.1.1 Policy Gap Analysis of RAP between Egypt and the JICA Guidelines (with World Bank's ESS- 5)			
50.	PREPARAT ORY SURVEY ON GREATER CAIRO METRO LINE No.4 EAST EXTENSIO N PROJECT SCOPING REPORT P97~ CHAPER 5 LAND ACQUISITI ON AND INVOLUNT ARY RESETTLE	<p>“It is expected some business disturbance at commercial area (especially Phase 2 area).” の記載がありますが、現時点において、沿線のビジネスに対してどういった阻害要因が想定され、その阻害要因に対する現時点で想定される補償方針はどういったことが考えられますか（例：仮店舗の設置、営業休止期間中の収益補償、営業廃止補償など）？</p> <p>開削（掘割）の場合、地下鉄路線が街を分断することにより、商流（ヒト、モノ）の分断が発生する可能性があり、工事期間中はもとより、供用後も事業に起因した事業損失（営業補償）が発生する可能性があります。</p> <p>そのような店舗に対する工事期間中、供用後の継続したモニタリングのあり方、モニタリングで同事業に起因して営業損失が発生している場合の事後補償のあり方や補償方針、整形回復支援策のあり方を検討する必要があるのではないでしょう</p>	小椋 委員	<p>商店等の前面に、工事境界のフェンスが立つことによって、顧客のアクセスや商品の仕入れ等を阻害することが想定されます。</p> <p>こうした阻害要因に対して、現時点では、営業休止（縮小）期間中の収益補償（店舗面積×単価）を想定しています。</p> <p>掘割構造は地下区間から高架区間への遷移区間に限定され、距離としては300-400m程度になると想定しています。当該区間は、片側5車線規模（道路幅員で40m程度）の既存道路の用地内に計画されており、すでに当該道路による一定の分断が発生していることから、本事業に基づく供用後の営業損失は想定しておりません。</p> <p>他方、地上走行区間では、掘割同様の地域分断が発生する可能性もありますが、地上区間の周辺土地利用は砂漠地帯であることから、工事・供用と同時に経済損失に繋がるような分断は想定しておりません。ご指摘頂いた事項については、将来的な発展を鑑みて、モニタリング項目に反映させてまいります。</p>

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
	MENT (RAP) 5.2 Necessity of land Acquisition and Involuntary Resettlement	か。 <参考 ESS1> 28. The environmental and social assessment, informed by the scoping of the issues, will take into account all relevant environmental and social risks and impacts of the project, including; (iv) negative economic and social impacts relating to the involuntary taking of land or restrictions on land use; (質・コ)		
51.	p. 41-45	Phase 2 で、Manshiyat Nasser (Manshiyat Naser) 駅を計画されています。 Manshiyat Naser にはエジプト最大のスラム街があります。不法に土地を占拠している人や路上生活者も住んでいる可能性があります。駅の建設予定地はスラム街から離れたところにあるのでしょうか。 また、こうした貧困層は本事業ではどのように考慮されているのでしょうか。 不法に占拠している人や路上生活者が補償を要求してきた場合には、どのように対応されるのでしょうか。(質)	奥村 委員	Manshiyat Naser に近接した路線の駅の工事は、既存道路の用地内で完了する（用地取得や移転は生じない）想定です。また、スラム街は既存道路から比高差のある高台に位置しておりますので、工事による物理的な移転や影響は想定しておりません。 他方、当該地域を対象にしたステークホルダー協議を実施して、事業に関する意見を聴取し、合理的な範囲で計画に反映させる予定です。 上述の通り、鉄道事業の影響範囲に路上生活者の簡易住居等が位置する状況にはありませんが、調査を通じて、他の事業区間と同様に社会経済的な影響の把握を行います。
52.	p.102	現段階では土地所有者などが把握できていないとのことですが、調査期間は十分なのでしょうか。また、第1回目の SHM は RAP 調査の前に予定されていますが、この会合には土地所有者等は参加しないことが想定されているのでしょうか。(質)	鋤柄 委員	期間内に RAP 作成に必要な調査を実施します。通常、RAP 調査を実施する前に第1回目の住民協議を実施しますが、この協議には、事業による影響が想定される被影響住民が参加できるように留意して実施します。
53.	40、41、92	世界遺産クラスの文化財については記載がなされていますが、そういった人類に貴重な文化施設に加	石田 委員	事業影響を受ける範囲に、地域の方々が守ってきた文化財等が存在するかどうかも含めて、文化遺産の調査を実施します。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		えて、地域の人たちが伝統的に活用してきた文化財、文化施設はいかがなのでしょう。調査でしっかりと調べていただきたいと思います。（質・コ）		
54.	44、92	文化財と同様に宗教施設も気になります。回路はモスLEM、クリスチャン、ユダヤ人だけでなくその他のほかの宗教も含む様々な信仰の人達が存在している（p44の記述）もありますから、こちらも調査を通じて、地域の人たちが信仰に用いている施設、建物、象徴が無い、それらの存在へこの事業が影響を与えることが無いかを、施設等の希望の大きさを問わず調査を進めていただきたいをお願いします。（質・コ）	石田委員	事業影響を受ける宗教関連施設について、施設の規模を問わず調査を行い、リスト化します。
55.	92	長い歴史を誇る文明の地では、地面を掘り返すと様々な過去の遺跡が発見されること、それは日本も含めて世界で枚挙にいとまがありません。カイロもまたしかりではないのでしょうか。本事業の工事中に遺跡や過去の文化施設に遭遇した場合の方針、対策はどのようなものなのでしょう。（質・コ）	石田委員	ご指摘されたケースを含めて、文化遺産の保存・活用を行う最高考古評議会（SCA）の指示に従い、必要な調査や手続きを履行することになります。
56.	45	ロードサイドで商売を営む人たちへの影響は大きいことが予測されるということですが、 <ul style="list-style-type: none"> ● 工事期間中のその方々への補償はどのようなことを想定されていますか ● メトロ営業開始後はその方々は元通りの商売が同じ場所のできるのでしょうか。 （質）	石田委員	ロードサイドで商売を営む方々は、基本的に既存の道路に面した建物1階部分で商店等を営んでいるケースが考えられます。これに対して、以下の通りご質問にお答えいたします。 <ul style="list-style-type: none"> ・RAPの中で具体的な補償方法が検討される予定です。一例として、施工期間中の休業に伴う金銭補償が挙げられます。 ・物理的な移転は伴わない前提での営業に対する影響になりますので、基本的には工事が終了して道路が復旧されれば、従前の形態で営業が可能になると想定しています。異なる事例が確認された場合には、物理的な移転の観点等から補償・支援の検討を行います。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
57.		既に適切な運賃についての考慮は実施計画に含まれているのではないかと想像しますが、貧困層の人たちにも無理のない値段設定をしてほしいと思います。（コ）	石田 委員	本調査では供用中の路線における料金システムを踏まえて本事業としての運賃を設定します。現行の料金は、近距離（1～9 駅）で 6 エジプトポンド（日本円で約 34 円）から始まり、最も遠距離（39 駅以上）の料金で 15 エジプトポンド（日本円で約 85 円）となっています（※エジプトの民間企業労働者の最低賃金（2024 年 5 月以降）は、6,000 エジプトポンド（約 33,900 円））
【ステークホルダー協議・情報公開】				
58.	PREPARATORY SURVEY ON GREATER CAIRO METRO LINE No.4 EAST EXTENSION PROJECT SCOPING REPORT 5.3 Outline of RAP Survey (14) CONSULTATIONS	PCM の PAPs の対象は、移転対象の被影響住民のみならず、工事期間中並びに地下鉄の開業後も負の影響を間接的に受ける（つまり、事業損失補償の生じる可能性のある）住民も対象にしてください。（コ）	小椋 委員	工事期間中に事業損失を受けるケースは「間接的」に影響を受ける人々ではなく、RAP が直接の補償・支援の対象とする住民になります。また、掘割区間等による阻害は考えにくいことから、開業後に間接的な事業損失を受けることは予見しておりません。 ただし、EIA の手続きとして実施するステークホルダー協議では、移転の影響を受けるであろう人々を対象とした住民協議よりも、より広い人々が参加できるように、開催と参加勧奨の通知を行います。これにより間接的な影響を懸念するような周辺部の住民も、関心に応じて参加できる条件を整える対応を検討いたします。
59.	p.95-96 p.105	ステークホルダー協議（public consultation meeting, stakeholder meeting, focus group discussions 等）の実施方法が具体的に記載されて	奥村 委員	エジプト国内の一般的な手法や JICA 事業としての要件に配慮し、事前の幅広い関係者への開催通知（地方行政やメディアを通じた通知）に基づいて、参加者の属性や人数を絞らずに実施する

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		いませんが、どのような人を、何人程度、どのような形で集める予定なのでしょうか。（質）		予定です。また、Phase-2 と Phase-3 の区間を通じて、9 か所程度での開催を予定しており、各開催地点では、JICA ガイドライン及びエジプトの国内制度を踏まえて、スコーピング段階とドラフト報告書段階の 2 回の実施を計画しています。
60.	p.95-96 p.105	ステークホルダー協議の結果に関して、過去にどのような参加者が参加したのか記載がないものがあったので、議事録の作成時にはご注意ください。（コ）	奥村 委員	参加者のリストを記録として残すように留意いたします。
61.		ステークホルダー会議の運営方法に関する記述が見当たらないような気がします。（対象者の選定、実施個所数などの情報）（コ）	林 委員	エジプト国内の一般的な手法や JICA 事業としての要件に配慮し、事前の幅広い関係者への開催通知（地方行政やメディアを通じた通知）に基づいて、参加者の属性や人数を絞らずに実施する予定です。また、Phase-2 と Phase-3 の区間を通じて、9 か所程度での開催を予定しており、各開催地点では、JICA ガイドライン及びエジプトの国内制度を踏まえて、スコーピング段階とドラフト報告書段階の 2 回の実施を計画しています。また、女性や障がい者等の社会的弱者を対象としたフォーカスグループ協議を実施も計画しています。
62.	105	ステークホルダー協議の実施計画（日程、対象者、場所、目的、等）が見当たりませんので、記載をお願いします。（コ）	石田 委員	エジプト国内の一般的な手法や JICA 事業としての要件に配慮し、事前の幅広い関係者への開催通知（地方行政やメディアを通じた通知）に基づいて、参加者の属性や人数を絞らずに実施する予定です。また、Phase-2 と Phase-3 の区間を通じて、9 か所程度での開催を予定しており、各開催地点では、JICA ガイドライン及びエジプトの国内制度を踏まえて、スコーピング段階とドラフト報告書段階の 2 回の実施を計画しています。
【その他】				
63.	33p	2.5.6 Protected Areas の rock wood とはどのような wood なのか。35p の図から見れば、珪化木（Petrified wood）と思われる。rock wood ではなく、珪化木（Petrified wood）とズバリ書いて	谷本 委員	ご指摘のとおり珪化木（Petrified wood）を指します。コメントを踏まえて Petrified Wood で表記を統一いたします。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		はいかがか。（コ）		
64.	pp.56-66	Fig.3.1.1 から Fig.3.2.4 までの図に、Suez Rd.(a high-standard road)と記入してはいかがか。なお、63p.の Fig.3.2.1 には記載されている。（コ）	谷本 委員	<p>委員のコメントを踏まえ、道路規格を図に追記いたします。</p>  <p>The map shows the route overview of Phase II EAST extension section. It includes Line 4 Phase 1 (blue), Line 4 Phase 2 Alternative 1 (red), and Line 4 Phase 2 Alternative 2 (green). Key stations and landmarks are labeled, such as Sheikh Zayed Al Nahyan, El sayeda Aisha, Magra El Oyoon, Al Tayaran, Hassan Mamoun, Military court, Zahra Nasr City, and Ikram El Symbab. The map also shows other lines like Line 1, Line 2, Line 3, Line 4, Line 5, Line 6, and BRT. A legend in the bottom right corner defines the line types and station types.</p> <p>Source: Google earth, JICA Study Team (JST)</p> <p>Figure 3.1.1 Route Overview of Phase II EAST extension section</p> <p>出典：google earth、JICA 調査団</p>
65.	p.94-96	「Table 4.3.3 Draft ToR for the EIA Baseline Survey」に、環境影響に係るベースライン調査の調査項目や手法が記載されています。これらの調査は、JICA コンサルタントの団員が実施するのでしょうか。それとも、現地の再委託先の企業等が実施するのでしょうか。（質）	奥村 委員	<p>本邦コンサルタント及び現地の再委託企業により実施します。現地計測などは再委託先（現地で実績のある社）が、本邦コンサルタントの監理のもとで実施します。</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
66.	p.9 等	Table 1.2.1 Outline of This Study などでは横幅の小さいフォントが使われていますが、非常に読みにくいので別のフォントが使われた方がよいと思います。（コ）	奥村委員	委員のコメントを踏まえ、フォント・表記を修正致します。
67.		Phase 1 の英語版の EIA や RAP があれば、共有頂けると幸いです。（コ）	奥村委員	下記のリンクで情報公開されています。ご確認頂けますと幸いです。 [EIA] https://libportal.jica.go.jp/library/Data/DocforEnvironment/EIA-EPC/MiddleEast/CairoMetro4_P1/CairoMetro4EIA.pdf [RAP Framework] https://www.jica.go.jp/Resource/english/our_work/social_environmental/id/middle_east/egypt/c8h0vm000090rdwq-att/c8h0vm0000e4h6vy.pdf
68.		西側延伸区間は、既存事業のスコープ変更の判断がなされましたが、この判断に大きく関係したのは、延伸区間の距離でしょうか？その他の大きな理由はありませんでしょうか？今後既存事業スコープの変更の可否の判断に関連しますので、そのあたりの判断基準を教えてください。（質）	林委員	西側延伸区間は、カイロ地下鉄四号線第一期整備事業（フェーズ1）の事業目的の達成に向けて、事業実施段階におけるスコープ変更として相手国政府から相談があったものであり、相手国等としては、新規案件として捉えていない事から JICA も同認識を尊重しております。 なお、同追加スコープの延長は約 4km と短く、大規模な住民移転が想定されない等のことから同変更箇所単独では影響を及ぼしやすいセクター・特性に該当せず、また、影響を受けやすい地域にも該当しない事から重大な変更には当たらないと考えております。
69.	p.102-107	土地収用はじめ RAP に関し、調査すべきことは分量も範囲も相当多くあります。自然環境関係の分野も合わせ、これらの結果を分析し、代替案比較を行い、緩和策等を策定し、それを DFR に整理するという手順と思います。DFR の WG では、代替案検討の妥当性、緩和策の当否、RAP の評価などの検	鋤柄委員	概ねご指摘の理解ですが、一般論としてはスコーピング案へのご助言を通じて調査方針を確定しますので、DFR へのご助言においては、同調査方針に基づいて行われた調査結果及び相手国等が取るべき緩和策、モニタリング計画等に対してご助言いただきたく思っております。

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		討を行い、助言案をまとめるということになるかと思いますが、この理解でよろしいでしょうか。（質）		
70.	60	フェーズ II の代替案比較表で、slightly lower than Alternative 2 とありますが、Alternative 1 ではないでしょうか。（質）	石田 委員	ご指摘いただいた通り、11. Project Cost の項目にて記載ミスがありました。申し訳ございません。修正いたします。
71.	40 他	路線が示されている図（或いは写真）に多いように思うのですが、色のついた線などが何であるのかの説明を図外に欲しいところです。凡例の記載は必要です。（コ）	石田 委員	DFR 案の作成に際して、図面内の線等の説明を図外、または凡例として記載します。
72.	58	フェーズ II の路線案図（衛星写真を使用？）ですが、フェーズ III のそれと比べると図中の説明が混乱を招きます。フェーズ III と同じように表現されるのが良いのではないのでしょうか。（コ）	石田 委員	委員のコメントを踏まえ、表現を修正致します。

質問 42 に関する拡大図面

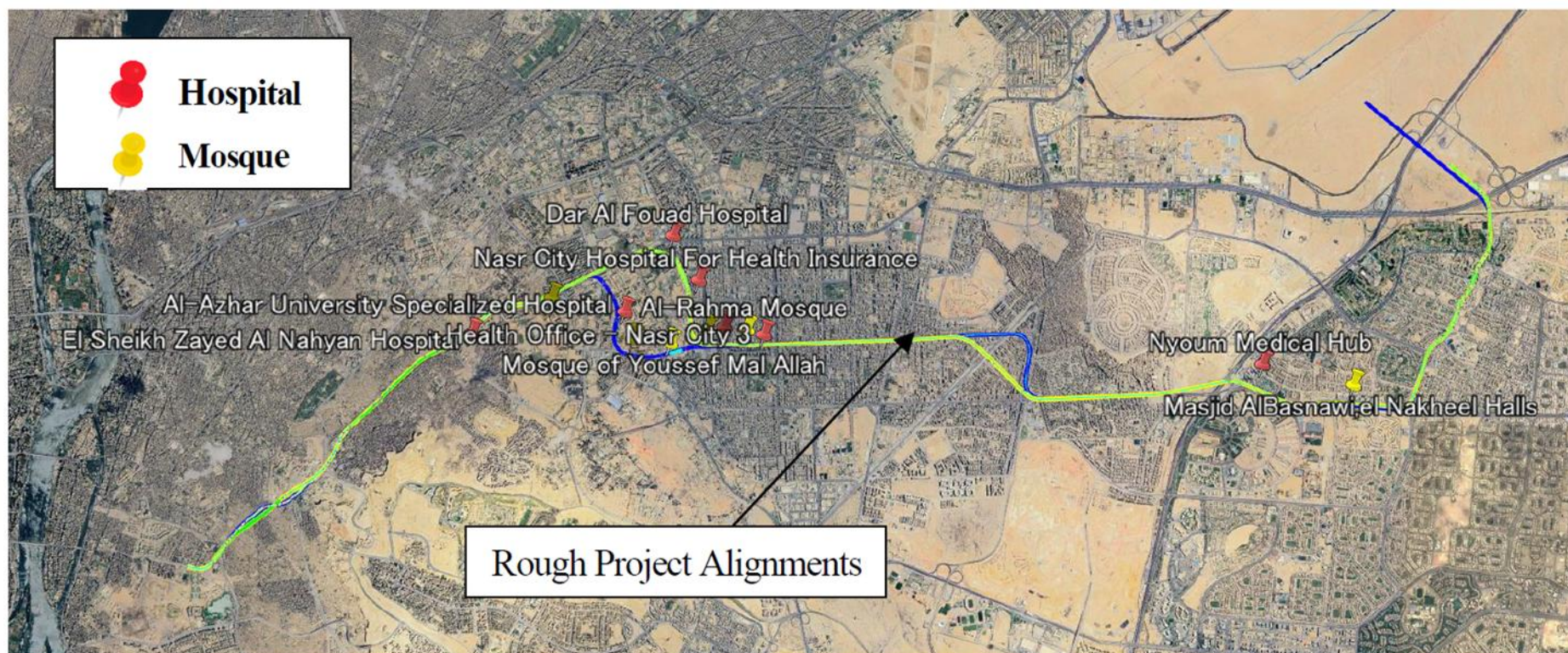
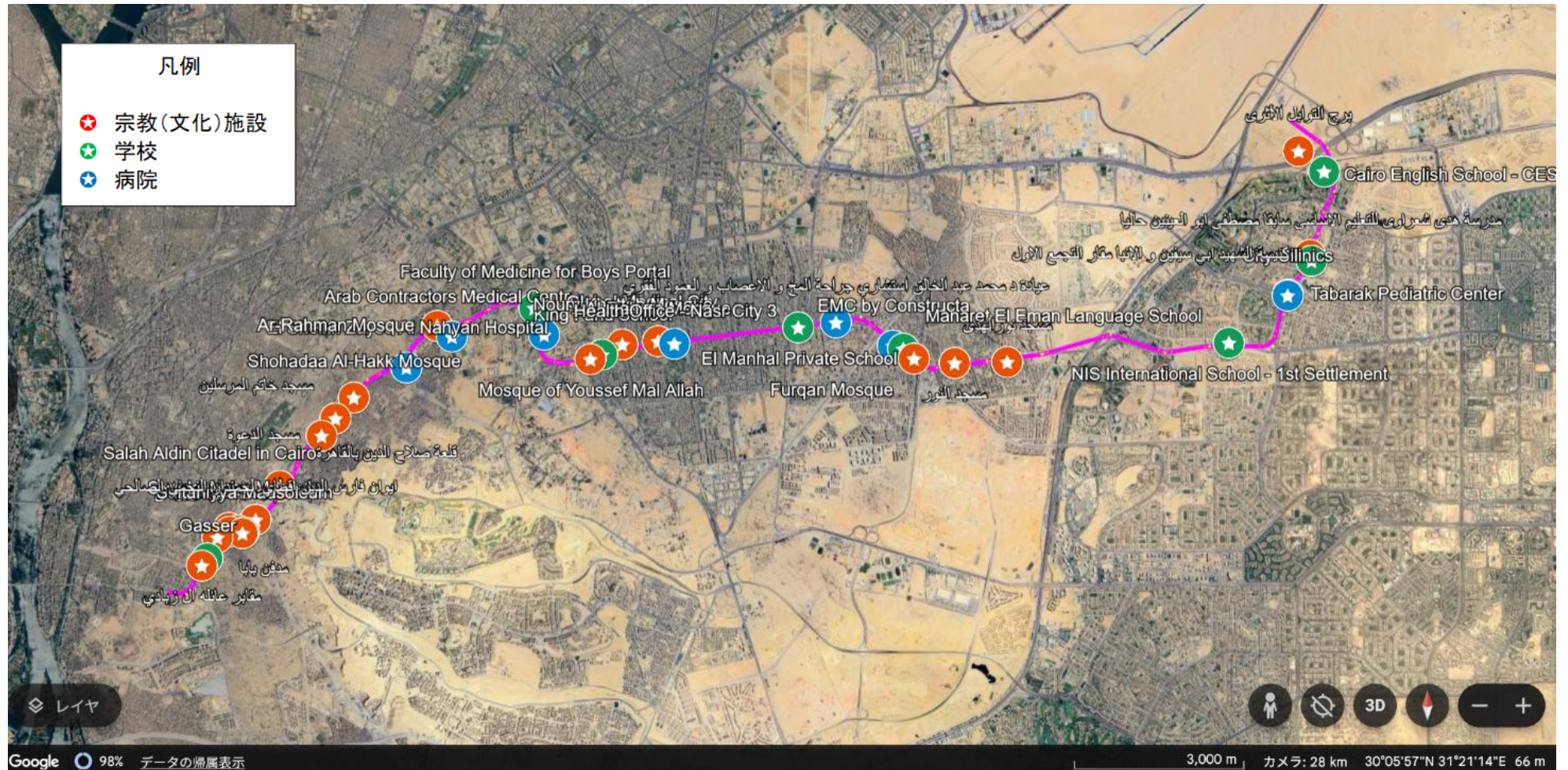


Figure 2.5.6 Major Sensitive Facilities (hospitals and mosques) along the Phase-2 Alignment

出典：google earth、JICA 調査団

質問 43 に関する追加図面（Phase-2 想定路線に近接した学校、宗教（文化）施設、病院の概略位置図）



出典：google earth、JICA 調査団

**【追加 WG】 エジプト国カイロ地下鉄四号線第一期東部延伸事業
(協力準備調査 (有償))
スコーピング案**

NO.	該当 ページ	事前質問 (質)・コメント (コ)	委員名	回 答
【全体事項】				
1.	該当文書無し	本 WG の冒頭で今回、追加 WG が必要になった経緯を今一度説明して欲しいです。(コ)	小椋 委員	<p>2024 年 10 月に環境社会配慮助言委員会スコーピング WG を開催した後、本事業の予定線形の一部が世界遺産コアゾーンエリアを通過していることが判明したため、2024 年 11 月の環境社会配慮助言委員会全体会合世界遺産関連部分については別途スコーピング WG に諮らせていただきたい旨をご説明させていただきました。</p> <p>2025 年 10 月のスコーピング WG 開催に向けて世界遺産エリアを含む代替案検討やその検討のための情報収集を行い、世界遺産部分を追記したスコーピング WG 資料を助言委員会に送付させていただきましたが、その後、線形変更を伴う新駅追加が決定し、代替案の検討内容や周辺世界遺産エリアへの影響など、助言委員会での議論の前提に関わる状況に変化が生じたため、2025 年 10 月のスコーピング WG 開催を延期させていただきました。</p> <p>上記の線形変更を伴う新駅追加に関し SCA (エジプト最高考古評議会) の初期的な承認が確認され、現地視察では新駅追加に伴う事業影響範囲内 (地表面) にイスラム墓地等の遺跡がないこと、および新駅工事予定地周辺で別事業の道路工事がすでに進行中であることを確認するなど、線形変更・新駅追加に関する周辺条件の確認がなされたことから、2026 年 4 月に改めてスコーピング WG を開催させていただく運びとなりました。</p>
2.	該当文書無し	JICA 環境チェックリスト ¹ の分類の社会環境には、文化遺産の項目がありますが、自然環境の保護区の欄の記載と同様に「国際	小椋 委員	事業が文化遺産保護地域へ抵触する際の取り扱いについて、JICA 環境社会配慮 GL 運用見直しの議題提案の一つとして検討させていただきます。

¹ https://www.jica.go.jp/Resource/environment/guideline/ref/pdf/check_list.pdf

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		<p>条約等（例：UNESCO, ICOMOS）」を参照する項目を設ける必要性を感じています。</p> <p>JICA 環境社会配慮 GL 運用見直しの際の課題として検討してはどうでしょうか？（質・コ）</p>		
3.	P.38 & P.52	<p>World Heritage の下に地下鉄のトンネル工事を行う際に、地下埋設物に遭遇した場合には、工事を中断し、専門家や有識者による埋設物の調査の実施を事業実施機関等と合意すること。（コ）</p>	谷本委員	<p>エジプトでは、Law No.117 (1983) Antiquities Protection Law の 23 条、24 条で、遺跡を発見した者は速やかに SCA へ報告する義務があり、国家が土地の収用、管理・保護を行う権限を持つとされており、遺跡が見つかった場合には勝手に工事を進めることができない制度になっております。実際に他の世界遺産地域（ルクソール）での道路工事などで、そうした手続きが実施されているとのこと。以上を踏まえて、本事業では偶発的な埋設遺跡との遭遇が生じた場合は、埋設物の調査等の必要な対応を予定しており、その実施について実施機関等と審査で合意いたします。</p>
4.	P.52	<p>World Heritage における地下鉄工事（トンネルを含む）の実施をエジプト政府や関係機関が法的に認めるとしても、JICA は国内外の人々からの要望があった場合には、納得するような説明を行うこと。（コ）</p>	谷本委員	<p>円借款事業では、基本的には借入人であり実施機関であるエジプト政府が説明責任を負うことから、JICA としてエジプト政府による適切な説明を支援するとともに、JICA としても必要な説明を行います。</p>
5.	P.11	<p>Figure 2.1.1 に示させる土地利用区分の中に、Some of the urbanized area are also designated as World Heritage Sites と Historic Cairo を分かるように記入すること。（コ）</p>	谷本委員	<p>当該の箇所は全般的な土地利用に関する説明と図のため、本来は不要な世界遺産に関する記載は削除いたします。なお、Historic Cairo の位置は、世界遺産の項目の Figure 2.5.19 "Historic Cairo" Protected Areas with Buffer Zones に明示されております。</p>
6.	P.13	<p>2.1.2 Phase-3 Section において、Alignment of Phase-3 is under discussion と書かれている</p>	谷本委員	<p>Phase3 については、JICA の本協力準備調査で検討している段階ですが、EIA や RAP の作成を伴わない概略検討に留まる予定です。協力準備調査を行う過程で、運輸省と NAT が検討した結果、Phase3 の優先</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		が、どの段階で、どういう機関・組織において under discussion（検討中）となっているのか。また、それが解消する見通しはあるのか。（質）		順位が Phase2 と比べて低く、想定される事業費から考えても Phase 2 と 3 を同時に実施することは困難であると判断されました。また現時点で EIA や RAP を作成しても、実施までに調査結果が古くなることが想定されるため、Phase3 は概略検討に留め、将来的に実施が確定した際に、あらためて調査を行い、EIA や RAP の作成を行うことを想定しております。 なお、スコーピング時点では実施機関（NAT）と調査団の間で Phase3 線形を検討中でしたが、その後 NAT との議論を経て線形を確定しております。
7.	P.33	1) Petrified Forest のところに、Rocky wood（Figure 2.5.8 の右の写真が典型）と Rocky trees という言葉があるが、おそらく、これらは、日本語では珪花木であるので、その英文表記は、Petrified wood とすること。（コ）	谷本委員	DFR に追記いたします。
8.	P.38	In addition, the possibility of underground archaeological site in the area requires confirmation and consideration throughout the tunnel construction という記述があるが、何を意味しているのかが不明。（コ）	谷本委員	当該地域の地下遺産の可能性に関して、トンネル建設の全過程を通じた確認と配慮が必要という趣旨です。わかりやすくするため、下記のように修文いたします。 In addition, given the potential presence of underground archaeological remains in the area, continuous verification and due consideration will be required throughout all stages of tunnel construction.
9.	P.42	Figure 2.5.14 Map "Historic Cairo"の中で、ピンク色の地域が Historic Site か。他方、showing in black the boundary of component 089-001 and in yellow its buffer zone が示されていないので、見直すこと。（コ）	谷本委員	ピンク色の地域は市街地を表しております。この図は、buffer zone を表したもので、みにくいのですが黄色い蛍光色でバッファゾーンが示されております。 また、UNESCO のサイトに掲載されたオリジナル図面及び図名ですので改定は困難です。不鮮明な部分も併せて「Figure 2.5.19 "Historic Cairo" Protected Areas with Buffer Zones」に統合して表現しております。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
10	P.43	Figure 2.5.15 “Al-Imam ash-sharifi necropolis”(089-003)と”As-Sayyidah Nashisah Necropolis”(089-004)の位置を図中に明示すること。（コ）	谷本委員	UNESCO のサイトに掲載されたオリジナル図面ですので改定は困難です。不鮮明な部分も併せて「Figure 2.5.19 "Historic Cairo" Protected Areas with Buffer Zones」に統合して表現しております。
11	P.44	Figure 2.5.16 “Al-Imam ash-shal’l Necropolis と buffer zone を図中に示すこと。（コ）	谷本委員	UNESCO のサイトに掲載されたオリジナル図面ですので改定は困難です。不鮮明な部分も併せて「Figure 2.5.19 "Historic Cairo" Protected Areas with Buffer Zones」に統合して表現しております。
12	P.45	Figure 2.5.17 “Mosque of Ahmed Tulun, the Citadel Area, The Fatimid Nucleus of Cairo, Necropolis を図中に示すこと。（コ）	谷本委員	UNESCO のサイトに掲載されたオリジナル図面ですので改定は困難です。不鮮明な部分も併せて「Figure 2.5.19 "Historic Cairo" Protected Areas with Buffer Zones」に統合して表現しております。
13	P.53	In case that the unlikely events such as discovery of historical deposits occur, additional and flexible consideration, such as stoppage of measures for detailed confirmation shall be given to taking actions, including detailed examination survey, changing routes, etc.とあるが、どの機関・組織が中止の指示を出すのか。（質）	谷本委員	実施機関が SCA に報告して、SCA の確認を経てからの指示を仰ぐことになります。国内法の Law No.117 (1983) Antiquities Protection Law の 23 条、24 条で、遺跡を発見した者は速やかに SCA へ報告する義務があり、国家が土地の収用、管理・保護を行う権限を持つとされております。現地での聞き取りの範囲では工事の中断も SCA が判断いたします。
14	-	今回の助言案は、2024 年 10 月の助言案に本 WG での助言案を加え、4 月全体会合での助言確定という手順でしょうか。（質）	鋤柄委員	2024 年 10 月の世界遺産区間以外の助言案に、今回の世界遺産区間にかかる助言案を加え、4 月の全体会合で確定いただく予定です。
15	-	本件は、実施機関との情報共有に齟齬があり、調査途中に世界遺産地域のコアゾーンでの開発要請が割り込むなど、負の要素	鋤柄委員	スクリーニング段階で世界遺産の Property（コアゾーン相当）を通過する情報が確認されておらず、公式のゾーニング図面も曖昧で、最終的なゾーニングの位置づけの確認を行うまでに時間を要した点、及びその後の世界遺産地域内での線形変更と新駅の追加に至る経緯について、記載いたします。

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		が多々あり、結果として世界遺産地域のコアゾーンでのプロジェクトを計画せざるを得なくなりました。こうした経緯は詳細に DFR に記載されるという理解でよろしいでしょうか。（質）		
16	第 176 回全体会 合資料	今般の線形変更に至る経緯と対応については、DFR にも記録として残しておくことが望ましいと考えます。（コ）	石田 委員	スクリーニング段階で世界遺産の Property（コアゾーン相当）を通過する情報が確認されておらず、公式のゾーニング図面も曖昧で、最終的なゾーニングの位置づけの確認を行うまでに時間を要した点、及びその後の世界遺産の Property 内での線形変更と新駅の追加に至る経緯について、記載いたします。
17		世界遺産地域での線形変更に関する検討では、HUL、あるいは HUL 的な考え方は活用しないのでしょうか。HIA は当該地下鉄事業が遺産に対して許容できる影響範囲に収まっているかを評価するアプローチですが、HUL は都市の価値とニーズの整合性を図り、継続的なマネジメントの枠組みを提示するものと理解しています。（質）	石田 委員	エジプト側(SCA)は基本的に HIA を UNESCO とのコミュニケーションツールにして世界遺産地域での開発事業の調整を行っております。 また HIA を構成する調査要素には HUL 的な都市全体の保全や景観的な視点も組み入れられておりますので、基本的には HIA の中で総合的に評価されると考えております。
【代替案検討】				
18	P.74 & P.82	P.74 の Table3.1.1 Tentative Alternation Discussion の 15 Natural Impact において、Alternative 1 と Alternative 2 では、ともに、Almost no impact on items of... という理由で、+1 の評価である。同様に、P.82 の Table3.2.1 Tentative Alternation	谷本 委員	ご指摘の内容は一つの考え方であると認識しておりますが、Minor impact を 0 点と位置付けている整理としていたため、Almost no impact については+1 として評価しております。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		Discussion の 13 Natural Impact において、Alternative 1 と Alternative 2、Alternative 3 では、すべてが、+1 の評価になっているが、これらは、0 の評価ではないか。（質）		
19	P.76	Table3.1.1 Tentative Alternation Discussion の Evaluation and Reasons の欄で、Alternative 1 において、higher cost benefit is secured と記載されているが、Benefit Cost Analysis (B/C ratio の算出) をおこなったのか。（質）	谷本委員	衛星写真から判別できる人口集積度合から、Alternative1 の方が大きな交通需要が確保できると考えました。 建設コストに関しては、概算したところ、Alternative2 が Alternative1 の 1.01 倍と大きな差が出ておりませんので、Cost Benefit は Alternative1 の方が優れているという評価を下しております。
20	p.77-84	3.2 Phase 3 においても、同様に、Benefit Cost Analysis をおこなったのか。（質）	谷本委員	2024 年のスコーピング段階では費用便益分析は行っていませんでしたが、その後の検討において Alternative.1 ≒ Alternative.3 > Alternative.2 という評価結果となっております。
21	p.88-89	Table3.3.1 Tentative Alternation Discussion では、Depot Alternative 1、Depot Alternative 2、Depot Alternative 3 の評価が示されているが、score 上は、Depot Alternative 2 が、すべて 1st(total+5)となっているが、Valuation and Reasons では、なぜ、例えば、Recommended というような評価が示されないのか。（質）	谷本委員	「Evaluation and Reasons」では、各 Depot 代替案の位置関係のみの記載となっており、評価理由の記載が不十分であった点につき、失礼いたしました。DFR においては、各代替案の優劣について評価結果の概要を整理したうえで、選定理由を記載する予定です。
22	p.88-89	page88 の 3.4.2 Outline of Alternative では、Alternative 1 から Alternative 5 までの 5 つの	谷本委員	Table 3.4.3 はその前ページ(p.101 の(1)-(3))で記載した採点方法を具体的に数字で示すための表（例）となり、Alternative A,B,C やその内容について本文との関連はありませんが、表記が紛らわしいため、DFR において修正いたしま

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		<p>Alternative が示されているが、page100 の Comparison of Alternatives、page102 の Table3.4.3 An example of Evaluation Method では、Alternative A、B、C と記載されており、No.(2)の Connectivity with Line 6 の Alternative C が灰色（評価の記載がなし）となっているのは、どういう理由からか。</p> <p>さらに、(3)の Access to World Heritage Site の Alternative C では、No station located in core zone ということで、$5 \times (0/2) = 0$ という評価とされた理由はなにか（他方、Alternative A では、2 stations are located in the core zone ということで、5 の評価をえている）。（質）</p>		<p>す。</p>
23	P.100	<p>Table3.4.4 Tentative Alternation Discussion では、Study Item 1 の Alternative 1、C2 の評点がともに 4.0 であるのに対し、Alternative 3 では、Regular underground metro construction という地下構造が採用されているにもかかわらず、5 の評価となっており、さらに、Alternative 4 では、High overburden requires additional safety measures for</p>	<p>谷本 委員</p>	<p>Alternative3 では駅の開削工事が既存の広い道路上で行われること、トンネル部分も TBM 工法で対応できることから、最も施工しやすい代替案となります。（5点）</p> <p>Alternative4 も駅の開削工事は既存の広い道路上で行われますが、南側に大きく迂回する線形のためトンネル区間が長く、TBM の摩耗・耐久性への配慮を含む施工計画が必要となります。加えて、丘陵部での大きな土被りや既設建物下の通過に伴い、追加検討・対策および安全対策の強化が必要となります。（4.5点）</p> <p>Alternative1,2 は駅間区間においては通常の TBM 工法で対応できますが、既存のミニバスターミナル直下において駅の開削工事を行う必要があります。特に Sayeda Aisha 駅は交通量の多い幹線道路に面しているため、施工が周</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		BTM Works とのことで、4.5 の評価となっている。これらの Alternative 1 から 4 の評価は正しいのか。（質）		圏の交通安全に及ぼす影響は大きいと考えられます。（4 点）
24	2 月全体会合資料	2025 年 9 月の大統領官邸からの NAT への検討依頼をもって、要請の変更があった、とするのでしょうか。あるいは、単に検討依頼で、線形変更を行わないという選択肢もあるのでしょうか。（質）	鋤柄委員	2025 年 9 月に大統領官邸から NAT に検討依頼があり、その後 2025 年 10 月に新駅追加にかかる検討を進めるよう NAT から JICA に正式にレターが発出されました。 実施機関（NAT）としては大統領官邸の意向もあり、新駅を追加する方向で進めたいと考えております。JICA としては他の代替案の検討や助言委員会の助言を踏まえ、NAT が希望する計画の妥当性を判断いたします。
25	p.71	地図に示されている Magra El Oyoon 駅は p.94 の代替案の図には示されていません。この駅と大統領府からの検討要請にあった新駅との関係はどうなっているのでしょうか。Saieda Nafisa と同じでしょうか。（質）	鋤柄委員	Magra El Oyoon 駅は 2024 年 10 月以降、線形検討の過程で NAT より要請を受け削除した駅となります。 最終の駅位置につきましては DFR にて更新させていただきます。
26	p.104-106	暫定的代替案比較表では、遺産地域を通過しない案が不可能ではないとされています。ガイドライン上、この案がある以上、遺産地域を通過する線形はとるべきではないと思います。（コ）	鋤柄委員	代替案比較表では参考として比較しておりますが、P102 に記載したとおり、Alternative4 はトンネルの深さが極めて深くなること、また、Alternative5 は人口密集地域を通過するため大規模な用地取得が必要となることから、実現不可能であると判断しております。
27	p.53	工事による、路線の変更を伴うような、世界遺産価値への影響が予想されているならば、予め回避する路線を選択するほうが遺産地域・コストへのリスクを避けることができると思いま	鋤柄委員	回避可能性は、「Impact on World Heritage Area」「Constructability」「Safety during Operation」等の評価項目に反映されております。その結果、完全に回避する案は総合的な視点から実現不可能と判断しました。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		す。こうした観点は代替案比較にどのように入っているのでしょうか。（質）		
28	p.38-54, p.100-106	Core Zone の 89-004 周辺にはどの程度の観光客が訪れているのでしょうか。 Access to World Heritage Site (Service Convenience for Tourist) については、当該地区への観光客の訪問の実態を正しく把握してから、初めて評価ができるものではないでしょうか。（質・コ）	奥村委員	<p>エジプト政府の国家戦略(Sustainable Development Strategy(SDS)_Egypt Vision 2030)において、遺産の保護や維持に関するプログラムの実施と共に、遺産地域への訪問者数の増加が数値目標として掲げられており、これらの目標を達成するために遺産へのアクセス性を向上させることは重要な要素と位置付けられております。</p> <p>本代替案比較における「Access to World Heritage Site(Service Convenience for Tourist)」の評価は、本上位計画との整合性を踏まえ、個別の観光客数の実績値そのものに基づくものではなく、当該エリア内の駅配置に基づき、当該地区への到達性・利用利便性の観点から相対的に評価したものとなります。</p> <p>なお、カイロ歴史地区は複数のモスクや教会、墓地を含むエリア全体を指すため、この地区を対象とした観光客数に関する公式なデータは確認できておりません。</p> <p>一方、89-004 に隣接する 89-002 にある Salah El-Din Citadel は 2025 年のイード休暇中に 2 日間で 7,000 人が訪れたという報道があり、年間では数十万人～100 万人弱に達すると見込まれます。</p>
29	p.46	本ページに掲載されている写真には観光客が全く写っていないように見えます。観光客がいない時間帯に撮影した写真なのでしょうか。それとも、上記の質問にも関連しますが、観光客があまり訪れない地域なのでしょうか。観光客があまり訪れない場所なのであれば、その場所へのアクセスを評価するのは意味	奥村委員	<p>当該の地域はピラミッドのような観光資源とは異なり、大量の観光客が常時訪問するような状況ではありませんが、各国のガイドブックなどにも「死者の町」として紹介されてり、個人旅行や一部のツアー旅行による観光が行われております。質問 No.28 の回答と重複いたしますが、エジプト政府の国家戦略(Sustainable Development Strategy (SDS)_Egypt Vision 2030)において、遺産の保護や維持に関するプログラムの実施と共に、遺産地域への訪問者数の増加が数値目標として掲げられているため、アクセス性に関する評価は、本事業の代替案の検討において重要な項目であると考えます。</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		がないと思われます。（質・コ）		
30	p.49	Table 2.5.16 Five Conditions of the JICA Guidelines.の(1)に関して、Protected area を通過する選択肢を選択するのに十分な結果が出ていると書いてありますが、他の選択肢は十分考慮されたのでしょうか。Alternative 3～5 以外の他の選択肢はなかったのでしょうか。例えば、Alternative 3 の修正案で、基本は Alternative 3 と同じで、一部 Air Defense Command を迂回するようなルートは考えられなかったのでしょうか。（質）	奥村委員	<p>代替案検討では、保護区以外の地域において実施可能な代替案がないかどうかを最初に検討いたしました。</p> <p>Alternative4,5 が保護区を回避する線形となりますが、Alternative4 は駅間での避難立坑設置や運用に重大な課題がある点、Alternative5 はカイロ中心部の人口密集地を通ることにより大規模な用地収用や住民への深刻な影響が発生する点より実現不可能と判断いたしました。</p> <p>また、Alternative3 の空軍施設西側の道路は陸橋となっており、陸橋橋脚に支障が出るため迂回困難、空軍施設南側は Alternative4 同様河岸段丘を通るルートとなり、避難立坑の設置・運用に課題があるため迂回困難となります。</p>
31	p.90-106	Line 6 の駅の建設予定地はどこでしょうか。接続対象の路線の駅が分からないのに、Line 6 との Connectivity を分析しているのは違和感があります。（質・コ）	奥村委員	<p>以下のページに Line 4 と Line 6 の接続駅が Sayeda Aisha 駅であることが記載されております。</p> <p>p.95-96 “Sayeda Aisha Station ... serves as a connecting station for Line 6.” “Sayeda Aisha Station is the only station which allows a connection with Line 6.”</p> <p>p.96-97 “Sayeda Aisha Station remains the only station within the core zone that provides a connection to Line 6.”</p> <p>また、Sayeda Aisha 駅は Line 4 と Line 6 の統合駅となりますが、位置図を更新いたします。</p>
32	p.104-106	Access to World Heritage Site を評価指標に入れてしまうと、Protected Area 内に駅をたくさん建設した方が評価が高くなってしまいます。こうした指標を	奥村委員	<p>「社会的利用」の観点からアクセスポイントができることで、正の効用として評価する視点です。なお、駅数が増えることとして、その他の項目にもおいて負のインパクトとなる側面も考慮しております。</p> <p>JICA 事業の前例としては同じく世界遺産 Property での地下鉄事業である、ムンバイメトロ 11 号線建設事業において、乗車人数や接続路線、乗客の利便性</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		導入した前例は過去の JICA の環境社会評価の事例であったのでしょうか。（質）		という項目で世界遺産 Property での代替案検討をしております。
33	p.104-106	Table 3.4.4 Tentative Alternative Discussion はスコーピング段階での暫定的な評価なのでしょうか。それとも、最終的な評価結果なのでしょうか。（質）	奥村委員	スコーピング時点の暫定的な検討結果となります。
34	p.100-106	今回のような WG が追加開催されるようなセンシティブな案件に関して、代替案の評価項目のウェイト付けも代替案の比較評価も、現地のステークホルダーの意見を聞かずに調査団の意見だけで決めてしまって良いのでしょうか。本レポートを読んだ人が、NAT の原案ありきで、恣意的に評価をしているという印象を受けないでしょうか。例えば、Access to World Heritage Site (Service Convenience for Tourist) に関して、各オプションの差が大きいものに対して、Impact on World Heritage Area については各オプションの差が小さくなっております。（コ）	奥村委員	代替案の検討スコーピング（案）段階の WG に必要な検討として実施しておりますが、今後、SHM の中で丁寧に説明を行い、代替案に関する意見が確認された場合には、適切な協議と調査への反映を検討いたします。なお、世界遺産登録を受けた地域以外の隣接する場所では SHM が実施されており、SCA の参加などもありましたが、路線に関する反対意見等は確認されておりません。 また、Access to World Heritage Site(Service Convenience for Tourist)及び、Impact on World Heritage Area の配点につきまして、それぞれ上位計画との整合性と事業の持続性/実現可能性における環境社会配慮の視点の重要性に鑑み、他の項目と比べて 2 倍の配点としております。評価方法及び評価内容に関してましては、質問 No.28,29,39 (Access to World Heritage Site(Service Convenience for Tourist)) 及び質問 No.42,43(Impact on World Heritage Area) の回答に記載しております。
35	49、113	HIA の結果次第では、世界遺産区域を通過するルートについて再検討が必要となる可能性もあるかと思えます。その場合の対	石田委員	本事業における検討枠組みについては、FS（協力準備調査）段階と、DD（詳細設計）以降の段階とで役割や対応範囲を分けて整理する必要があると考えております。

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		<p>応方針や検討枠組みについて、現時点でお考えがあれば共有いただけますでしょうか。（質）</p>		<p>まず、FS 段階においては、HIA が最終的に承認されるまでに要する期間が現時点では不透明であることから、HIA の最終承認までをフォローすることを前提とはしていません。一方で、HIA の作成を進めつつ、SCA や UNESCO を含む関係機関との対話を通じて、想定されるルートが受容され得るか、またどのような論点や懸念が想定されるかといった見通しを把握することに努める考えです。これにより、次段階に進む際のリスクや検討課題を、可能な限り整理した上で判断できるようにしたいと考えております。</p> <p>他方、HIA の結果を踏まえた具体的な線形変更や事業スコープの修正といった対応は、DD 以降の段階で現実的に検討される事項であり、その場合には、円借款事業としての技術的・手続的対応が必要となります。こうした変更が、環境社会配慮ガイドライン上「重大な変更」に該当する場合等には、環境社会配慮助言委員会への再付議を含め、適切な対応を検討していく予定です。</p>
36	50～54	<p>カイロ市は宗教建築や時代ごとの建築物、生活文化としてのスーク（伝統的市場）や街構造が重なり合って、巨大な文化レイヤーになっているようです。今回の検討は、あくまで路線案のスコーピング段階におけるものであり、「世界遺産区域の地下を通らざるを得ない」という前提のもとで影響を評価しているように見えます。</p> <p>しかしながら、もし本当にそのルート以外の選択肢が残らないのであれば、世界の歴史的伝統と景観を誇る大都市が、文化遺産への影響を避けつつ地下鉄やトラムを整備してきた先事例から、どのような工夫や判断が</p>	石田 委員	<p>ご指摘のとおり、世界遺産登録を受けた都市においては、地下鉄・トラム等の整備にあたり、文化遺産への影響を回避・最小化するための多様な工夫と判断が国際的に積み重ねられてきています。</p> <p>本調査段階では、詳細な比較検討には至っていないものの、世界遺産 Property（コアゾーン相当）の地下を通過する鉄道整備の先事例として、以下の都市における取り組みが確認されています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ムンバイ（Victorian Gothic and Art Deco Ensembles of Mumbai） ● ローマ（コロッセオおよびフォロ・ローマノ直下） ● イスタンブール（ハギア・ソフィアを含む歴史地区） <p>これらの事例では共通して、歴史的建造物や地下遺構周辺に多数のセンサーを設置し、微小な振動、沈下、変位等をリアルタイムで常時監視しながら、施工方法や工程を柔軟に調整する体制が採用されてきました。</p> <p>すなわち、「世界遺産 Property の地下を通過せざるを得ない場合」であっても、深度設定、施工管理、モニタリング、考古学的対応を組み合わせることで、遺産への影響を許容可能な範囲に抑えながら公共交通整備を進めてきた国際的な実践事例が存在します。</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		行われてきたのかを参照することは、大きな示唆を与えるはずです。こうした国際的な知見を踏まえた検討は、本来欠かせないものではないでしょうか。いただいた資料の中には、こうした国際的な先行事例に関する検討が見当たりませんでした。 （コ）		本事業についても、今後の詳細検討段階においては、こうした国際的知見を参照しつつ、HIA等を通じて影響の許容性を多角的に検証し、必要な回避・低減措置を具体化していくことが重要であると認識しています。
37	94	地下鉄ルート概観図で、Alt2 St1はAlt3だと思われませんが、いかがでしょうか。（質）	石田委員	ご指摘頂いた通りですので、DFRにて修正いたします。
38	代替案の章	世界遺産地区の地下鉄ルート図（全体図、各ルートの個別図）については、縮尺の明示をお願いします。（コ）	石田委員	承知いたしました。DFRにて修正いたします。
39	101、105	評価項目のうち、世界遺産へのアクセスに関する配点についてお伺いします。（p.105 No.8）コアゾーン内で10点、同ゾーンのエッジで3点、バッファゾーンのエッジで1点とされていますが、これらの点数がどのような基準や考え方に基づいて設定されているのかについてご説明いただけますでしょうか。また、関連して騒音・振動（表12）についても、各配点がどのような理由で設定されたのかをお尋ねします。（質）	石田委員	世界遺産 Property 及びバッファゾーン内（エッジを含む）に予定されている駅配置数に基づき、10点満点で比例計算いたしました。 Alternative1で3駅配置されているため10点中10点。 Alternative2は2駅のため6.7点(10×2/3) Alternative3は1駅のため3.3点(10×1/3) Alternative4,5は世界遺産登録を受けた地域およびバッファゾーン内に駅を配置していないため、最低点の1点を付しております。 地下鉄を使った観光客のアクセスが至便な状況にあるかという視点で評価をしております。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
40	101、105	関連して騒音・振動（p.105 No.12）についても、各配点がどのような理由で設定されたのかをお尋ねします。（質）	石田委員	騒音・振動を受ける対象物の有無や距離を根拠にして配点しております。ルート上に周辺に住居などがほぼないケースで9点、一部で住居の下を通過するケースで5点、市街地の地下を長く走るルートに1点をつけております。
41	101、102	Connectivity with Line 6 について、首都圏の例では秋津駅と新秋津駅のように、駅同士が直接連結していなくても徒歩で乗り換え可能なケースがあります。このため、連結可能であれば10点、連結していなければ1点という現在の配点については、徒歩連絡の可能性をどのように扱っているのかが気になっています。ただし、提示資料にはスケールが示されていないため、各代替案において Line 4 の駅が Line 6 の最寄り駅からどの程度離れているのか、徒歩連絡が現実的かどうかを判断することができません。（質・コ）	石田委員	徒歩連絡の可能性については、現時点の比較表には反映しておりませんでした。ご指摘を踏まえ、DFR にて反映いたします。また、Line6 の駅位置およびスケール表示についても、DFR にて反映いたします。
42	101、105	評価基準の“Impact on world heritage area”が具体的に何を指しているのかについて伺います。同じ評価基準表には「騒音と振動の影響」という項目が別に設けられているため、そちらを指しているわけではないと理解していますが、もし騒音・振動以外のインパクトを対象とし	石田委員	ご指摘の騒音・振動のような個別の影響も間接的に含みますが、この項目は保護区（今回は世界遺産）という制度やゾーニングに対する包括的なインパクト（世界遺産を構成する遺跡や墓地などの Property との距離や地下横断の有無、周辺の駅関連施設設置など）として設定しております。包括的なインパクトの定義を含め、上記について DFR に記載いたします。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		<p>ているのであれば、どのような影響を想定されているのか、項目を挙げてご説明いただけますでしょうか。（質）</p>		
43		<p>“Impact on world heritage area”の評価について、案1が4点、案2が5点、バッファゾーンを通過する案3が8点、そしてバッファゾーンも通らない案4・5が10点とされていますが、案1から案3にかけての点数付けがどのような考え方や基準に基づいて設定されているのかをお伺いします。案4と5が世界遺産区域外であるため高得点となっている点は理解しています。（質）</p>	石田委員	<p>本項目(Impact on World Heritage Area)の評価については、制度で定められたゾーニングに対する影響の有無および程度を基本的な評価軸として、影響の内容や程度について定性的な評価を行った上で、各案間の比較による相対的な評価を行っております。</p> <p>具体的には、世界遺産 Property（コアゾーン相当）を完全に回避している案（Alternative4・5）を最も高く評価し、バッファゾーンのみを通過する案（Alternative3）、Property を通過する案(Alternative1・2)の順に評価点を設定しております。</p> <p>さらに、同一ゾーン内での比較(Alternative1・2)においては、通過延長や駅配置の有無、地表への影響の程度等も補助的要素として考慮し、最終的な点数を設定しております。</p>
44		<p>私の理解が十分でない部分があるかもしれませんが、“Impact of noise and vibration”の評価点について、以下の点をご説明いただけますでしょうか。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 案5が最も長いルートで、既に開発されたエリアを通過するため影響が大きいという趣旨であれば、Business/Residential disturbance と評価が重複する可能性はないでしょうか。 - また、案1には新駅建設が含まれ、世界遺産地区という歴史的建造物が多いエリアにおいて 	石田委員	<p>都市化された地域だから騒音振動を受けやすいというような因果関係がなりたつ（遠因的に重複する）側面はあるかもしれませんが、Business / Residential disturbance では騒音振動以外の、新たな都市インフラ導入による都市環境の負荷（人流による混雑・渋滞、工事フェンスによる営業障害等）を考慮しておりますので、Noise / Vibration とは別の要素として評価しております。</p> <p>また、Alternative1 や Alternative2 は、駅開削工事の周辺及び地下区間の地表に住居が少ないことから点数が高くなっております。歴史的建造物への振動の影響はモニタリング等が必要ですが、原則として建造物への影響が出ない工法（TBM 等）で行います。従いまして、世界遺産 Property を通過する場合にも配点が高くなっている代替案があります。</p> <p>また、Alternative3～Alternative5 にも長期的な道路交通の低減効果は認められる可能性があります。すでに都市化が進んでいて、中距離交通の移動経路上にもあたることから、Alternative1,2 の駅周辺の遺跡に対する道路交通負荷の</p>

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回 答
		<p>騒音・振動の影響が懸念されるにもかかわらず、案1や案2（世界遺産区域内を通過する案）に10点や9点が付与されている理由についてもご説明いただけますでしょうか。</p> <p>- さらに、案1・2の採点理由には「駅建設による短期的な悪影響はあるが、長期的には交通改善により周辺への影響が軽減される」と記載されていますが、案3～5については同様の長期的効果への言及が見られません。この点についても、評価の考え方を確認できればありがたいです。（質）</p>		<p>代替効果に比べると低いものと考えております。</p>
45	49、101	<p>案3や案5については、墓地の多い地域や既に開発が進んでいる区域を通過することなど一定の課題が指摘されています。しかし、世界遺産区域を通過しない代替案が少なくとも3案存在することを踏まえると、「他に選択肢がない」という状況ではないのではないのでしょうか。</p> <p>また、遺産地区へのアクセスが強調されていますが、案3は案1や案2と比較してもアクセス面で大きく劣るわけではないように見受けられます。そのため、アクセス評価の比重を含</p>	石田 委員	<p>Alternative3はコアゾーン・バッファゾーンを完全には回避しておらず、そのエッジを通る線形となりますが、環境社会配慮の観点ではAlternative1,2,3が僅差で並んでおり、ご指摘の通り、環境社会配慮の観点では、一定の競争力を有しております。</p> <p>これは、環境社会配慮の評価において、住民やビジネス、世界遺産への負の影響と、事業実施による環境への正の効果という異なる評価項目が存在しており、いずれの代替案も決定的な優位に至らないためです。</p> <p>そのため、上位計画と整合する6号線との接続や世界遺産に登録されたエリアへのアクセス性の項目が代替案選定において、より重要な差別化要因になると考えます。</p> <p>またAlternative3は一部区間で軍用地（防空司令部）の下を通る線形となっておりますが、国防上の観点から軍の許可の取得が極めて困難であるため、本ルートは実質的に選択肢とはなり得ないと判断しました。なお、Alternative3 Sta.1は細く複雑に入り組んだ路地と墓地に囲まれており、主要なモスクや教会があるエリアまで徒歩で2km強（35分ほど）、かかることから、徒歩や二</p>

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		め、案4・案5もあわせて評価方法を改めて検討する余地があるのではないのでしょうか。（コ）		<p>次交通でのアクセスは容易ではないと考えます。</p> <p>一方、Alternative4,5はコアゾーン・バッファゾーンを完全に回避する線形のため、ゾーン通過区間のみを評価する場合は最も好ましい案と言えます。しかしながら、世界遺産登録を受けたエリアを大きく迂回することに伴う地形・周辺環境上の制約による負の影響（安全性・アクセス性の低下、住民・ビジネスへの支障）がゾーンを回避することによる正の効果を大きく上回るため、実現不可能と判断いたしました。</p>
46		<p>駅舎と観光の関係が十分に整理されていないように思われます。代替案比較では「世界遺産へのアクセス」が高い比重で評価されていますが、観光が主として地下鉄によって行われるという前提は、観光動線の実態を踏まえると再確認が必要かもしれません。</p> <p>旧カイロ市街は広く、1つあるいは2つの駅で主要遺産すべてにアクセスできるわけではありません。実際には、徒歩、車、バス／ミニバス、マイクロバス、タクシー（Uber等を含む）といった二次交通が一般的に利用されており、駅が多少離れていても大きな支障にはならないのではないのでしょうか。バッファゾーン周辺から徒歩で主要遺産にアクセスできる可能性もあり、外周駅プラス二次交通で十分な利便性が確保できるように思わ</p>	石田 委員	<p>カイロ歴史地区は、交通量の多い幹線道路をまたいで南北に広がっており、複雑な路地が入り組む旧市街地が形成されているため、公共交通によるアクセスが悪いという現状があります。</p> <p>また、ご指摘頂いたミニバス、マイクロバス、タクシー等の利用は観光客にとって容易ではなく、狭隘な路地空間でのこれらの二次交通の増加は、渋滞や大気汚染の悪化を招く懸念があります。</p> <p>本事業は全線地下のメトロ事業であり、コアゾーン区間の線形及び駅施設はいずれも既存道路に沿って配置されることから、地表の歴史的建造物等への影響は、工事期間中の道路沿道における騒音・振動や、駅出入口・換気塔等の付帯施設整備に伴う一時的な粉塵等に限られます。</p> <p>さらに、本事業の実施により、ナイル川西岸のピラミッド地区及び大エジプト博物館とカイロ歴史地区が乗換えなしで接続されることとなり、来訪者のアクセス利便性の向上が期待されます。</p> <p>世界遺産登録を受けたエリアへのアクセス性を向上させる観点から、コアゾーン内に駅を設置することは一定の合理性を有し、上位計画にも整合すると考えられます。</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		<p>れます。コアゾーン直下に駅を設けるメリットは限定的であり、コアゾーンを避けることはユネスコの方針にも合致し、国際社会からの信頼確保や将来の保全状況評価の観点からも望ましいと考えます。（コ）</p>		
47	P95	<p>案1の Sayeda Nafesa 駅周辺は、世界遺産コアゾーン内で既存道路上では無い場所の様に見えますが、当該線形案が選定された理由はなんですか？コアエリア内の事業は極力抑制した方がよいのではないのでしょうか。（質・コ）</p>	林委員	<p>2026年2月6日の全体会合でご説明差し上げたとおり、Sayeda Nafesa 駅は、現在実施されている開発事業の一環として建設された新設道路の沿道に位置しております。 本開発事業は、カイロ歴史地区へのアクセス性を向上し、当エリアを再生することを目的とするもので、Sayeda Nafesa 駅の設置は大統領府からの要請となります。</p>
48	P96	<p>案2の Sayeda Aisha 駅の南部分は、道路線形からずれる場所にルートが選定されていますが、この線形になった理由はなんですか？コアエリア内の事業は極力抑制した方がよいのではないのでしょうか。（質・コ）</p>	林委員	<p>Sayeda Aisha 駅の北側は幹線道路であり、道路交通への影響を最小限とする必要があります。また、当該幹線道路では既存高架橋の杭が地中に残置されていることから、道路下を通過するルートの施工には制約があります。これらの条件を踏まえた検討の結果、現在の位置（バスターミナル直下）が設定されています。</p>
49	P97	<p>案3の Air Defense Command の左側の道路上に線形をとれば、Air Defense Command には直接線形がかからないように思いますが、そういう形の線形は難しいということでしょうか？コアエリア内の事業は極力抑制するという意味では、この案は検討に値するように思いました。</p>	林委員	<p>防空司令部施設西側の道路は陸橋となっており、橋脚直下に線形を配置することを回避することを考慮し、Alternative3の線形を設定しております。 また、防空司令部に近接する区間において最小曲線半径を採用していることから、西側の陸橋と防空司令部の双方を同時に回避することは極めて困難となっております。このような制約条件の下では、陸橋の西側コアゾーン内を通過する以外に成立可能な線形の設定が現実的に見込めないと判断いたしました。</p>

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		（質）		
50	P101	<p>Table3.4.2 のウエイトですが、今回追加 WG になったそもそもの理由としての世界遺産へのインパクトの評価のウエイトが低いように思います。Table 3.4.4 を見ると、Line6 や世界遺産へのアクセス性の良しあしで決まっている様に見受けられます。</p> <p>（コ）</p>	林 委員	<p>世界遺産への影響については、「Impact to World Heritage Area」として 10 点が配分されておりますが、これは土地収用や騒音振動等と同様に、事業の成立性に直接関わる主要な環境社会リスクの一つとして、同等の重みで評価しているものです。</p> <p>一方で、実際の評価結果を見ると、世界遺産関連を含む環境社会配慮カテゴリーにおいては、各代替案間のスコア差が小さく（例：Alternative1：40.0、Alternative2：39.2、Alternative3：39.4）、総合的な環境社会影響の観点では大きな優劣が生じにくい結果となっております。</p> <p>このため、最終的な代替案の差別化においては、Line6 との接続性や利用人口など、交通ネットワーク上の機能性および需要面の要素が相対的に重要な判断材料となったものであり、世界遺産への配慮が軽視されたものではありません。</p> <p>その他、エジプトの上位計画である国家戦略との整合は重要な観点であると考えます。</p>
51		<p>保護地域への事業の実施の場合、JICA ガイドラインの 5 条件の適用可否の判断と代替案評価のプロセスには、一考の余地があると思いました。今回のケースは、様々な外的要因があることは推察しますが、代替案の項目の抽出や重みづけのところで今後改善の余地があるように感じました。（コ）</p>	林 委員	<p>JICA 環境社会配慮 GL 運用見直しの一環として検討させていただきます。</p>
【スコーピングマトリクス】				

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
52	127～129	<p>世界遺産地区における工事時の負のインパクトについては、スコーピング・マトリックスで指摘されている項目も拝見しました。私の理解が十分でない部分があるかもしれませんが、以下の点についても特に注意して工事を実施する必要があるのではないのでしょうか。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 地下工事に伴う振動 - 駅舎建設に伴う工事ヤードの配置 - 土砂搬出・資材搬入に伴う交通影響 - 未知の地下遺構のリスク - 地下水管理の強化 - 駅出入口デザインの景観調和 - 工事ヤード配置の最適化（遺産地区内に置かない、生活・観光動線を避ける等） - 3D モデル等を用いた立体的な地盤把握 - 他路線で検討されたような露天商・飲食店・土産物店・日用品販売店などへの配慮（コ） 	石田委員	<p>以下、ご回答いたします。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 地下工事に伴う振動：モニタリングや必要に応じた対策（低騒音・低振動車両の導入、施工時間の検討等）を行います。 - 駅舎建設に伴う工事ヤードの配置：建設ヤードは各駅のエリア内や追加的な箇所を確保します。 - 土砂搬出・資材搬入に伴う交通影響：一時的な交通渋滞は発生が予測されるため、交通誘導員の配置などを検討いたします。 - 未知の地下遺構のリスク：可能性があります。DFR や HIA の中で、施工中に未知の地下遺構が見つかった場合の対応策について検討いたします。 - 地下水管理の強化：EIA 調査では地下水の利用等は確認されていませんが、モニタリングは行います。 - 駅出入口デザインの景観調和：詳細計画(DD)等の段階で検討いたします。 - 工事ヤード配置の最適化（遺産地区内に置かない、生活・観光動線を避ける等）：そうした配慮はなされます。 - 3D モデル等を用いた立体的な地盤把握：詳細設計段階において FEM (Finite Element Method：有限要素法) 解析を用いた地盤変位予測等を実施する予定です。 - 他路線で検討されたような露天商・飲食店・土産物店・日用品販売店などへの配慮：確認された場合は、エンタイトルメントの対象になります。
53	128、129	<p>住民やコミュニティに与える影響についても丁寧に評価していただきたいと思います。地下鉄駅が世界遺産地区内に設置される場合、観光客の増加が見込まれ、交通混雑による生活環境の悪</p>	石田委員	<p>現状、ピラミッドのようなオーバーツーリズムが発生するようなランドマーク的な遺跡は分布しておらず、周辺的生活環境の悪化までの強い因果関係は考えにくいと評価しております。今後、旅行者が大幅に増加した際には、公共交通の拡充や道路管理手法の改善などを通じた周辺コミュニティの影響緩和策が取られるように、実施機関が道路管理者やカイロ市などに申し入れを行</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		<p>化も想定されるのではないのでしょうか。こうした点についても検討に含めていただければと思います。</p> <p>さらに、世界の多くの著名な観光地ではオーバーツーリズム対策が課題となっている事例も見られますので、これらの教訓を中期的な影響評価や対策に反映していただくことも有益ではないかと考えます。（コ）</p>		<p>うことを提案いたします。オーバーツーリズムについて、DFRに記載いたします。</p>
54	P131	<p>コアエリア建設中の中コアエリア内の建築物等への工事に伴う影響などを詳細に検討していく必要があると思われます。（コ）</p>	林委員	<p>原則的に地下でのトンネル工事（TBM）は直接的な建築物への影響を与えないのですが、主要な登録された遺跡の周辺などでは必要に応じてモニタリングなどを検討いたします。また、地表開削部は、建築物からの距離を十分に確保する等の方針で実施される予定です。</p>
【環境配慮】（汚染対策、自然環境等）				
55	p.127-128	<p>2024年10月WGの際の論点3にあげられましたが、地下水・水利用状況については、供用時の評価も必要と思います。（質）</p>	鋤柄委員	<p>承知しました。DFRに反映させる予定です。</p>
【社会配慮】（住民移転、生活・生計、文化遺産、景観、少数民族、先住民族、労働環境等）				
56	PREPARATORY SURVEY ON GREATER CAIRO METRO LINE No.4 PHASE 1 EAST EXTENSION PROJECT	<p>メトロ事業における景観対策如何？</p> <p>特に、世界遺産地域のメトロの駅（入り口などの新設構造物）の景観配慮策如何？（質）</p>	小椋委員	<p>完成後に地上から見える部分は乗客用の出入口階段と換気口のみに限定される予定です。また、これらの階段や換気口は、詳細設計段階において周囲の都市構造に倣い、歴史的アイデンティティを維持するようデザインされる予定です。</p>

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回 答
	SCOPING REPORT (updated with World Heritage Site section) MARCH 2026 (以下、 「PREPARATO RY SURVEY REPORT (MARCH 2026)」) 3.4 World Heritage Area			
57	PREPARATORY SURVEY REPORT (MARCH 2026) Table 4.1.2 Policy Gap Analysis between the JICA Guideline (2022) and Egyptian Domestic Legal Framework 8. Involuntary Resettlement and Loss of Livelihood P119	<p>“ (Gaps and Measures) All workers with or without official contracts will be entitled to compensation based on their monthly salary. They will also be trained to find alternative work.”と記載がありますが、正式な雇用契約のない被雇用者をどのように特定し、どのような補償を行う想定でしょうか？（質）</p>	小椋 委員	<p>労働者の特定に関して、一般にエジプトの商店などでは正式な雇用契約が結ばれていないことも多く、対象者の特定には現地確認や事業主への聞き取りが中心になります。</p> <p>その上で、実際に収入減が確認できる場合に限り、影響の程度に応じた一時的支援を検討し、必要に応じて代替雇用情報提供や研修を検討することを RAP のモニタリング計画に追加いたします。</p> <p>また補償内容は契約の有無ではなく、従事内容・期間・生計依存度などの一貫した基準で評価する想定です。他方で、今回の事業では、こうした補償の発生（生計に関する住民移転の発生）は限定的であることが想定されております。</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
58	<p>(参考)【回答表】エジプト国カイロ地下鉄四号線第一期東部延伸事業（協力準備調査（有償））SC案 P18</p> <p>PREPARATORY SURVEY REPORT (MARCH 2026) 5.3.4 Socio-Economic Study (SES) (1) Census and Household Budget and Living Survey P139</p>	<p>一昨年の同事業の回答表（2024/10/11付）では、次の記載で回答をいただいています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「権利所有者とは、用益権所有者、利用権者、居住権保有者、抵当権者、事業権者、土地賃借権者を含む。」という記載があるため、法制度の概念としては、該当する様な権利が存在している可能性があります。 ・不動産登記制度はありますが、カイロ市の全ての土地が登記されているわけではない。 <p>一方、PREPARATORY SURVEY REPORT (MARCH 2026) P139 には、次の記載があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> √Those who have formal legal rights to land (including customary and traditional land rights recognized under law); √Those who don't have formal legal rights to land at the time of census but have a claim to such land or assets and; √Those who have no recognizable legal right to the land they are occupying (Lessee, shop owner, peasant farmers, fishermen etc.) excluding 	小椋委員	<p>No.57 の回答のとおり、エジプトでは正規の契約が結ばれていない雇用形態が多いです。また不動産の登録制度もあるものの、すべての土地が登記されているわけではなく、「正規」の権利者の特定が難しい状況も想定されます。本事業においては、「正規」と「非正規」にかかわらず、影響の程度（例えば影響する面積等）に応じて、同じ単価を使うなど、格差が生じないように配慮することを RAP のモニタリング計画に追加いたします。</p>

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		<p>subsequent inflows of people of COD (Cut Off Date).</p> <p>(2) Cadastral/Property Survey Cadastral, property, and land surveys will be conducted on assets owned by all affected persons of the project site and will be conducted to confirm the types of assets that will be physically and economically affected, their quantities, and whether they are legal or illegal.</p> <p>「すべての土地が登記されているわけではない」中で、不動産登記や地積図(Cadastral Map)がない区画においては、正規の土地所有者やその他の権利（用益権、利用権、居住権など）をどのような手法や判断基準で正規・非正規の権利者を特定しますか？（質）</p>		
59	<p>PREPARATORY SURVEY REPORT (MARCH 2026) Chapter 2 2.5.11 Social Status (3) Local Livelihood</p>	<p>写真にあるような店舗を構えた商店以外に Street Vendor（露天商）はいませんか？もし存在するようであれば、メトロ工事の影響による営業補償の対象になりますか？（質）</p>	小椋 委員	<p>RAP 調査を実施して露天商などの状況を確認し、事業影響を受ける場合には補償の対象として検討いたします。</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
60	2 月全体会合資料 p.111	エジプト最高考古評議会(SCA)の「原則承認」の内容は何でしょうか。 p.111 の A~E の検討を経て、更なる HIA が求められている段階と思います。 今後、その結果を SCA, WHC, ICOMOS が精査し、勧告を出す、という手順と思いますが、「原則承認」とは何を指しているのでしょうか。（質）	鋤柄委員	提示したルート案を含む事業概要のレポートを SCA が確認して、原則的に当該事業の調査を進めることに同意した状態です。 今後、HIA を含む調査結果に基づいて詳細な検討がなされる状況です。
61	p.36	世界遺産の地図が間違っていると思います。（コ）	鋤柄委員	ご指摘の通り地図が左にずれておりましたので、DFR で修正いたします。
62	p.90	遺産地域の指定地域の詳細は、未詳であるとのことですが、いつ確定するのでしょうか。 或いは、いずれかの地図を使用することを、SCA と合意するのでしょうか。 詳細調査開始までに間に合いますか。（質）	鋤柄委員	世界遺産の Property 及びバッファゾーンは、SCA から提出され、現在 UNESCO の Website に掲載されている分割図面が正式なものとなります。 他方、本分割図面では境界が不鮮明であることを受け、URHC(Urban Regeneration Project for Historic Cairo, under UNESCO) や NOUH(National Organization for Urban Harmony, under the Ministry of Culture) 等国内外の機関により境界線の見直しが行われてきましたが、エジプトの国内情勢の影響を受け、世界遺産（カイロ歴史地区）の境界を示す統合的な地図のエジプト側での最終承認には至っておらず、従い、確定時期につきましても明確ではありません。 UNESCO の Website に掲載されている分割地図が、唯一 SCA の承認を受けているため、本検討においては当該地図を使用しております。
【ステークホルダー協議・情報公開】				
63	PREPARATORY SURVEY REPORT (MARCH 2026) Chapter 3 ALTERNATIVE	SC 段階で考えられる代替案の選定プロセスにかかるステークホルダーは誰が対象でしょうか？ 世界遺産区域を通過することに対する反応如何？	小椋委員	機関としてエジプトの世界遺産の保全や UNESCO との調整を担当する SCA(Supreme Council of Antiquities)を中心とした調整や相談を NAT が実施しております。 加えて、JICA 調査を通じて日本やエジプトの学術専門家、現地 UNESCO 事務所などからの情報収集や意見聴取を行っております。

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回 答
	DISCUSSION P69~	また、ステークホルダーの関与の手法（例：パブリックコメント、ワークショップなど）如何？（質）		<p>世界遺産以外の地域で隣接する場所では SHM が実施されており、SCA の参加などもありましたが、路線が世界遺産の Property（コアゾーン相当）を通過することに対する反対意見等は確認されておりません。</p> <p>また、本事業の直接的な影響を受ける世界遺産の Property（コアゾーン相当）に居住する住民は限られている（住居はほとんどない）状況ですが、主にモスクや関係するステークホルダー（墓地の所有者等）を対象にしたステークホルダー協議（またはフォーカスグループ協議）の実施を予定しております。</p>
64	PREPARATOR Y SURVEY REPORT (MARCH 2026) 5.3.14 CONSULTATIO NS P142	<p>PCM が 2025 年 5 月と 9 月に開催と記載がありますが、その結果（PAPs を含む関係者の反応）如何？</p> <p>この反応が補償方針(Entitlement)に、どの程度反映されますか？</p> <p>同国では民地の地下利用にかかる補償制度がない（前回 WG）との回答を踏まえ、PAPs の所有する民地の地下利用に対する反応についても知りたいです。（質）</p>	小椋 委員	<p>5 月には 3 回（3 か所）PCM/SHM を実施しました。その内、1 か所（7 番駅周辺）では 7 番駅の位置を変えてほしい、もしくは駅自体をなくしてほしいとの意見が住民から寄せられました。工事期間中の騒音や安全対策への不安が背景にあったようです。同時に住民からは代替の駅位置が 2 か所提案されました。</p> <p>実施機関は代替案の採用が技術的に可能か検討した結果、代替案では難しいとの判断に至りました。またその後住民代表との丁寧なやり取りを続け、工事期間中の騒音対策や安全対策について住民側に伝えた結果、3 月末時点で追加の要望等は寄せられておりませんが、引き続き状況をフォローして参ります。</p> <p>もう 1 か所（ニューカイロ周辺）では、終点（デポ）に向けて高架になる案が提案されておりますが、住民側からは地下にしてほしいとの意見が寄せられました。その理由として、施工中の騒音や地価の下落が挙げられているところから、地上よりも地下の方が望ましいと考えられていると思料します。</p>
65	p.142-143	<p>ステークホルダー協議がすでに 2025 年の 5 月と 9 月に実施されているようですが、その議事録及び参加者リストは入手されているのでしょうか。</p> <p>その際に、ステークホルダーから世界遺産地域に関するコメントなどは提示されたのでしょうか。（質）</p>	奥村 委員	<p>SHM の議事録と参加者リストは入手しております。</p> <p>2 回目の SHM の 2 か所において、世界遺産に関するコメントがありました。1 か所目（Manshiyet Naser : MN 近く）では、「MN は歴史がある」とのコメントに、社会的影響に十分配慮する旨、実施機関は回答しました。</p> <p>2 か所目（New Cairo 付近）では、「NAT は UNESCO と連携した方がよい」とのコメントに、実施機関は「すでに連携を継続しており、世界遺産に配慮して、HIA, AIS, GPR といった追加の専門的な調査を実施している」と回答しました。</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
66	p.142-143	2025年の5月と9月に実施されたステークホルダー協議では、貧困層などはどのように招待・参加していたのでしょうか。例えば、Manshiyat Naserの住民はステークホルダー協議には参加していたのでしょうか。（質）	奥村委員	現地の新聞に、開催日と場所が記載された広告（アラビア語）が掲載されました。Manshiyat NaserのSHMでは1回目75名、2回目80名が参加しました。住民（男女共）、地域の責任団体（政治）の代表、NGO代表、若者代表、医者などの人々が参加し、発言やコメントをされていました。また世界遺産Property（コアゾーン相当）を対象として、追加でSHMを2回開催する予定です。
67	141～145	事前配布資料では、ステークホルダー協議に関する記述が日程と参加者層の概要にとどまっております。協議の枠組み全体を把握するには、現時点の情報だけでは十分に理解できない部分があるように見受けられました。世界遺産地区内で地下鉄を建設するにあたっては、SEP(Stakeholder Engagement Plan)あるいはそれに準じた計画を策定し、ステークホルダーの特定と分析、協議の目的・方法・日程、弱者・脆弱者への配慮、情報開示の方法などを体系的に整理する必要があるように思われます。（コ）	石田委員	これまで実施したSHMでは、大衆的に多くの人々が知る新聞に広告を掲載し、貧困層等を含め誰もがSHMに参加できるようにしました。質疑応答も時間制限を設けず、反対意見も聞き取り対話を続け、苦情も受けつけております。今後もステークホルダーの特定と分析、エンゲージメント戦略（いつ、だれに、どのように等）、情報の開示、脆弱者への配慮などを整理したうえでSHMを実施するようにし、その内容をDFRに記載いたします。
【その他】				
68	P.7	1.1 Background の Population Growth and Traffic Congestion in Cairo の最後の行にある ODA Yen Loan の Yen は不要ではないか(有償資金協力なら ODA loan のはず)。	谷本委員	DFR で修正いたします。

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		<p>（同じページの）最後の行の GOPP は、（P.8 の脚注に General Organization for Physical Planning とあることから） New Administrative Capital(NAC)と同様に、 General Organization for Physical Planning(GOPP)と示すこと。</p> <p>（コ）</p>		
69	--	<p>文中に、graveyard（個人のお墓/教会などに隣接されたお墓）、cemetery（複数のお墓が集まっている墓地）、tomb/thumb（単独のお墓）、burial yard/bury yard（埋葬地）といったお墓に関する言葉がいくつかでてくるが、使い分けを明確にはしていないか。（コ）</p>	谷本委員	<p>現地では厳密な定義付けはなされておりましたが、基本的に cemetery の使用が多いため、DFR においては、個別の墓ではなく墓地を表す場合には cemetery で統一するようにいたします。</p>
70	p.145-146	<p>今回は SC WG ですが、助言の確定は4月の全体会合となります。助言対応を経たうえでの世界遺産区間についての調査（HIA を含む詳細なもの）期間をどれだけ予定しているのでしょうか。スケジュールを見ると、大部分終了しているように見えますが、調査期間は十分あるのでしょうか。（質）</p>	鋤柄委員	<p>助言委員会での助言を受けて必要な調査期間を再確認する予定です。現段階では、SCWG の助言が確定してから必要な調査の TOR を設定し、3 か月程度を目途にして、HIA のドラフトやステークホルダー協議開催を含めた調査を実施する予定です。この期間をもって調査期間としては十分なものと考えております。</p>
71	p.48	<p>事業の要請が完全に世界遺産地域のコアゾーンである場合、この要請案件は保護地域外では不可能なことになります。回避を十分</p>	鋤柄委員	<p>スクリーニングフォームでは文化的遺産が該当項目として選択されていましたが、要請時点から調査開始後しばらくは、実施機関から世界遺産 Property（コアゾーン相当）との具体的な関係性について説明がなかったこともあり、当初は個別の遺産レベルでの影響を想定しておりました。そのため、都市的広</p>

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回 答
		検討した上で、代替案がない場合の例外規定はありますが、上の要請である場合、ガイドラインが形骸化しかねない恐れがあります。事前のスクリーニングなど、対策が必要と思います。（コ）		がりを持つ世界遺産との関係性についての問題認識が、調査の進展に伴って顕在化したという経緯があります。 本件は、スクリーニング制度そのものの不備を示すものではなく、世界遺産のように面的広がりを持つ文化遺産を対象とする場合には、要請段階において、その空間的関係性や回避可能性について、より踏み込んだ確認と共有が重要であることを示す事例であると認識しております。
72	p.101	101pの to World Heritage ですが、on だと思います。（コ）	石田 委員	ご指摘の通りですので、DFR にて修正いたします。
73		世界遺産コアエリアでの建設工事中に、新たな遺産が見つかった場合はどのように取り扱うのでしょうか？（質）	林 委員	実施機関が SCA に報告して、SCA の確認を経てからの指示を仰ぐこととなります。国内法の Law No.117 (1983) Antiquities Protection Law の 23 条、24 条で、遺跡を発見した者は速やかに SCA へ報告する義務があり、国家が土地の収用、管理・保護を行う権限を持つとされております。現地での聞き取りの範囲では工事の中断も SCA が判断いたします。