

第4回環境社会配慮審査会

日時 平成19年6月11日(月) 15:10~17:25

場所 JICA本部11階I会議室

出席委員 (敬称省略)

委員	石田 健一	東京大学海洋研究所海洋生命科学部門助教
委員	織田 由紀子	日本赤十字九州国際看護大学教授
委員	菊地 邦雄	法政大学人間環境学部教授
委員	小林 正興	大阪府環境農林水産総合研究所 企画調整部 企画課
委員	田中 充	法政大学社会学部及び政策科学研究科教授
委員	長畑 誠	いりあい・よりあい・まなびあいネットワーク代表
委員	中村 玲子	ラムサールセンター事務局長
委員	野村 徹	日本シンガポール石油化学㈱ 代表取締役
委員	長谷川 弘	広島修道大学人間環境学部人間環境学科教授
委員	平山 義康	大東文化大学環境創造学部教授
委員	真崎 克彦	清泉女子大学地球市民学科准教授
委員	村山 武彦	早稲田大学理工学術院創造理工学部教授
委員	柳内 龍二	個人コンサルタント

欠席委員

委員	中山 幹康	東京大学大学院新領域創成科学研究科国際協力学専攻教授及び専攻長
委員	原嶋 洋平	拓殖大学国際学部准教授
委員	藤倉 良	法政大学人間環境学部教授
委員	藤崎 成昭	(独)日本貿易振興機構アジア経済研究所新領域研究センター次長

事務局

	木下 俊夫	独立行政法人国際協力機構 企画・調整部次長 兼 ジェンダー・環境社会配慮審査グループ長
--	-------	--

渡辺 泰介	独立行政法人国際協力機構	企画・調整部	ジェンダー・ 環境社会配慮審査グループ	環境社会配慮審査チーム長
比嘉 勇也	独立行政法人国際協力機構	企画・調整部	ジェンダー・ 環境社会配慮審査グループ	環境社会配慮審査チーム
村瀬 憲昭	独立行政法人国際協力機構	企画・調整部	ジェンダー・ 環境社会配慮審査グループ	環境社会配慮審査チーム
宮崎 明博	独立行政法人国際協力機構	企画・調整部	ジェンダー・ 環境社会配慮審査グループ	環境社会配慮審査チーム

委員・事務局以外の発言者

羽地 朝新	(株)日本開発サービス			
升本 潔	独立行政法人国際協力機構	地球環境部		
宮地 豊	独立行政法人国際協力機構	社会開発部		
鎌田 寛子	独立行政法人国際協力機構	国際協力専門員		

村山委員長 それでは、第4回の審査会を始めたいと思います。

第一議題については、全体で1時間程度とさせていただきたいと思います。最初に30分程度地球環境部からご説明をいただいて、後、質問、コメントをさせていただければと思います。よろしく願いいたします。

升本 JICA地球環境部、第2グループ升本と申します。本日は、マケドニアのスコピエ下水道改善計画調査、開発調査でございますけれども、この事前調査の簡単なお説明をさせていただきたいと思います。お手元、環境配慮サマリーが配られていると思います。また、その別添として、案件概要の補足資料というものを添付しております。

本日、まずパワーポイントで、全体の雰囲気をご紹介して、その後に少し足りない部分について、環境配慮サマリーに基づいて補足説明をさせていただこうというふうに思っております。ちょうどこの事前調査、2月末から3月にかけて実施しまして、私が調査団長として行ってまいりました。

マケドニアという国ですが、旧ユーゴスラビア共和国の1カ国、バルカン半島の中央部、北はセルビア、東ブルガリア、西アルバニア、南ギリシアと、4カ国と国境を接している内陸国

です。このうちのスコピエというのが首都で、今回の開発調査の対象ということになります。マケドニアは小さい国ですが、大陸性、地中海性、山岳性など、いろいろ異なった気候条件下にあります。

マケドニア国の、ざっとした概要でございますけれども、国際的にはマケドニア旧ユーゴスラビア共和国という名称になっております。マケドニア自身はマケドニア共和国にしたいというふうに考えているようなんですが、ギリシアとのいろいろな対立関係もございまして、国際的にはマケドニア旧ユーゴスラビア共和国という名称になっております。面積が2万5,700平方キロということで、九州の3分の2程度、人口は200万を超えたぐらいです。そして、首都のスコピエが約50万、最近ちょっとふえて56万ともいわれていますが、それぐらいの規模の国ということになります。言葉がマケドニア語で、宗教は主にキリスト教ということになります。一部イスラムが入っています。

主要産業は基本的には農業ということになります。経済的には旧ユーゴスラビア共和国の中で非常におくれておりました。農業等の一次産品が中心ですが、鉱山が結構あるということで、そういう天然資源が一つの産業になりつつある。経済成長率が4%程度です。これも昔、旧ユーゴから分かれた当時は非常に経済不況だったのでございますけれども、最近旧ユーゴ地域との交易が再開したということで、穏やかながらも経済成長を続けているということです。ただ、失業率はまだものすごく高いということになります。一つの理由は、98年から99年にコソボの紛争がございまして、そのとき大量の難民が流入したこと、あるいはユーゴスラビア、旧ユーゴの各国、あるいは欧州との交易が阻害されたということがあつたということです。貿易の相手は基本的にはヨーロッパ圏になります。

地勢的にはどういう地勢かということ、先ほど申しましたように周囲は4カ国と国境を接して、内陸国です。国土全体ですごく山が多くて、山岳部丘陵地帯が多く、山岳部は主に2,100から2,700メートルといわれています。こちらの辺りがたしか一番高い山があり、2,700ぐらいです。川が、主要なのは、これから説明するバルダール川というのが流れています。ほかの川もありますけれども、基本的にはバルダールが一番メインということです。バルダール川はこの後ギリシアを通過してエーゲ海に進んでいきます。スコピエはここなので、下水処理場をここへつくと、当然バルダール川への排水がきれいになるということの一つの大きな目的としてやっています。あと、湖が小さいのと、オフリド湖という、世界遺産に指定されたきれいな湖があります。ここにももう一つ湖があります。ただ、流域としてはバルダール系とは別のところにあります。地震はかなり大きな地震が起こるところにありまして、1963年にスコピ

工に大きな地震がありました。

土地利用の状況につきましては、国土の約4割が森林、フォレストと書いてあります。農業用地が約50%で、そのうちの半分が牧草地、残りの半分が耕作地という使い方です。これがバルダール川です。

では、水資源はどういうふうに使われているかということですが、まずマケドニアは降水量が年間大体500ミリ程度で、どちらかといえば少ない降水量です。国土全体が半乾燥地ということで、現在は、飲料水源として主に地下水が使われていますが、表流水も工場廃水等で汚れてきておりまして、地下水汚染が進んでいるともいわれています。実際有効な淡水資源のうち、34%が農業用、11%が工業、約10%が生活用水として活用されているということです。

これが主要河川の状況で、これはマケドニア国内の流域面積延長です。バルダールがほかの河川よりも、流域面積、流量をとっても最大ということです。

これは河川などの水質の種類の基準です。マケドニアは排出基準は定まっていらないのですが、こういう環境のカテゴリー、環境基は定められておりまして、これを農業森林水経済省、あるいは環境省が水質モニタリングネットワークによって監視している、約60カ所のネットワークポイントがあるということです。

こちらの辺りは利用別に指定がされています。バルダール川で見ると、地名でわかりにくいのですが、基本的には上流部からです。上流からおりてきて、スコピエ市があって、どっと下流に下っていく形になります。指定の水質は上から最初は一番厳しい水質で、少し緩くなって、スコピエの後で少し緩くなり、また戻る。ただ、実際それがちゃんと達成できているかということ、この一番右端を見ていただくとわかるのですが、必ずしも指定水質を達成している状況にはありません。

これは少しわかりにくい表なのですが、上流から見て右側が指定水質、左側が実際の水質ということになります。ここにあるように、 が青、 が緑、 が黄色、 が赤、ここだと指定が黄色だけれども実際は緑、本当のご参考ですが、全体的に必ずしも水質基準が守られていないということになります。

では、実際スコピエ市で川がどうなっているかということですが、市の中心部でここにストーンブリッジという橋がありまして、そのあちら側がオールドバザール、こちらが大きなショッピングセンターがあり、繁華街になっていて、この橋の下をバルダール川が流れているという形になります。

これが橋で、今、写真に写っていました石の橋の上から上流方向に向けて写真を撮ったもの

です。ここを川が流れているのですけれども、こちらの辺りは藻です。水量はかなりあります。少し濁っていて、真ん中に草のような藻がたくさんはえています。

これが先ほどのポイントから少し下流、ガジババという地区ですけれども、ここは工業地帯、工業地帯といっても大した規模ではないのですが、一応工場が点在しています。

これが今、少し見えた橋から下流方向を撮影したものです。

ここにも少し見えるかと思いますが、ここに汚水がそのまま直接排出されています。

これもここからは見えませんが、この左手のずっと先に、後ほど説明します処分場の予定地があります。

これは今の右手を見たものです。川があって、この辺りに、いろいろなごみが散乱しております。今回は一応水質ですが、ごみ問題も一つマケドニアの大きな問題になっております。

これは下水処理場、先ほど遠くに示しました下水処理場の建設予定地の近辺です。先ほどの市の中心部から約5キロ離れています。基本的には下流側です。ここも先ほどと一緒に汚水が直接排出されております。

これも今のところから上流側を見て写した写真です。

これはずっと下り、スコピエ市ではありません。国内のほぼ中部にあるバレスというまちですけれども、スコピエから約40キロぐらい下ったところにあります。これはバルダール川がこちらからざっと流れてきています。基本的には河川敷で、こんな感じですがけれども、農業が営まれています。基本的にはこの川の水を使っているということです。

案件の概要ということですが、これは最初のキックオフミーティングです。運輸通信省の中で行いました。運輸通信省のほか、本件の共同実施機関である環境都市計画省、スコピエ市、スコピエ上下水道公社の方が集まってきております。また、実施機関ではないですが、水利用に深くかかわる農業森林水経済省の方もここに同席しています。ちなみに、この人が大臣で、29歳という若い方です。この現職につく直前は上下水道公社の総裁を務めていたという方で、本件についても非常に熱心な方です。

調査の目的でございますけれども、バルダール川の水質改善というものを上位目標にいたしまして、本格調査として4つの目的を上げています。1つは、全体的な排水管理の、大ざっぱな、ベーシックなプランをつくること、そのベーシックプランに沿った形で下水道施設のフィージビリティスタディを実施する。そして、組織制度・財政面に関するアクションプランも策定する。そして、4つ目が工場廃水管理及び水質モニタリングに関するアクションプランを策定するという内容になっております。正直、マケドニアは特に下水道施設に対するフィージビ

リティスタディに非常に期待をしているところでございます。

調査対象地域はスコピエ市ということです。特にスコピエ市の市街地域を中心に考えております。

これがスコピエ市の行政区域です。市に10区ありまして、行政面積が570キロ平米ということで、実はこれはすごく広くて、東京都が600ぐらいなので、東京と同じぐらいのところに50万人しかいない。ちょっとわかりにくいのですが、基本的には市街地域にほとんどの人が住んでいて、下水網も基本的にはこちら辺りしか通っていません。

これは参考までに、スコピエ市の気象状況で、月平均気温で見ると3度から27、30度、すごく寒くなるわけではないですし、夏もどちらかといえば涼しい。降水量も30から60ぐらいです。多くはないですが、年間を通じてある程度の降水量があるということがわかります。

これが、すごく細かくてわかりにくいのですけれども、既存の汚水・排水のネットワークです。これは1930年代に建設が始まって、1963年の大地震以降に現在の管路網が大体整備されました。現在スコピエの80%弱が下水道施設に何らかの形で接続しており、そして、一応分流式で計画されていて、雨水、汚水は自然流下、あるいは排水ポンプ施設によってバルダール川に流されていることとなります。

これが1999年にE Uのphareという協力プログラムによって作成された下水道整備計画で、どこまでオーソライズされたかというのはだれに聞いてもよくわからないところがあったのですけれども、基本的にはこれしかないので、この計画に沿って大体進んでいるようです。こちら辺りに黄色とピンクがあって、こちら辺はおのおの別の処理場で処理するという計画になっていまして、今、ノルウェーの支援によってこことここについてF / Sがやられているという報告を受けております。今回の調査は主にこちらです。この水色の部分とこの緑色部分の両方をカバーする形で、ここのピンクのところ処理場をつくるというのが本開発調査のF / Sのメインというようになる予定です。

これはスコピエ市内の主な工場の廃水箇所です。冶金や化学薬品、抗マイニング工場、食品産業等が主な汚染者として認知されています。こちらの辺りが先ほど写真にありましたガジババ地区です。これが処理場の候補地です。スコピエ市から南東約5キロです。ここは鉄道がありまして、こちら側に川があります。土地はほぼ平面で、全域が芝生に覆われております。少なくとも我々が目視した限りでは特に住民が住んでいるということはありません。ただ、一つの大きな問題は所有権が若干不明確なところがありまして、今のところ国有なのですが、それが市に払い下げになるということです。ただ、こちらの辺りは昔の共産主義圏みんな一緒だ

と思うのですけれども、国有化する段階で所有権が若干はっきりしなくなっている部分がありますので、あちら側は大丈夫だと言っておりましたけれども、若干懸念なきにしもあらずという感じです。

これが今の鉄道で、ここが今の候補地で、こちらに川、これも鉄道で、こちらの方に砂利があります。こちらの左側がマケドニアの市です。

これも今の写真と同じところですが、右側、こちら側に川が流れている。

これは我々みんな見にいっている。この奥がバルダール川です。

これは候補地、今のところへまちから行くときに通る道なんですけれども、かなりごみが散在している。

人は余り住んでいないのですけれども、ロマ系の方々と思われる貧困層の方がたまに粗末な家に住んでいたりします。

これも同じように処分場までの道の写真です。

こちらもそうです。ごみがたくさん落ちています。

これは、ちなみに先ほどの処理場のすぐ近くですが、ここに工場があり、排水がだらだらと流れている。

これは先ほど少し写真で見えた砂利の工場です。

先方の実施機関は運輸通信省、環境都市計画省、スコピエ市、スコピエ上下水道公社が主な実施機関ということになります。特に運輸通信省が全体のコーディネーターをやる。ここが下水道関係の法令の整備、あるいは対外のドナーの窓口になっています。環境都市計画省が環境モニタリングなどを担当しているところです。

これはスコピエ市で、この方が市長です。スコピエ市は料金改定を含む下水道事業の各種許可をやっていきます。

これはスコピエの上下水道公社、オフィス、こちらが中で、このスキンヘッドの少し怖い感じの方ですが、この人が公社のヘッドです。ここは実際に上下水道の運営管理をやっていきます。職員数が約1,100人、下水道分野が約120人、下水管網の維持管理を行っています。

それで、今回の調査目的の4つあるうちのひとつが、排水管理の基本計画ということで、全体の計画をレビューしている場所、それで現況調査、既存のデータの収集、分析、基本計画をつくって、初期環境影響評価を行って、その中で優先項目を確認していくということになります。

ほかのドナーはどういうことをやっているかということ、ほかのドナーも実はマケドニア国のいろいろな小さな地方都市で下水処理場の調査あるいは実際の建設に対する協力を行っていま

す。これはマケドニア第2の湖であるプレシパ湖です。その近くでドイツが下水処理場を整備しました。多分二、三年前だと思うんですが、活性汚泥法です。ちなみに、この汚泥はコンポスト化をして、地域の農民へ無償で配給しているということでした。

これはまた少し変わるのですが、廃棄物処分場です。これはスコピエ市のごみを受け入れている廃棄物処分場に行ってきました。これは汚泥を処分する可能性があるということで視察したものです。現地の中で汚泥がもし出たらちゃんと受け取ってくれるかという、そういう話をしてまいりました。

これが処分場の遠景です。基本的にはシートは敷いてなくて、粘土層があるのでということでした。利用可能年数が後40年、汚泥を入れてくれるかということですが、汚泥は搬入例がないのでよくわからない。汚泥の性質を確認してから検討することになります。特に水分が高い汚泥であると処分場の物理的安定性に影響するのでちょっと心配ですというお話でした。

これも今の処分場の遠景です。一般的にはウエストピッカーのような人は確認できませんでした。

フィージビリティスタディでどういうことをやるかということ、基本的には下水処理場のフィージビリティスタディなんですけれども、ポイントとしては、住居とつないで河川に排水するまでのパイプ網は現在あるので、基本的にはそれはいじらない。河川に入ってくる入り口での集水管で集水して、それを処分場のところへもってきて処分をしますということをF/Sの対象というふうに考えております。ですから、パイプの新設も個々のパイプの新設はなくて、あくまでも今河川に流れているものを集めてくるもの、その集水管だけをメインの対象として考えております。

これは先ほど言いました組織制度に対するアクションプラン、今現在でも財政的にはなかなかうまく回っていないですし、これがまた下水処理施設をつくとますます運営維持管理が大変だろうということで、しっかり組織制度・財政に対するプランをつくらなければいけないというふうに思っております。

4つ目が工場廃水は今回の基本的には対象外なんですけど、実際は下水道パイプに流れてきたりするので、完全に無視もできないということで、少なくとも下水処理の立場から見て工場廃水をどういうふうに扱うかということに対しては、ある程度の計画をつくっておこう。それとあわせて、水質モニタリングに対する計画もつくっておくということを対象として考えております。

環境配慮サマリーに戻っていただいて、資料A 4縦の環境社会配慮サマリーというのがござ

います。ここで環境カテゴリーが一応Aということで、その理由が書いてあります。どういう影響があるかということで、もちろん河川の水質に影響はあるだろう。ただ、基本的にはこれはプラスの影響だというふうに思っております。

そして、管渠の新設も集水管だけなのですが、集水管の工事をするときには若干住民移転の可能性がなきにしもあらずで、汚泥の処分も、今の処分場で基本的には処分をするという想定ですけれども、万が一あそこがだめだということになると新たな処分場をつくらなければいけないので、そのときはそれなりのまた別の意味での環境社会配慮が必要になるというふうに考えております。

プロジェクトはマケドニアの法律に沿って環境影響評価をやるのが義務づけられています。基本的にはEUのダイレクティブも準拠するというふうに考えております。

もう一点は、基本的には今は垂れ流しなのを処理するわけですから、プラスの影響というふうに考えておりますけれども、今、上流とか、点在している排出源をまとめてもってくるので、水量的にはこの間の河川の流量が若干減るので、余り今回コントロールの対象としていない工場廃水がまじった場合、比較的濃度がその部分だけ上がるという可能性はなきにしもあらずだと。ただ、水量関係や、今の点在状況からいって、それほど大きいものではないのではないかとするのは直感です。

2ページ以降にもいろいろ書いているのですが、一つのポイントは、基本的にはマケドニアはずっと下水道処分場が大都市、小都市に限らずほとんどなくて、パイプとしてはつないでいるのですけれども、その処理場がほとんどなかった。それを今後EUに加盟していくという、マケドニア側の計画もございまして、実際それに向かって進んでいる。EUに入るためには、ある程度以上の都市は下水処理場がなければいけないというルールになっているということもあり、EUの支援で急速にマケドニアの各都市の下水処理施設がつくられ始めております。

ということで、他国ともいろいろドナーも聞いてみたのですが、いろいろ各ドナーも地方の処分場については支援を行っていますし、先ほど言いましたスコピエ市の2つの小さな地区につきましてノルウェーが今援助の計画をやっているというところです。

5ページにマケドニアのEIA制度のことが少し書いてあります。これも基本的にはそんな特殊なプロセスではありません。ただ、6ページの一番下に少し書いていますが、マケドニアは下水につきましてはEUのダイレクティブどおり人口15万人相当を超える処理能力を有する排水処理施設の計画はEIAの対象となる。マケドニア政府の裁量で人口1万人相当を超える処理能力を有する排水処理施設の計画も同様の扱いをすることができるというふうに書いてあ

ります。

ということで、今回はスコピエ市50万のうちの七、八割をカバーするだけでも30万ぐらいになりますので、少なくともEUディレティブ、マケドニアの法律ではEIAの対象になるということでございます。

あとはプロジェクトの代替案の話、環境影響評価調査のスコーピングについて書いています。これは基本的には8ページ、9ページと、スコーピング結果、イニシアルスコーピングの結果が出ていますが、水質汚濁と住民移転、社会的脆弱者に対するところがAになっていますが、基本的には先ほど申したように下水放流地点から下水処理場までの間の水量が減少することによって水質悪化がその部分だけ悪化するのではないかとということでAになっていますし、非自発的住民移転も管路、集水管のところ及びもし汚泥の処分のために処分場をつくらないとすれば大きな影響がある可能性もあるという、二段構えで書いております。

10ページに若干軽減措置を書いてあります。管路設計をできるだけ公共地を通過するようにするか、悪臭も対策について書いてあります。そして、11ページ、環境社会配慮のTOR、これは本当に結構パターン化されたものだけ書いていますが、基本的にはガイドラインに沿ってやっていきたいというふうに思っております。

私からは以上でございます。

村山委員長 それでは、あと30分程度で質問あるいはコメントをお願いしたいと思います。

柳内委員 それでは、2点ほど質問させていただきます。まず、プロジェクトの目的としてバルダール川の水質改善を掲げておりますが、今回調査で汚濁解析を実施することになっているかについてお訊ねいたします。

第2点は、F/Sの対象区域として既に添付図の緑と青の区域が特定されていますが、基本計画の中でF/S対象区域・事業を選定することは求められていないのでしょうか。その点をお伺い致します。

升本 私の今回の調査のイメージでは、たしか汚濁解析までは考えていなかったかと思いません。

2点目、この内容でこれを見直すかということですが、基本的には一回簡単に、状況も変わっているので、レビューはしてみたいというふうに思います。本当にこれでいいのかということとはもう一度見直して、その上で最も効率的な形でやるべき地域なり範囲が特定されれば、それについてF/Sをやっという順番になっております。

村山委員長 そのほかいかがでしょうか。

平山委員 水質類型は分かれていますけれども、この類型に関して有害物質といいますか、重金属の関心の類型といいますか、日本では一律になっていると思うのですが、その点はどういうふうになっているのかということと、これは私聞き逃したのかもしれませんが、冶金の工場などがあるというお話でしたけれども、工場排水の受け入れというのを下水道の処理場で考えておられるのかどうか。そうであれば、その前の処理はどうなっているのか、有害物質関係の処理の流れが制度的にどういう体系になっているのかということをお教えいただきたいと思います。

升本 まず、分類ですが、分類では重金属はないです。少なくともこのマケドニアからもらった水質類型の中にございませんし、その分類別の条件を見ても特に重金属の話は出てこないもので、恐らくこの基準の中にはないものだと思います。

もう一つの工場の廃水ですが、これは我々もすごく悩んでいて、基本的には工場がみずから処理をして流すというのが大前提としてあるというふうに聞いております。今回の下水を考える上でも基本的には工場が廃水処理をして、それでその処理をしたものを下水パイプで受け入れるかどうかは今回の調査の中で検討しようということになっていると思います。ただ、隠れて流している場合には、パイプが分流式といっても絶対どこかでまじっているのは明らかなのですが、どこでまじっているかわからないとか、結構たどっていくとよくわからないところがあります。少なくとも工場については下水処理場を回す上で害のあるようなものを流す場合には基本的には受け入れないという方向で考えています。

羽地 最初の分類の話についてなんですが、補足説明いたしますと、重金属は含まれております。水質の基準のところでは、今回のまとめた内容ではEUの指針に沿って下水道関係の基準となるものを対象に列挙しましたが、河川のクラス、また河川の水質のカテゴリーを設定する段階では重金属やそのほかの有害物質に関する基準値というものが定められております。

鎌田 水質汚濁解析の話は、今、升本グループ長から特に考えていないということは説明があったと思うのですが、先ほどの説明でもありますように、マケドニアそのものは排出基準がないということで、とりあえずEU基準のBOD20ミリグラム/リットルを排出基準にする予定にはなると思うのですが、ただ、BOD20にするとなると、かなり高度な活性汚泥処理法、高度ではないんですけども、維持管理費がかかる処理法でもありますので、20にするのか、それとも50でいいのかということについての大きな汚濁解析はする必要があるのでないかと思えます。

もう一点、今のところ河川に50カ所ほどを通して垂れ流しになっております。それを集水し

ますと確かにその間の流量の低下が懸念されるのですけれども、仮に60万人の人が1人1日当たり200リットルの水を使うと仮定した場合、毎秒1.5立米の水が排出されることになりませんが、その河川の平均流量が毎秒44立米ということですので、その影響は二、三%ということになります。ただ、これが平均水量ということですので、乾期、雨期ということを考えますと、その影響はもう少し大きくなるかと思えますけれども、実際に生活排水が下水処理場に集まることによる流量低下が河川全体に与える影響はそんなに深刻に考えるものではないのではないかと思います。

平山委員 追加でもう一つですが、モニタリングがたしか60カ所と言われたように記憶しているのですけれども、行われているということなのですが、その調査項目の中に重金属類、有害物質関係は含まれているのでしょうか。

羽地 今回入手した資料は非常に限られておりまして、その中でもマケドニア語で入手したものが大半で、恐縮なのですが、今の段階でまだそれが訳されていないことはありますが、まず先ほどの質問に戻りますと、有害物質として規制されている項目は204項目に及んでおります。その中で重金属も入っておりまして、資料は入手しておりませんが、先ほど説明がありました農業森林水経済省の傘下にあるハイドロメットインシュトとありますが、そこから提示していただいた研究のデータによりますと、特にカドミウムとか水銀に関しましては水質基準を超過しているという箇所が幾つかあるということで認識しております。

平山委員 もう一つ、先ほどのご説明で排出基準はないといわれたような記憶があるのですが、そのことと、今、おっしゃられた規制項目は200項目あるということとの関係ですが、規制項目は排出基準のことと考えると排出規制が行われているような気がするのですけれども、そこらはどうなっているのでしょうか。

羽地 少し誤解を招くような発言をしてしまいました。今のは排出基準ではなくて、河川の水質を指定する環境基準でありまして、その中に有害物質の項目として204の項目が上がっているということです。

菊地委員 単純な質問ですけれども、排水管とか、下水管路は既にあるというお話でしたけれども、一体いつごろにつくられたものかというのが一つ。

それから、今のいろいろな建物、住宅が主なのでしょうかけれども、どれくらいそれにつながっているのであろうかということが2つ目の質問で、今回それにつながって処理場ということですが、管路の修理とか、そのまま使えるのかというあたりは大体おわかりなのかという、3点を教えていただきたいのです。

升本 まず1点目は、我々の得た情報ですと1963年、地震以降に本格的につくり出している。ただ、今でも毎年少しずつ拡張はしているようです。データもどこまで信用できるのかというのがあるのですが、基本的には80%がそこにつながっているというふうに聞いています。

3つ目はよくわかりません。

菊地委員 要するにそのまま、いつつくられたのかということです。

升本 そのまま使えるかということですね。ただ、基本的には使うということでプランをつくっております。基本的にはきちんと流れているし、排水処理して、それ以上特にどこかで問題が生じたという話も聞かないので、基本的にはそれを前提としてつくって、その中でどこかで明らかに地下に潜っているのがわかればその対策はまだ別途考えていかなければいけないかなというふうに考えております。

中村委員 今に関連して、その下水管路というのは、暗渠だというふうに考えてよろしいですか。

升本 暗渠でしたね。

鎌田 全部暗渠です。

田中委員 排水規制の関係ですが、恐らく、下水道の基本計画をこれから立てるときに、排水規制を取り込むか取り込まないか大きな課題だと思うのです。工場廃水の扱いです。つまり、工場排水中の重金属が本当に入ってくるとすれば、その重金属対応の処理をしなければいけない。それは処理工程がふえることに関係するのではないかと思います。そのところは、マケドニア国あるいはスコピエ市から何か要請がきているのですか、その点はいかがでしょうか。

升本 工場廃水については、たしか特に要請はございません。基本的な考え方として、下水道網に悪影響を与えるような工場廃水は受け入れないというのが基本的な原則で、そのラインに沿って計画を立てるしかない。ただ、そうはいても、では産業廃水をどうするんだというのが若干我々も気になったので、どちらかということ、最後の工業廃水に対する計画というのは我々からのサジェスチョンで、こちらを見ないと川の浄化にはつながらないでしょうということで、どちらかといえばここはオファーしている感じです。

長谷川委員 私、少し勘違いをしているかもしれませんが、教えてください。先ほどのパワーポイントを使った中にもツルバレー、処理施設の候補地というものが出てきていました。サマリーを見ると、6ページのところにプロジェクト代替案というふうな項目がございます、7ページに代替案が列記されていて、比較検討がなされております。それから、次の8ページには下水処理場についての一応の度合いというのが載っているのですけれども、この下水処理

施設をこの場所につくるということがかなりのあれで決定が見えているのか。あるいはここに
あるように代替案をこれからスコーピングも含めて一つ一つ同じように環境影響を見ていくの
かというところが見えていないのですが、この辺お聞きしたいと思います。

升本 基本的にはこの場所を随分以前から下水処理場の候補地として考えているということ
でしたので、基本はここをベースにして考えようかというふうに思っております。先ほど申し
ましたように若干所有権の問題が、これはどこの場所でも問題は一緒なので、別にここだけ
ではなくて、所有権の問題をおいておくとすれば、これだけ広い場所を従前から確保していて、
場所としてもそんな変な場所ではないですし、周りも何も無いということで、基本的にはここ
をベースにして考えてもいいのではないかとこのように思っております。ただ、実際計画を最
初にレビューするところで明らかに問題点がある、明らかにこれより優位な点があるという
のがわかれば、またそこも候補地として考えることはやぶさかではありませんが、基本的にはあ
ちらの関係機関四者もここを大前提として考えておりますので、我々もここを中心として考え
ていいのではないかとこのように思っております。

中村委員 川の浄化の問題の場合には、よい処理施設をつくるということがもちろん重要で
すけれども、特に生活排水の場合には流す側の住民の一人一人の意識みたいなものが処理場が
効果的かどうかということに大変大きな効果を生ずると思っておりますけれども、その辺のことに
関しての政府の取り組みなり、あるいはそういうことと並行してやっていくことにスコープが背
景にあるのか、把握していらっしゃいますか。

升本 市民の意識はかなり怪しかったような記憶があります。余りやるという雰囲気ではな
かったなという記憶はしております。相手、上下水道公社の人もそういう視点、あるいは環境
省の人もそういう視点は余りなかったし、そういうリクエストも上がってはきていなかったと
思います。羽地さん、何かありましたか。

羽地 特にその辺直接問うようなことはなかったのですが、今回の本格調査の第一目的であ
ります排水管理の基本計画を策定する、この観点から、今、おっしゃられたような啓発活動と
か、そのようなものも取り入れた形での計画づくりにつながるのではないかと思います。さら
に、下水処理場が設置されるということで、予想されるのは、課徴金が今度上昇していくとい
うことで、本格調査では住民の支払い意思、能力という調査も含まれておりますので、その辺
のヒアリング調査の中で意識向上的なことも一つの指標としてあらわれてくるのではないかと
このように思っております。

野村委員 これは質問というよりお願いなのですが、下水道案件の場合環境上の最大のリス

クは、この処理場ができたとしても果たしてうまく運営できるのだろうか。できても、結局集めた下水をそのまま川に流すだけということというのは、決して想定されないことではなくて、かなり蓋然性が高いリスクだと、私は思っています。そういう意味で、技術的にも財政的にもきちんとした運営ができる体制をつくっていくことが極めて重要だと思っていますので、その点、既にこの中にも書いてありますけれども、くれぐれもよろしくお願ひしたいというのが1点です。

もう一つは、またこれも少し書いてありますけれども、この下水処理場の建設に伴って、地球温暖化がふえるのか、減るのか。ふえたとすれば、減らす方策があるのか。メタンガスを発電に利用するというようなこともちらっと書いてありますけれども、できるだけ定量的に把握できるものであれば把握して、地球温暖化、ガスが削減効果があるのか、ないのか、貢献しているのか、貢献していないのか。そこは定量的に明らかにしていただければありがたいと思っています。

升本 1つ目の課題は我々もそれが一番最大の課題であるというふうに認識しております。正直すごく豊かな国ではありません。ある程度の経済発展のレベルがあるのと、マケドニア自身がEUに加盟しなければならない中で、その首都であるスコピエの下水処理場さえ満足に動かせないというのは、多分国家としてかなりプレッシャーだと思いますので、そういうところに期待しつつ、それだけではなかなか信用できないので、いろいろ我々もどういふふうによつたらいいかというのは調査で提案していきたいというふうに思っています。

温暖化排出ガスの件も、我々もいろいろ考えていまして、そのうちの一つは、少なくとも汚泥についてはCDM事業でできないかということもあわせて考えております。

田中委員 非自発的な住民移転に関連して、管路の整備に伴って、そういうリスクがあるということですが、大きな管路は基本的には新設はしないという理解でよろしいのですか。

升本 細かい枝管をつくるつもりはないのですが、今、川にざっと流れています。こういうのを、太い管をもってこななければいけないのです。そのとき、通すときに、さすがに推進工法を使うわけにもいかないので、そこをぼこぼこ穴を掘ってやらなければいけない、その部分で移転する可能性があるという、かなり限定的だと思っています。

村山委員長 予定されている、きょうご紹介があった施設が南東5キロ離れているという表現があったのですが、結構離れている場所につくることを今予定されているのでしょうか。

升本 少し離れてはいるというぐらいで、ただ、ある程度のスペースが必要なので、下流の

方ですし、それほど変な感じはしないかなというのが我々の間の議論でした。

村山委員長 兵庫あるいは九州の方から何かありますか。

小林委員 先ほど環境基準は有害物質関係で204項目設定されているということだったのですけれども、逆に排水基準がないということですが、この排水基準についてはつくられるような動きがあるのかどうか。特に今回下水処理場の排水の管理もありますので、これにあわせてぜひそういうものができて、この下水処理場につながらない工場もそういうものを目指すというようなことが全体で起こっていけばいいと思っているんですけども、そういう動きはあるのでしょうか。

升本 たしかあったと記憶しているんですけども、鎌田さん、これ覚えていますか。

羽地 補足いたしますと、今、マケドニアではWater Law、水法と訳しておりますが、そのウォーターローの改訂版というものを環境省、農業省で検討して、国会に上げる段階にあります。このウォーターローの中では、主に水利権を配慮した形でできることになっておりますが、そのフレームワークが確定した上で、今度の両省の課題としては、工場廃水を含んだ形で物事を考えて、排水基準というものを導入を考えているということ、今回の現地調査で確認しております。

平山委員 制度的な話がかなり出ていますので、もう一つお聞きしてみたいのですが、例えば日本で下水道施設を使う場合には受け入れの水質基準というのが決められているのですが、そのような制度があるのか、また、ないとしたら、そのような制度をこれを機につくることになっているのか。ノルウェーの担当された下水道施設というのがたしかあったような話を聞きましたけれども、そういうところではその点はどうなっているのかということ、お聞かせください。

升本 基本的には川の水質類型があります。それで、正直、水質類型があって、それで水質の汚染度を見ているのです。それによって排水の濃度をどうするかという考え方は今現在はしていないようです。ただ、今回の調査では二通り今考えていまして、1つはバルダール川の指定水質類型の中におさめるためにはどういうふうな処理をすればそこにおさまるのかというような考え方と、EUに沿った形の排水基準を満たさなければいけないという、二段構えで考えてみたいというふうに思っております。

ノルウェーは、多分そこまで考えていないのではないかという気はしますが、人様の話なので。

平山委員 くだいようですが、下水道の水質基準というものはないのでか。

升本 マケドニア自身にはないですけれども、多分EU準拠で考えればいいかなというふうに思っています。

中村委員 実際にどういう下水処理施設をつくるのかというのははっきり見えないのですが、ご提供いただいた写真のランドスケープなどから見ますと、ハイテクなものよりも、むしろ最終的な処理のところで湿地を利用するようなローテクな、川に流す前に、そんなような、市民もある意味ではアクセスできるような施設を使っての処理というのもこの場合には検討の余地があるのではないかという印象がありましたので、全体の計画の中でもし反映できる部分があればご検討していただきたいと思います。

村山委員長 インドで何かございますか。

羽地 先ほどの質問に対して補足させていただきたいのですが、確かにマケドニアには下水道に係る基準というものは存在しないのですが、EUのレベルでさらにこの指針は今回のF/Sには適用されるということと、マケドニアの環境省のレベルで策定された下水道施設に係るEIAのガイドラインというものがあまして、そのガイドラインに適用されているものがEUの下水道基準でありまして、今回のプロジェクトに関しましてもこの基準が適用される、そういうことになります。

村山委員長 工場廃水の扱いは微妙かなという気がしますが、先ほどもありましたように、下水処理場に入ってくるとすると汚泥にも多分関わってきて、結局処理施設に重金属がいつてしまうという可能性もあるわけですね。そうすると、処理施設の能力というものも関係あるような気がするのですけれども、今のところは粘土層で覆われているという程度で、それ以上のものにはなっていないという理解でよろしいですね。

升本 それで結構です。

菊地委員 要するに、この川はギリシアを通過してエーゲ海と言われましたね。ギリシアとの関係で何か水質汚濁とか、そういうことが問題になっているということではないですね。

升本 多分それはなかったと思います。一般論としてあったと思いますが、特にバルダールでどうのこうのというのは、なかったです。

鎌田 特にそういうことはなかったと思います。

羽地 補足いたしますと、今、現在、ゲブゲリアというところがバルダール川がギリシア側でアクシオスと名前が変わるところなのですが、水質よりも水量の問題が顕在化しているというふうに認識しております。

村山委員長 それでは、時間になりましたので、これで調査報告に関する質問、コメントは

終わりにしたいと思います。どうもありがとうございました。

次に、エジプトの高速道路の優先区間 F / S 調査の件です。

それでは、2番目の議題に移りたいと思います。例によって最初30分程度社会開発部からご説明をいただいた後、質疑、コメントをお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

比嘉 環境社会配慮審査チーム比嘉です。よろしく願いいたします。

エジプトアラブ共和国カイロ高速道路優先区間フィージビリティスタディの事前報告を行わせていただきます。

実は、今後の本格調査の内容についてはまだ流動的な部分もあります。また、先週 C D で詳細な資料は送らせていただきましたので、本日は時間が限られているということもありますので、主に現場の状況などをごらんいただいて、現地感覚をつかんでいただければと思っております。

この背景ですけれども、当初こちらのプロジェクトに関しましては、環境社会配慮カテゴリーを B というふうに判断しておりました。理由としましては、要請された内容が既存の路線の有料化となっておりまして、道路の拡張、新設は一部のみであったということ、さらにその一部分につきましても高架道路となるために、大規模な住民移転は発生しない見込みであったということがあります。この写真で現場の写真がありますけれども、片側 5 車線、6 車線ぐらいの広い道路になっておりますので、この上に高架をつくるということは、もちろん工事としてはそれなりの規模になるのですけれども、住民移転などはほとんど発生しないだろうということが現地からの説明でもありました。

そういうこともありましたので、実施する場合には早い段階で影響を確認して、カテゴリーの確認や見直しを行うということを条件にカテゴリー B というふうに判断しておりました。ただし、今回事前調査を行った結果、少なくとも今の内容ではカテゴリー A が適切というふうに判断いたしました。今後 8 月以降に本格調査を行う予定がありますが、その際はカテゴリー A として審査会にも諮問をさせていただくことを考えております。ですので、本日は現場の状況を委員の方々にご紹介して見ていただくということに重点を置いて紹介させていただきます。

まず、最初にプロジェクトのそもそもの背景と経緯を簡単に紹介させていただきます。これは初めにマスタープランがありまして、これは 2000 年から 2 つのフェイズに分かれてやっておりますが、大カイロ都市圏総合交通計画調査というのをやっております。その後、運営資金計画調査を 2005 年から 2006 年、そして今回がそのフィージビリティスタディということになります。

まず、最初のマスタープランですが、これはその最初のフェイズ、2000年から2001年にかけてエジプトの大カイロ都市圏と呼ばれている地域の総合的な交通計画を策定しております。その背景としては人口が急増しておりまして、当時が1,400万人、今現在は1,500万人を超えているといわれておりまして、目標年次である2022年には2,000万人を突破するといわれているということ、そのため、都市インフラへの負担が増加している。さらに、大気汚染が今でも非常に深刻な状況になっておりまして、さらに悪化するといわれているということがあります。目標としましては、効率的な都市交通システムの実現と公平なモビリティの確保、公共交通などを充実させるということ、さらに安全で環境にやさしい交通システムの実現ということになっておりまして、このマスタープランの中では地下鉄やLRT（ライト・レール・トランスファー）などの整備、さらにバス車両の改良、同時にいろいろな関連組織の強化などが提案されております。その中で、一つのプロジェクトとして都市高速道路網の整備が提案されました。

マスタープランではこのように地下鉄やLRTなども含めた交通網というものを描いたのですが、その一つがこの優先道路になります。ちなみに、この周りの赤い線で囲ってあります外郭道路は、これは今回の対象ではないのですが、環状線、リングロードと呼ばれている道路です。

ちょっと見づらいので、対象となっている高速道路だけを目立たせたのがこちらで、Eはエクスプレスウエーの略ですが、このように1号線から11号線まで描かれております。その中で優先度が高いとされた道路につきまして、早急な整備が必要ということになったのですが、これはエジプト側の財政が非常に厳しいということが障害としてありました。そういう訳で、今度は資金を確保する。運営資金の確保をどうするかという課題がありましたので、その次の調査として運営資金調査、これは言ってみれば財政経済面のフィージビリティスタディという形で、これを2005年から行っております。

内容としましては、道路の有料化及び官民協調、PPPのスキームによりまして道路建設運営の主に経済的な実施可能性の検討ということになっております。その際に、優先道路と整備計画の見直し検討も行いまして、最優先の区画というものが決められました。

これがその中で特定されました最優先区画になります。その中でも、特にプライオリティーが高い区間としまして、E 1、E 2、E 3という路線が特定されております。

この中で、今、実線で書いている部分につきましては、道路の整備が必要というふうに今回この運営資金調達計画の中で提言されております。主に今回はE 1、E 2、E 3の優先区間につきましてのフィージビリティスタディということになります。調査の内容としまして

は、今までの調査結果のレビューを行うということ、さらに優先区間のF / S、これは線形や基本や設計基準の設定、そしてE I Aも含まれます。さらにPPPのための体制整備、これは特に前回の運営資金調査の際に道路公団の設立が提言されておりまして、エジプト側も準備を進めておりますので、そちらの支援という形になります。それらを行った上で事業化に係る総合的な検討評価を行うというのが、今回のプロジェクトになります。

プロジェクトサイトの紹介ですが、この大カイロ都市圏というのは、首都でありますカイロ、それにギザとショールマエルキーマーという、3つの都市、さらに周辺の新開発地域を含めたおおよそ2,000平方キロの地域ということになります。人口は最新のデータで1,575万人、2022年には2,200万人となる見込みで、1平方キロ当たり現在2,136人が生活しております。これは東京の23区内の基準からいいますとそれほど高くはないかと思うのですが、カイロでは高い建物がありませんので、実際にはかなり家屋が密集した状態になっております。

もう一つ、環境面についてお伝えしておいた方がよいかと思われるポイントですが、カイロは地形的にも、そして気候的にも非常に大気汚染が発生しやすい環境にあるといわれておりまして、1つはナイル川沿岸の低地にあるために風が少ないときには大気が停滞しまして汚染物質が上空に拡散せずに、黒い雲とよばれるものを形成するという現象が知られております。高気圧に覆われた場合はさらに拡散が妨げられまして、一時的に非常に大気汚染が高濃度となる現象が知られております。

これがその対象地域になりまして、E 1、E 2、E 3、さらに点線で書いていますけれども、E 11というところに関しましても、先方から調査の対象として当初は要望がありました。ただ、こちらについては後でまた述べさせていただきますが、恐らく、今回の対象からは外れる見込みであります。

これは航空写真で見ますとこういう感じで、黒っぽく見えるのがナイル川になります。黄色い四角に当たるあたりを拡大しますと、ナイル川の真ん中にあるのがゲジラ島とよばれている島でありまして、こちらかなり都市化が進んでいる地域です。今、特に問題になっておりますのが、点線で書いてある部分でありまして、実線で示してあるところは既存の道路が走っているのですが、点線部分は新設が提案されております。

こちらをさらに拡大してみますと、ごらんのようにかなり家屋が密集しておりまして、これはE 2というルートの中の特にE 2 2という場所です。これはまだ今は存在していない道路でありまして、この場所を実際に現場に行ってみますと、かなり家屋が密集した市場になっていまして、こちらは車の中古車売る市場であります。その付近は布、生地や衣類を売る

市場になっておりまして、さらに川沿いは教会などもあるというような状況です。

さらにもう一つの点線部分、E 11とされているところですが、こちらは主に住宅地になっておりまして、こちらもかなり家屋が密集した地域です。もう一つ問題になっておりますのが、この写真でも畑が住宅地の間にとりどころ見えて緑の四角があるのですけれども、カイロでは、このように耕作地と住宅地や商業地域がかなり細かく入り組んだ形で分布していきまして、特に耕作地がエジプト全体でも非常に少なく、どんどん減っている状況ですので、都市化によってこれがさらに失われるというのが、国レベルの環境問題になっております。

なお、この地域には住宅がびっしり密集しているのですが、今のE 11というルートの下にもう一本道路がありまして、実は現場に行ってみましたら、こちらは向こうの住宅省が拡張工事をやっており、恐らく、こちらが拡張されればE 11というのはプライオリティーはかなり下がるのではないかとこのように考えられました。

これがその現場ですが、このように大体4階建てから5階建てぐらいの集合住宅が連なっておりまして、あとはあちこちに市場もあります。これは市場で、お肉屋さんとか、また電気と水道はほとんどの家に通っているのですけれども、ガスは自転車に乗ってボンベを配達して回る方がいました。

これも建設中の集合住宅であります、向こうの政府の方に聞くとスクワッターであるというふうに言っておりまして、エジプトでは正式な許可を得ずに家を建てて住んでいる人はスクワッターというふうに言われるものですから、このような煉瓦建てのアパートなどで電気や水道が完備されているところに住んでいる人もスクワッターと呼ばれております。

ただ、この付近ではこのようにウエストピッカーといいますが、ごみ拾いをして生計を立てている人たち、しかも子供などもおりますので、かなり貧しい、貧困層の多い地域であるというふうに見受けられました。

こういった場所を見ましても、幾つか環境影響が予想されまして、1つは公害で、先ほど紹介させていただきましたように、そもそも地形的にも大気汚染が生じやすいところで、特に一酸化炭素や浮遊粒子、SPMなどはかなり深刻な状況になっております。

エジプトにも基準値はありまして、主にWHOの基準に基づいた形でつくっているのですが、カイロのあちこちでその基準を超えている状態でありまして、これ以上悪化させないような努力は必要かと思われまして。

ただし、エジプト政府は今20カ所、カイロで20カ所、全国54カ所でモニタリングを行っておりまして、これはもともとDANIDAの支援でつくられたモニタリングネットワークがデータを集

めておりますので、本格調査の際にはデータなどはすぐに入手できるかと思えます。

騒音、振動は、これはもちろん建設の際、そして住宅地ですから、道路をつくった後などはかなり騒音の問題も起こるかと思われます。プロジェクト自体は交通渋滞などをなくして、騒音や公害も減らすという目的はありますが、例えば有料道路を迂回する車によって今まで以上に込むような道路が出るようなことも考慮する必要はあるかと思えます。

先ほど地図で紹介した際に、周りを走っている環状道路というのがあります。これが2000年に開通しておりまして、その環状道路でも付近住民から騒音や大気汚染に対する苦情が出ておりますので、今後道路の新設や拡張をする場合はいろいろ配慮が必要かと思えます。

廃棄物に関しましても、カイロでは廃棄物の回収率が62%、ギザでも64%で、特に建築廃材とか、瓦れきが都心部にかなり蓄積しております。総量が1,400万立方メートルに達しておりまして、2005年には軍隊も出動して片づけるということを行って行っておりました。これはまだ抜本的には解決されておられませんので、工事などを行う際には配慮が必要かと思えます。

住民移転ですが、先ほど写真でもお見せしましたように、家屋が密集した地域ですので、工事を最小限にとどめた場合でも路線によってはかなりの住民移転が発生する可能性はあるかと思えます。さらに貧困層やスクワッターなどの多い地域も対象に含まれますので、慎重な環境社会配慮が必要というふうに考えております。先ほどの環状道路やその他の幹線道路でも、近年住民とのトラブルなどが起きておりますので、注意は必要です。

もう一点、水質汚濁ですが、これはまた計画次第ということになるのですけれども、ナイル川の上に橋梁を新設もしくは拡張工事などが行われる場合には十分な配慮が必要と思えます。また交通事故の増加についても注意が必要で、特に4月から5月にかけては砂嵐が発生、視界が100メートル以下になったりしますし、濃霧も発生しますので、配慮が必要だと思えます。

もう一つ重要なポイントとして、歴史的・文化的な価値の高い地点というのが上げられます。1つは、無名戦士のための記念碑というのがナセルシティー、これはカイロでいいますと東側の方にありまして、これはエジプト政府からも十分に配慮してほしいというリクエストが出ております。もう一つがイスラム都市カイロという、これはユネスコが世界遺産に認定している地域がありまして、こちらでも慎重な配慮が必要と思えます。地図で示しますと、東側、E 3という区間のすぐそばに無名戦士の記念碑がありまして、そのE 3をさらに南の方に下っていったところにイスラム都市回廊があります。

これがその無名戦士のための記念碑でありまして、このようなピラミッド型をした構造物で

あります。

これは10月戦争・第4次中東戦争で亡くなられたエジプト人の戦没者のための記念碑でありまして、高さは36メートル、エジプトを代表する芸術家がデザインしたものです。イスラムの文化で英雄の名前を石に刻んで残すという習慣があるそうで、それに従いまして、このピラミッド型のモニュメントの表面にアラビア文字で戦士の名前が刻んである。

さらにこれは国の公式行事や式典の会場としても使われておりまして、この今走っている道路が先ほどのE 3の路線に位置するのですが、この道路を挟んで観覧席が設けられております。この観覧席では1981年にサダト大統領が暗殺されておりまして、その後大統領の遺体は記念碑の基部に埋葬されております。ということで、記念碑はサダト大統領のお墓にもなっていることで、エジプト政府もこの道路で工事拡張や新設を行う場合はトンネルにして地下を通してほしいというふうに要求しております。

次に、イスラム都市カイロです。南の方ですが、こちらは今回の調査団の景色ですけれども、これは先ほどのE 3 2という道路がすぐそばを走っております。こちらに写っておりますシタデル、要塞というのは、1176年につくられた要塞で、十字軍を倒した拠点ということで、文化財になっております。

さらにその周りには古い建物、教会から住宅などもたくさん現存しておりまして、この辺一帯がすべて世界遺産に指定されております。これは単に保存されているだけではなくて、その場で人々が生活しておりまして、市場なども昔のまま、1,000年以上前からずっと続いているような市場がありまして、いろいろ商売を行っている人たちもいらっしゃいます。

このようにまきの釜でパンを焼いたりとか、スパイスを売ったりというような形で皆さんが生活なさっている地域です。

ということで、駆け足ではありますが、環境社会の程度としてはガイドライン上ではカテゴリーAが適切であろうというふうに思われますので、今後情報公開や住民参加、環境社会配慮審査会への諮問などを行っていきたいと思います。

もう一つは、エジプトの環境庁のカテゴリー、あちらではカテゴリーAというのが一番影響の少ないプロジェクトで、カテゴリーCというのが影響が大きいプロジェクトなのですが、これは環境庁に確認したところ、やはりこれはカテゴリーCであるということで、エジプトの法制度上もフルスケールのEIAが必要になります。フルスケールのEIAというのは、今年からエジプトの法令では住民参加が義務づけられまして、二段階、スコーピングの段階でまず公聴会を開催する。その後EIAのドラフトをまとめる前にもう一度その結果を公聴会で発表し

て、住民などから意見を聞いて、その結果もE I Aのレポートに含めるという手続になっております。

そういったこともありまして、今後の課題としましては、1つにはエジプト側のE I Aに対する知識経験が十分ではないということが上げられます。今、申し上げましたように、まずE I Aに関しまして、今回主導となります運輸省の道路橋梁陸運局で、今後また道路公団というのも立ち上げる予定なのですが、こちらの方々に伺ったところ、E I Aに関しては余り実施経験はないというふうにおっしゃってございました。

また、環境庁も、実は8つのセクターに関してE I Aのガイドラインをつくっているのですが、まだ交通セクターのガイドラインは整備していないということでありました。また、住民参加につきましても、今年に入ってから義務化されたばかりなので、ほとんど経験はない。最近の数少ない例としては、カイロ国際空港で公聴会を開いたらしいのですが、非常に集まりが悪かったので、今後改善していきたいということでありました。そういう意味で、今回本格調査を行う際には日本側からの技術移転も欠かせないのではないかと考えられます。

さらにほかの機関との協力が必要でありまして、実は環境省、環境庁以外にも、例えばナイル川の水質管理というのは水資源灌漑省と保健人口省が共同で行っておりますので、橋梁の建設などを行う際にはこれらの省庁との連携協力も必要になります。先ほども紹介しました廃棄物処理は地方振興省でありますし、土地計画や野生生物の管理は農業干拓省、住宅交易省、都市社会省とか、住宅移転や上下水管理になりますし、また住宅省でも道路を作ったりというようなことは行っております。貧困問題では、例えば貧困層の分布などの把握は財務省が行っておりますし、文化遺産については文化省となっておりますので、こういった省庁の連携の強化が今後は必要になるというふうに考えられます。そういう意味でも、今後道路公団が立ち上げられました際には、ほかの関係機関との連携強化を早い段階から進めていく必要があります。また、それを今後の本格調査で計画を策定していく際には反映させていく必要があります。

もう一つの課題といたしまして、住民参加の基盤が整っていないという点が上げられます。エジプトでは住民の意向を政治に反映させるような仕組み、あるいは草の根レベルで意見の調整や合意形成を行う体制が整備されていません。これは政府だけではなくて、NGOサポートセンターというNPOの団体があるのですが、こちらなど、あるいは研究機関などに聞いても皆さんおっしゃっていたのですが、今どういう状況かということ、カイロの中でもその場所によってやり方はすべて違っているらしくて、例えば一つの町の区画で親戚同士がかたまって暮らしているところがカイロの中では多数あるらしいのですが、そちらでは、家長といいますが、

その家あるいは親族の中でリーダー的な方が意思決定を行う。逆に、市場などになりますと同業者やあるいは隣近所の人たちで共同体のようなものが形成されていて、そこで意思決定を行っていたりする。

では、何かそういう住民の声を代弁するようなNGOがあるかという、NGOはたくさんありまして、エジプト全体では2万を超えていまして、カイロだけでも5,000以上あるのですが、数が多いということからご想像できるかと思うのですが、それぞれの規模は非常に小さくて、余りキャパシティはないという、こちらにも複数の研究機関などの方がおっしゃってありました。

ですので、住民参加が義務化されてやらないといけないとはいいいましても、簡単に活用できるようなシステムはありませんので、ケース・バイ・ケースでどういうふうな住民参加あるいは住民の意見の汲み上げが効率的かということは考えてやっていかないとけないということになります。

ただし、住宅省・公益事業都市社会省で都市研究研修所というものがありまして、こちらで地区レベルを対象としたトレーニング、研修などを行っております。また、エジプトNGO支援センターという、これはもともとアメリカの支援でつくられたNPOなのですが、こちらがNGOを対象とした研修、特に住民の意見を取りまとめる合意形成やファシリテーションの研修を行っております。

また、カイロアメリカ大学という大学で社会研究所というのがありまして、そちらで今国連のカピタントと共同して貧困層の分布の詳細なマッピングを行ったりしておりますので、そういった機関と協力することによって社会配慮などもやっていけるのではないかと思います。

ということで、とりあえず駆け足で報告はさせていただきましたが、ただ、今回新設道路として要請されている区間についても実際につくるかどうかということも含めまして、8月以降本格調査の最初の段階でまず見直して、再検討していくようなことを考えておりますので、また今後それに基づいてスコーピングなどのときに審査会にも諮問、報告をさせていただきたいと思っております。

村山委員長 それでは、質問、コメントに移りたいと思っております。基本的なところを最初に伺いたいのですが、現在の優先区間になっているE1からE3は、距離的にいうとどれくらいになりますか。

宮地 今回の調査はJICAの職員3名で参りまして、1名が異動して本日は2名ですが、その1人の社会開発部の宮地です。E1の延伸部分が約2キロぐらいです。E2の延伸部分が

1.2キロくらい、E3の1とっている部分が6.8キロくらいです。

村山委員長 最初のお話だと高架ということだったのですが、それ以外に拡張もあれば、埋設もある、地下もある、そういうオプションがあり得るということですね。

宮地 そうです。先程紹介されたE3 1のところでございますけれども、ここは現在E1の高架道路と同様に既存道路の上に高架での計画が基本ですが、先ほど三角形のモニメントがございましたけれども、あのあたりは、高架か、トンネルかの検討が必要です。前のPPPの計画では、トンネルの方として検討されております。

村山委員長 トンネルというのは地上でトンネルということですか。

宮地 違います。地下です。

村山委員長 それでは、質問あるいはコメントをお願いいたします。

野村委員 まだかなり早い段階にあるというふうに認識していますので、環境審査会の立場とはちょっと離れた質問になるかもしれないんですが、そもそもマスタープランと申しますか、基礎となった調査が2000年ぐらいにあって、その段階で高速道路の話もあれば、LRTの話もあれば、地下鉄の話もあればというふうな選択肢の中からこの話が上がってきているというふうに説明があったわけですが、そもそもこの案件というのは何を最大の事業目的としているのか。しきりに大気汚染がひどいという話も同時にされているんですけども、それは事実だと思うんですけども、大気汚染とこの高速道路の関係、つまり高速道路ができれば大気汚染が軽減されるかのごとき説明になっているんですけども、実際大気汚染における車の寄与率みたいなものというのはわかっているのでしょうか。交通問題を開発したいのか、環境問題、都市環境を解決したいのか、それによって、本当にこの案件、高速道路か有料化というのが選択肢として正しいのかというのがすごく疑問なんです。

宮地 実は、今回コンサルタントを雇う暇も惜しんで調査団が派遣されたのは、非常に塾度が高かったためです。それは先程の説明ではありませんでしたが、円借款による事業を想定したF/Sが本調査のねらいです。本調査に至る経緯は先程説明がありましたが、マスタープラン調査で、LRTとか、地下鉄とか、道路も含めたマスタープランを2003年に2020年ぐらい目標で策定し、必ずしもマスタープランどおりではない部分もありますけれども、別途LRTのプロジェクトとか、地下鉄というのは別に動いているわけです。それを受けて道路部分について、先ほど約90キロの非常に壮大な計画であります。それについての事業化調査をやってほしいという要請の中で、具体的な技術的な面よりも、先ほどありましたように、どちらかというと財務的あるいは組織的なフィージビリティを先に議論しないと、事業化の可能性が低いな

かでエンジニアリング的なものを先行しても難しいのではないかという判断のもとで、2005年、2006年に官民協調というスキームを導入しながら、事業化できるかという調査を行ったわけです。

その中で、基本的には需要とか、あるいは環境面も含めてある程度スクリーニングをかけまして、優先的な道路が提案されました。事業化の手法については、いくつかの代替案が検討され、全体としてはPPPですが、当初に公的資金を相当頑張らないと難しいという試算結果から、最初は円借款を導入する計画になっておりまして、今回の優先区間の調査の目的は、円借款の採択へ向けて優先的な道路のF/Sをやろうというのが目的でございます。

大きな目的としては、渋滞が非常に厳しいところがあるかと思えます。道路としてはレベルが高い道路が渋滞をしております、たとえば、E-1の10月6日、オクトーバーシックス通りというところでございますが、高架道路で非常に渋滞も激しい状況があります。ということで、交通の緩和、あるいはそれによる環境の改善ということで、必要性ということからきているわけです。

野村委員 大気汚染の原因はわかっているのですか。

比嘉 まずマスタープランでは、私が把握していた範囲ですけれども、今後の車の増加に対しての対策という形でつくられておりますので、軽減といえますか、何もしない段階よりはこれによってよくなるというようなデータになっておりました。ただし、今、ご指摘もありましたように、カイロの大気汚染は車だけではありません。実は町中で小規な、しかもほとんどが許可を得ずにやっている工場がありまして、特に金属の加工工場なども原因になっております。

村山委員長 ほかにいかがでしょうか。

織田委員、小林委員、何かございますでしょうか。

織田委員 非自発的住民の移転にかかわる問題が出そうだということですが、エジプトで、例えばその人たちは近くのところの土地を補償されているとか、補償についてはしっかりとした法体系があるというふうに考えてよろしいのでしょうか。

比嘉 補償の法体系につきましては、今回調査で運輸省や環境省などの方々にお伺した範囲では、法律はないということでありました。ただし、今回住宅省とはまだ直接コンタクトをとっておりませんので、住宅省の中で何らかのルール、制度がある可能性はあるかと思えます。ただし、2000年に開通した環状道路の住民移転問題の経緯などを調べましても、特にそういう補償に関する制度などについては言及されておりました。今後、本格調査で確認する必要があると思えます。

ちなみに、環状道路で、一番問題になったのが、家屋を所有している人に対しては補償が約束されていたらしいのですが、所有していなくて、借りて住んでいる人たちに対する補償額というのが一律2,000エジプトポンドで、これは98年当時のレートでいうと日本円では7万8,000円だけを各世帯に出すと言われていたために、住民が反発したということがありました。ただし、これに関して最終的には土地や家を所有していない人に対しても新たな家を借りるのに必要なだけの補償はするということで、住民の合意が得られてはおります。

ということで、この環状道路に関しましても、かなり住民と政府とで話し合ったり、協議したりした結果、最終的に補償内容を決めていったということがありました。

田中委員 当面3つの、E 1から3までありますね。それで、新設の区間がE 1 2とE 2 2、そこが想定されているということですが、これらについて、既存の道路も可能性はあるかもしれませんが、代替案の可能性というのはあるのでしょうか。

宮地 先ほどのご質問にも関係しますけれども、E 2 2というのは、一部分だけが一方通行で、ちょっとボトルネックのようになっている場所でございます。E 2 2というのは、E 1の高架道路がE 2 1の高架とつながっていく構造になっておりますが、E 2 2ところだけ、西向きは通行できますが、東向きは一方通行になっていまして、先ほど紹介しましたゲジラ島からナイル川を越えたところで一旦、車は下におりて、それからまた高架道路に上る必要があります。実際はここに住民等もかなりいますけれども、片方の車線は一たんおりて、先ほど比嘉職員からいろいろ説明があった、密集したエリアも含めて通って、もう一回高架に上るという構造になっております。ですから、局所的にはそういう一方通行を解消しつつ、住民への影響を提言する代替案としては、現在のルート上さらに3段の高架とする案も考えられます。今回紹介したルート図では新たなルートが提案されてますが、どうしてもこの渋滞を解消することが必要な場合は、さらに高架をもう一段上げるとか、そういう構造的な代替案はあり得るかと思えます。実際現場を見て、あの場所に一方通行を解消するためだけに住民移転が可能かどうかを考えますと、やはりある程度目的に応じた構造的な代替案の提案もできないかということは検討すべきかというふうに思っています。

それと、E 1 2のところも、これは先ほど紹介しましたリングロードに東からつながっていこうというルートでございます。E 1 - 2とリングロードの間のE 11は別途工事が始まっていますので、E 1 2がつながれば、E 1という幹線的な東西の道路がそのままリングロードにつながることとなります。そういう目的でございますが、前回のPPP調査では、必ずしも現場の測量とか、十分やっていない部分がありますので、そのE 1という道路

とリングロードをつなげていくという趣旨で、E 1 - 2に関する代替案の検討を今回実施するべきかと思っております。

長畑委員 報告書の最後のところ、6番に課題提言というのがありまして、大変よく現状を見た上でいい提言なんじゃないかなというふうに思いました。例えば、住民参加に関する課題ということで、現場はまだまだ、今の状況のままですと形だけ住民参加で何か決めましたといってもうまくいかないということを多分提言されているのではないかと思うのですが、これは実際に今後の予定というところでこれから継続実施していくとお書きになっておりますが、実際の実施においてこうした提言を生かしていこうという考え方でいっしょと理解してよろしいですか。

比嘉 そのように考えております。

平山委員 小さい質問ですけれども、既に環状道路などでは大気汚染とか、騒音に関する苦情が出ているということをおっしゃっていたと思うのですが、これに関して具体的に苦情処理の制度と申しますか、どのように対応されているのかという情報がいただけないでしょうか。

比嘉 環状道路は、これは先ほど紹介しました住宅省の研究機関が行った調査、聞き取り調査の際にそういう意見が出たということで、それに対して特に対応がなされたということは聞いておりません。ただし、E I Aの制度で、特に今回はエジプトのカテゴリーでもCということで影響の大きいというふうに認識されますので、いわゆる苦情処理委員会に相当する委員会をつくることは義務づけられることになります。

菊地委員 これは質問ではないですけれども、確かに2000年からずっとこういう、向こうの要望もあって手順を追ってきて、こういうところにたどりついた。確かに都市の交通混雑とか都市計画、特に都市交通計画上の必要性というのは十分にあって、たどりついているというのはわかるのですけれども、例えば環境問題であるとか、社会配慮という、個別の問題になってきて、フィージビリティが出てきたときに本当に、特にCO₂の問題とか、交通を便利にすれば車の量はますますふえるのは間違いないし、そういう時代ではない。少なくとも日本が援助する必要があるのかどうかという問題が出てくるような気がするんです。個別の社会、私の立場でいうと環境問題に対する意見というよりも、何かそのあたりを、先ほど野村委員が言われたのもそのことを言われているんだと思うんですけれども、そういう点でちょっと危惧を、この委員会の役割自体の問題をちょっと感じます。質問ではありません。

野村委員 私は97年までカイロに駐在していたのですが、そもそもカイロに2,000万人が暮

らすということが私にはイメージができませんし、当時もほとんどの交通モードが車によっていたわけで、それが人口がふえて2,000万人の人口で車が主な交通モードになるようなカイロのまちというのはどう見てもサステナブルではないと思うんです。そういう意味で、地下鉄とか、LRTとか、代替的な交通機関をふやさなければいけないということが非常に大きな課題で、その中であえて高速道路に日本がかかわっていくのかという問題は、私どもが知らない。全体的な交通モードの配分とか、何とかという観点の中で十分説明がつかないと何となく落ち着きが悪い。

ここは余り言うてはいけないのかもしれないんですけども、個人的には高架橋というのも私は非常にある意味できればそんなことは、そんな道路はつくりたくないなというふうに思っています。カイロのまちというのは、先ほどの世界遺産になっているところを除いても、それなりにほかの国のまちとは違う街並みがあるわけです。ところが、高架橋というのは日本の六本木の高架橋でもわかるように、極めて醜悪な存在ですから、既にカイロのザマリックのど真ん中に高架橋が走っていて、六本木の通りみたいになっているんですけども、決して住民にとっても、観光客にとっても、カンファタブルではない。ほかに高速道路をつくる土地がないじゃないかということではあるんだろうと思うんですけども、高架橋の高速道路をつくるというのは、将来的には相当注意してやらないと、今、片側4車線ずつの道路があるから、そのど真ん中に高架橋をつくれれば道路の用地取得の大きな問題がなく確保できるじゃないかという議論はあると思うんです。ただ、それをつくったらもうほかの交通モードをそこに入れることはできないだろうと思うのです、LRTにしても、何にしても。

ですから、そういう意味では、カイロというのは世界的な観光都市でもあるので、十分ケアしながら、余り醜悪なものを導入するというのもいかなものかなという、パリのど真ん中に高架橋の高速道路をつくる、だれも賛成しないと思うんですけども、十分検討しないといけないのかなという気が、これはこの委員会の役割とはかなりかけ離れた意見なのですけども、どうしてもそういう思いが私には強く感じます。

比嘉 旧ガイドラインの中では景観というのにも含まれていたかとは思いますが、それも事前調査の報告書の中には触れておきたいと思えます。

あとは、全体的に、菊地先生からのご指摘に関してなんですけれども、もともとのマスタープランでは公共交通にも重点が置かれておまして、LRTとか、地下鉄もあって、その中の一つのコンポーネントとして今回道路が上がってきてはおります。ただし、今回これを特にやる必然性のようなことにつきましては、マスタープランともあわせて説明できるような形にし

ておくべきかとは思いますが。

田中委員 直接そこに関連するかもしれませんが、エジプト政府に、大量輸送、交通機関の経験がない。これからカイロを中心にさまざまなプロジェクトが総合計画に入ってくるという中で、これは少しショッキングな出来事かなと思ったのです。ですから、唯一この事業をどうつくるかということは、それは上位計画で一応これはやるという方針が出てきていて、この計画はこれとして一定の役割を果たすことになりますから、それとして受けとめるとしても、きちんとした環境配慮の仕組みというものは、エジプトの政府あるいは関係機関と連携していくことは大事だろうと思うのです。そこはぜひ、ガイドラインの作成の協力であるとか、支援、これはプログラムの中に入れていただきたいと思います。

比嘉 こちらのガイドラインについては私の方で書かせていただいたので、最終的には社会開発部の方をお願いという形にはなるんですけども、エジプトの環境庁から、先ほども申し上げましたようにセクター別のEIAガイドラインの中でまだ交通運輸セクターのガイドラインがないということで、エジプトの環境庁としては今回のこの調査を通してぜひガイドラインをつくっていききたいということで、協力いただけないだろうかというのはありましたので、本格調査を実施するのであれば、そういった方向でも協力していくことができればよいのではないかと思います。

村山委員長 そろそろ時間ですか、そのほかいかがでしょうか。

今回は事前調査の報告ということで、事業の内容はまだ固まっていない段階です。先ほどありましたような事業の必要性に関する議論も必ずしもガイドラインの中では排除されていませんので、そういう意味では有意義な議論ではなかったのかというふうに思っております。どうもありがとうございました。

それでは、次に、第3議題に移りたいと思います。要請段階のカテゴリーAの案件のコメント案について、ご報告です。よろしくお願いいたします。

渡辺 それでは議題の載っている資料を1ページあけていただきまして、資料4の2と4の3でございます。要請段階として要請案件をカテゴリー分類した結果、カテゴリーAになったという案件でございます。

1つはウガンダのアヤゴ水力発電所整備計画、フィージビリティスタディを行うという調査でございます。背景としましては、ウガンダで電力需要の伸びが年率8.5%、非常に高い伸びを示しているという一方で、現時点で必要な電力は賅えない状況がありまして、首都カンパラでも確実に12時間の計画停電が行われているというような電力不足が経済成長の阻害要因とし

て認識されている状況があるという中で、短期的、中期的な対応が検討されておるわけですが、長期的な対応として、アヤゴ水力発電所、北と南の2つのサイトがございますけれども、この建設が必要であるということで、フィージビリティスタディの要請があったというものでございます。水力発電所のF/Sということで、電力需要や地質調査、それから環境影響評価、社会配慮評価、経済財務分析などを行うというものでございます。

このサイトですけれども、マーチソン・フォールズ国立公園内にサイトがございます、アヤゴ川の川に沿って、特にダムをつくるというものではありませんけれども、川から水を取り込んで発電を行うというものになっております。この国立公園内にはラムサール条約登録湿地もあるという場所がございます。

環境社会配慮審査チームのコメントとしましては、水利用、土地利用、生態系等への重大な影響が想定される。相手国の制度によるとEIAが必要であるというようにしております。現在、JICAホームページ上で情報公開を行っております。

続きまして、もう一件でございますけれども、ミクロネシア国コスラエ州周回道路整備・海岸保全・道路維持管理設備改善計画ということで、ミクロネシアの中のコスラエ州のコスラエ本島ですけれども、無償資金協力の要請でございます。この本島の周回道路につきましては、一部が未舗装、それから改善が必要な部分が多いということで、島民の多くが移動や生活物資の輸送面などで多くの不便を強いられている。さらに、一部の道路につきましては、傾斜が大きい、あるいは排水設備がきちんとできていない。それから、不十分な舗装の結果、おびただしい浸食、沈殿と書いてありますけれども、これは土砂の堆積という意味で考えていただければと思います。道路の整備がいろいろな施設へのアクセスを含めた地域社会の発展にとって非常に重要だということでございます。

もう一つが、海岸浸食の問題がありまして、海岸沿いがいろいろな施設が建てられているということがあつたわけですが、海岸浸食のために周回道路が水浸しになって、これが道路のダメージになる。あわせまして、海岸の保全という意味でも重要な問題になっているというものが背景でございます。

事業の概要としましては、道路の未舗装部分の整備、橋の建設、一部区間の道路の改善を行う、また傾斜がもう少し小さくなるような道路整備を行うというものでございます。さらに、フェーズ2では、海岸保全と書いてありますけれども、護岸工事を行うというもので浸食からの防衛保護を行うということが事業概要でございます。

サイトとしましては、コスラエですけれども、火山島で、70%が熱帯林による山岳地帯、

15%がマングローブ林が占めるという場所でございます。

要請書の内容に大規模な埋め立てというのが書かれておまして、こういう大規模な埋め立てが想定されているところ、自然環境への望ましくない影響が考えられる。相手国の制度上もE I Aが求められるということで、コメントしております。

これもJ I C Aホームページ上で情報公開中でございます。

以上でございます。

村山委員長 今回のコメント案ということですが、何かご質問、コメントがありましたら、お願いいたします。

中村委員 両方の案件とも大きな湿地の改変を伴う案件のようですので、きちんとこれからかかわっていきたいと思います。

村山委員長 そのほか何かございますか。

特にないようでしたら、こういう形で今後またこちらとかかわってくるということになります。

それでは、4番今後の予定ですが、簡単にご紹介いただけますか。

渡辺 第5回の審査会でございますけれども、6月25日の15時からを予定しております。議題としましては、本日説明会をさせていただきましたパキスタンのムザファラバードの調査につきまして、答申案の協議を予定しております。皆様からコメントをいただきまして、それに基づく協議を行いたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

以上でございます。

田中委員 追加の資料が出されるという話がありましたね。

渡辺 今後の調査事項につきましては、本日説明した内容を入れた資料をお配りしたいというように考えております。それから、インテリムレポートにつきましては、先週C Dでお送りをしております。

村山委員長 それでは、そのほかということになりますが、何かございますでしょうか。

先ほど急に相談をしてしまったので、まだ確実ではないのですが、J I C Aの審査チームの担当が代わられるということなので、できれば次回簡単な懇親会を持てればと思っております。可能性はまだ100%ではございませんので、もし可能であれば終了後簡単に懇親の会を持てればと思います。もし開かれるということになれば、ぜひ兵庫、九州からもご参加いただければと思います。よろしく願いいたします。

それでは、もしその他にないようでしたら、きょうはこれで終わりにしたいと思います。

了