

第5回環境社会配慮審査会

日時 平成19年6月25日(月) 16:00~17:20

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	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	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	原嶋 洋平	拓殖大学国際学部准教授
委員	平山 義康	大東文化大学環境創造学部教授
委員	村山 武彦	早稲田大学理工学術院創造理工学部教授

欠席委員

委員	菊地 邦雄	法政大学人間環境学部教授
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	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
委員	真崎 克彦	清泉女子大学地球市民学科准教授
委員	柳内 龍二	個人コンサルタント

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

臼井 俊二	アイ・シー・ネット	株式会社
中川 哲	日本工営	株式会社
前川 憲治	独立行政法人国際協力機構	社会開発部

村山委員長 それでは、第5回の審査会を始めさせていただきます。

きょうの議題は、パキスタンのムザファラバード復旧・復興計画調査に関する答申案協議ということになります。お手元の資料に担当委員からの質問とコメントがまとめられていますので、基本的にはこの順番で、それぞれ内容をまとめてあります。項目ごとに担当課、それから調査団からコメントをいただきながら進めていきたいと思えます。

質問を5つ出させていただいておりますが、これについて、まず調査団からお答えをいただける部分はお答えいただければと思えます。

前川 それでは、私は社会開発部第二グループ都市地域開発・平和構築第一チームのチーム長をやらせていただいております、前川でございます。よろしくお願ひします。質問に関してですが、細かいデータ等々につきましては若干コンサルタントからも追加のコメントをいただきながら、お答えしていきたいと思えます。

1番目の質問で事業実施後の効果を計測するために交通量、輸送量、交通時間等についての

調査は行われているのかという指摘ですが、これは行われております。

2番目の、EMMPの内容の詳細に明らかにされることになっていますが、ここについての意味をもう一度確認させていただきたいのですが、平山委員から内容を確認させていただいてよろしいでしょうか。

平山委員 使っている資料は事前に送っていただきましたPDFの資料ですけれども、7.8.4の一番最後の行を見ますとこのように書いてあるわけですが、そのときに、ただ単に環境管理の内容を詳細調査の段階で明らかにしますということだけではなくて、問題になるのは、その段階でどのようなミティゲーションの対策を講ずるかということになるのかと思いますので、今の段階でもう既に目標とか、基本的な方針というものは決め得るのではないかと思います。その点がどうなっているのかということをお聞きしたいということでありませう。

その目標や基本的な考え方、そして米国等の基準の達成等というふうに書いてありますのは、これはほかのところ資料の中にいろいろ書いてあったのですけれども、いわゆる環境基準というものは決められていないということ、非常に特徴的に書いておられまして、そのために、米国の基準や、WHOの基準を自分たちが使うという方針が書いてあったと思うのですけれども、それならそれをEMMPの基本的な枠組みとして採用するというのをきちんとお書きになってはどうかという提案です。

前川 ということは、そういう基準を使うので、きちんとこの基準に適用するように目指すというようなことをきちんと書いた方がいい、そういうことですか。

平山委員 もしそれを目指されるのであれば、それをはっきりお書きになった方がいいということですか。

白井 環境配慮を担当しております白井でございます。

今の米国等の基準達成等ということで、どうするのかというお話ですが、この米国等の基準をなぜ使っているかという、パキスタンではこういう法律がないということで、目安として使っているというふうにお考えをしております、それを完全にパキスタンの中で達成するというのは多分非常に難しいと思いますので、こういう基準がありますよという形で使っております。後でもお話があるかもしれないですが、全部できないこともありまして、今回そもそも一回しかこういうベースラインデータをとるといいのかわかなのかという問題もあるのですけれども、今回は非常に短い期間ですので、一回しかとっておりません。本来でしたら、四季、1年とって、ではどういうふう四季の中で動いているのかという形で、例えば予測をするなり、それに対してミティゲーションメジャーをどうするのかというのを詳しく

書くべきではあるとは思いますが、今回は大変申しわけないのですが、時間がないのでそこまでできておりません。

E M M Pでどのようなことやるかといいますと、主にミティゲーションメジャーをどうするのか。こういうことをした方がいいのではないのかという提案と、今回もベースラインデータは一回しかとっておりませんので、それに対して今後こういうモニタリングをしたらどうなのかという提言にとどまるものだというふうに理解しております。

平山委員 その場合の目標とか、基本的な考え方というのは、特に検討しておられないということですか。よくなればいいというだけの話ということなのでしょうか。

村山委員長 恐らく、個々の項目については、平山委員がお書きになっているようにアメリカの基準なども参照されていると思います。ただ、その前の段階で、基本的な考え方としてこういうものを目安にしながら進めるということをもっと示してはどうかというご意見だと思います。ですから、ある意味で報告書の表現上の問題を平山委員ご指摘になっていると思うので、そこを加えていただければいいのではないのでしょうか。

前川 単に参照するということでもないし、これを確実に守るところでもないし、ただ、そこは参照して、これに合致するように、努力するというとおかしいですけども、きちんと考えの根本を述べるということですね、わかりました。ありがとうございます。

引き続きまして、Appendix7.1ですが、これも私の方で見させていただくと、Appendix7.1というのがベースラインデータでございまして、33ページほどあるようなものですが、質問の意味はこの33ページ分を全部本文中にということでしょうか。それとも私の理解が違うのでしょうか。これもまたご確認をお願いできましたらと思います。

平山委員 これを書いたのは、7の13ページの一番下のところでAppendix7.1というものにふれておられまして、その後、各項目についてのサマリーのような内容が文章ですらっと書いてあります。そこで何を基準にして、合格している、合格していない、それからどのようなデータが出たかということが一応書いてあるわけなのですけれども、先ほどもお話しがありましたように、調査の回数が一回であった等々、最初からコンサルの方がなかなか対応できませんということをおっしゃっておられたのですけれども、そういうことで集められているデータが並べられているときに、それを見る方としては具体的にどのようなデータが得られたのか、どのような基準に照らし合わせると、どのような結果が出るのかということをもっと少し客観的に見たいというのが私の趣旨でありまして、実はそのデータは審査会が始まる前に見せていただいたのですけれども、確かに30ページぐらいたくさん並んでおりまして、それをここに入れ

るといことは大変でしょうけれども、それをそれなりにわかりやすくまとめてこういうところに載せていただけないか。要するに、目標値、対象基準値と、それから具体的なデータを対比して載せていただけないかということであります。

前川 それでは、33ページ全部というのはさすがに困難ですが、取ったデータがどういうものであるのかという、サマリーに近いようなものをここに載せるようにさせていただきたいと思います。

引き続きまして、4番目のご質問でございますが、ムザファラバード市内に縦貫する唯一の国道の迂回なので、既存国道にはどのような影響を与えるのか。また、既存国道の渋滞緩和により生活環境が改善することが考えられるが、露天商の経営が悪化する等の負の影響もたらされないのかというご質問でございました。基本的に、現状を数値で追っているわけではないですけれども、現地で確認しての印象としましては、バイパスができることによって既存国道については基本的にはプラスの影響が与えられるだろう。要は、渋滞で走行速度が遅く、かつそうなりますと排気ガスもたくさん出てきたりするようなどころに対して、交通がスムーズになるというようなどころになりますので、そういう環境の影響ですとか、交通がスムーズになることによるプラスの影響というようなどころを考えますと、基本的にプラスの影響が大きいのではないかと、こう考えています。ただ、ここは定量的にはなかなか示されるところではないのですが、今の道路の現況を考えると、およそそういう形でとらえられる。

また、もう一つ露天商の経営が悪化する等というところも、既存の道路にそういう露天商が固まったりしているようなどころですとか、渋滞をきっかけといいますか、それを利用して露天商をやっているようなどころというのも現状見当たらない。こういうような負の影響というのは大きくないだろうというところで、それ以上詳しい調査は現状やっていないというところでございます。

それから、最後にムザファラバードのこの計画の他のコンポーネント、特に瓦礫撤去事業と同様にコミュニティ組織に積極的な役割を担ってもらうことはできないのかという趣旨のご質問がございましたが、これはこれから詳細設計の調査に入りますので、いろいろそういうところが可能なかどうか、調査させていただいて、できればそういうような役割を担うようなことも考えていきたいと思っております。

以上でございます。

白井 今の第5番目ですけれども、コミュニティ組織かどうかはまだ考えておりませんで、今回のLARPの報告書の中では、CBO、コミュニティ組織ではなくて、NGOという形で

ご説明をさせていただいているのですけれども、具体的に何も名前が、どんなNGOなのかということは何もないので、そちらをはっきりさせたいということと、ムザファラバード市の方々に、では、どういうふうに積極的にかかわってもらえるのかという形で考えていきたいと思っています。

CBOというコミュニティ組織にしてしまうと、コミュニティ組織の人たちの訓練とか、そういうことまでゼロから始めないといけない場合もありますので、なるべくそうではなくて、既存の何かNGOがあれば、そちらでという形を今考えております。

村山委員長 それでは、質問の部分はこれでよろしいでしょうか。

渡辺 事務局から確認ですが、2番、3番の平山委員のコメントについて、最終的な答申案のときには答申案に入れた方がよろしいでしょうか。

平山委員 そうですね。そういう感じです。

渡辺 2番は村山委員長のご発言の趣旨で答申案を作成させていただきたいと思います。

村山委員長 それでは、質問の2番、3番については、ご質問の趣旨を意見という形に変えて、答申案の中に入れていただくというふうにしたいと思います。

それから、コメントですが、最初の2つ、事業の位置づけ、それから社会面の明確化、ここについて、最初の位置づけについてはこの前の説明会で、野村委員からお話があった点ですけれども、社会面の明確化については基本的には表現上の問題ですが、報告書の中で環境社会配慮、両面扱っているという点について明確にした方がいいという趣旨だというふうに思います。

この点について何か補足があれば。

白井 事業の位置づけですけれども、これは今のところ環境社会配慮はチャプター7というところで書いてあるわけですけれども、報告書の中で、全体の中で書いてあればそれでいいのか、それとも、今度はチャプター7になるかどうかわかりませんが、環境社会配慮の章で明確にもう一度言った方がいいのか、それはどちらでしょうか。

村山委員長 この復興支援計画全体というよりは、バイパス道路建設に当たっての緊急性がどこかに明確に書かれていればいいと思います。

白井 報告書のどこかですか。

村山委員長 はい。

それから、社会面の明確化の部分はよろしいでしょうか。

前川 表現を工夫させていただきます。

平山委員 この2番、3番に書かれておりますことは、私が環境影響評価のところの5で書

いたことと非常に似ているといいますが、同種のことです。要するに、私の5番も結局2番、3番と同じような意味になるのですけれども、ただ、私が疑問に思いましたのは、環境影響評価と社会影響評価というのは、これは手法も視点も基準も全く違う、別個のものではないか。もちろんガイドラインの中では2つの重要な柱として取り上げられているわけですが、手法は全く違うのではないか。それを7のところではE I Aという同じフレームの中で同じもののように扱っているというのは、これは一体どういうことなのか。つまり焦点をぼかすことになってしまわないかということです。もしこの点についてこのような扱い方をしたいということであれば、それが可能となる根拠を書いて欲しいのです。例えばパキスタンの法制度はどういうものが私知りませんが、パキスタンの法制度の中で環境影響配慮と社会影響配慮と一緒に扱うというような記述があるのであれば、それを書いてそのような仕組みの中で取り組んでいただきたいし、そうでないのであれば、2番と3番の意見に戻って、本来別ものは別のもののようにきちんと分けて扱うことを工夫されたらどうかというのが、5番の意見の趣旨であります。

村山委員長 そうしますと、2番、3番では、環境配慮という記述を環境社会配慮という形にして、両方扱うという趣旨で意見が出されていると思いますが、その形であれば、住民移転対策も含めていいという理解でよろしいですか。

平山委員 私は、手法が違うものは手法が違うように対応すべきではないかということコメントとして述べているということです。

村山委員長 それでは、7章に関しては両方含んでいるということが明確になるタイトルで、しかも内容については明確に手法の違うことがわかるような形で記述をお願いしたいと思います。

前川 わかりました。工夫させていただきます。

臼井 手法が違うというのはよくわからないのですけれども、確かに手法は違うのですが、環境社会配慮ということで、今一つになってお話をしている中で、今回はスコーピングをやった結果、住民社会配慮に関しては非常に大きいので、特に力を入れてやるという形で進めていて、ロジックとしてはそんなにおかしいことは書いてないと私は思っているのですけれども。法的なところも、イントロダクションの2番目のところにまずE I Aのことが書いてあり、その次にランドアップミッションのところまでこういうふうに書いているという流れは、おかしいのでしょうか。この辺が急に自信がなくなっているのですが。

平山委員 私が申し上げたのは、E I Aのフレームワークの中で、社会影響面も一緒にして

検討されているように思えたということです。要するに、それもE I Aの手続の中に含まれているという書き方になっていると思ったのです。

白井 それはいけないことですか。

平山委員 普通、E I Aというのは、環境影響評価のことです。

白井 しかし、住民に対する社会環境の影響もありますので、E I Aの中にそれを入れることがおかしいとは思っていないのですが。

平山委員 多分はそういう制度は存在していないと思います。前回お聞きしましたが、ここでE I Aとっておられるのは、日本や世界で普通にE I Aとっているもののことですかとお伺いしたのはその意味です。そのときには、そうですというご返事だったので、そうだろうと思って詳しくこれを読ませていただいたのですが、E I Aの中に社会影響評価も一緒に含めて議論をされている。そうすると、手法とか、目標とか、基準値とか、基本的な考え方とか、必要な制度の仕組み方とか、手続の進め方とか、全部異なってくると思うのです。

村山委員長 E I Aの定義に関する議論はまた別途行いたいと思いますが、とにかく第7章の内容としては両方、社会影響も環境影響も含まれていますので、その点が明確になるようにしていただきたいということが、平山委員と田中委員と私の共通した理解だと思えます。その点、よろしく願いいたします。

渡辺 答申の案にするときの確認ですが、2番と3番については同じご趣旨かと思っております。あわせて5番についても同じような文脈でというお話がありましたので、2番、3番、5番をあわせて答申案にさせていただくように考えております。

村山委員長 よろしく願いいたします。

それでは、次の項目で、環境影響評価について少しお考えを伺えればと思います。今5番については議論させていただきましたので、それ以外の部分をお願いいたします。

前川 環境影響評価の部分で、本事業開始後の影響として云々というところで、大気汚染、騒音等につきましては、先ほど見ていただきましたようにAppendix7.1、こちらで事前の、これは一回限りですが、現状のデータを入手しております。ですので、それをもってその後の影響がどのような形になったのかというのが比較できるようになっております。ただ、そこには、振動については現状調査をしておりませんので、その部分は省いております。といいますのは、そこは大気汚染、騒音に比べてそれほど大きな影響になってこないのではなかろうかというような判断でございます。

それから、特にということで、煤塵のバックグラウンド濃度が高い。これは多分トラック等で

大分煤塵が出てくるのではないかというところだと思うのですが、こういうところも測定等がかなり難しいというところで、一般的な大気汚染という形で調べさせていただいております。

それから、一番最後の、「可能であれば」というところでの温暖化ガスの排出量の比較ですが、これは技術的にかなり難しいということで、なかなか対応はできないと調査団としては考えております。

それから、建設工事の段階において主たる環境影響があるとの記載に対し、その理由と本当にそうなのかというようなところのご趣旨の質問だと思うのですが、建設工事がかなり、騒音にしましても、汚染にしましても、振動それから悪臭等々、多分建設工事の段階が一番多いとは思っているわけですが、その他の段階につきましても当然、先ほど申しました現状のデータをそろえているというのは、その後どのような影響が広がっていくのかというところの基準値をとっているという趣旨でございます、単に建設工事だけではなしに、さまざまな段階で評価をしないといけないと考えております。

それから、その次は調査の目的の趣旨で、緩和措置の提言というところを具体的に7.7.5に書くべしというところですが、7.7.5もしくは当方で考えていますのは7.8.4でもいいかと思っ
ているのですが、いずれにせよ、ここは整理して記載させていただくようにさせていただきます。

以上です。

白井 8番は3つの点について確認したいということでありまして、1)が水系の変化が見込まれると思料されるのはいかがであろうかということによいと思うんですけども、水文の専門家が団員に入っており、水文の専門家と相談をして考えておりまして、特に水文の専門家からは大きな変化はないだろうということです。側溝等のことに関しましても、道路からの水が集まるようなところに関しましても、末端の方でまた洪水みたいな形になるとか、そういうことがないような配慮はするように話をして、設計を変更させて、末端の方で洪水にならないような形にはしております。

次に、ランドスケープの件ですけれども、これは私も質問がありまして、これはいつもよくわからなくなってしまうことなのですけれども、例えばこうやって大きな橋をつくる、道路をつくるということになると、もちろんコンストラクションステージの段階ではいろいろな形が変わりますけれども、最終的に大きな橋ができて、それがランドスケープは変わることは変わるのであるけれども、それもプロジェクトの一つの目的ではあるんです。つまり、こういう大きな橋をつくって復興のシンボルにしようという話もあるので、こういう場合イエスというふう

にももちろん書くのでしようけれども、その辺はどういうふうにとらえると一番いいのかというのが、いつもわからなくて、この場合イエスというふうに書いても多分いいとは思いますが、それでも、その辺はどういうふうに書くのが一番いいのか、いつも迷うところであります。

3番のグラウンドウォーターの件に関しましても、水文の専門家と話をして、特にはないということをお伺っております。

村山委員長 この部分で野村委員、平山委員、田中委員、ご意見をいただいておりますが、いかがでしょうか。

平山委員 建設工事の段階でという、6番のコメントに関してなのですが、私はもう一つ出しておまして、大気汚染のところの13番が関連しています。要するに、建設工事の段階だけで環境影響評価を考えるのではないということであれば、バイパスの開通後の予測というものをきちんとすべきではないか。そのときに、これは9章にたしかあると思うのですが、交通量の予測調査というのをやっておられまして、そういうものを使ったり、現状のデータなどをうまく組み合わせれば、大気や騒音などに関するデータが将来どのような変化を見せるかということもある程度わかってくるのではないかという気がしております。そういうことも環境影響評価ということで7.7.5に記載しておくべきではないではないか、これを13番で書かせていただいております。これも一緒にお答えいただければと思います。

前川 それでは、今の点に関しまして、バイパスが建設された後の予想値ですが、それは非常に難しいのではないかと考えております。交通量等々については予測はしているのですが、それによってどの程度大気汚染そのものがふえるのかどうなのか。これは交通量が二倍になれば大気汚染が二倍になるというようなところでは多分ございませんでして、かなり経年変化、昔これぐらいの交通量でこれぐらいの大気汚染、粉塵等々があった。振動がこれぐらいあったというようなところが、将来延長及び当然ながら車のエンジンの質といったようなものもありますし、今後エンジンのガソリン車がふえるのか、ディーゼルがふえるのか等々、そのほかに交通の速度、そういったものにも大きく影響されてきますので、ここを報告書にエンジニアの想定として予測の数字を出してそれを記載するというのは、技術的に極めて難しいのではないかと考えております。

以上です。

平山委員 交通量予測調査で、例えば車種構成の現状とか変化についてのデータはあるのでしょうか。

中川 あります。

平山委員 それを使えばかなりのことがわかるのではないかという気がしますが、いかがでしょうか。

村山委員長 その点については追加の検討はないという理解ですね。

臼井 そうです。

野村委員 4番の私のコメントの趣旨は、むしろトータルで見た場合には環境負荷は軽減される期待が大きいと私は思っています、であれば、それが将来定量的にきちんと示されるように、現時点あるいは将来予測も含めて今準備をしておくべきだというのが趣旨です。事業が環境に悪影響を与えるという観点ではなくて、よくなるのではないかという意味で前向きに取り組んでいただくと、事業の価値としていいのではないかと考えています。

それから、煤塵は、別のプロジェクトで経験したのですが、パキスタンの場合、土漠なものですから、放っておいてもほこりはいっぱい舞っている。ですから、現時点である程度きちんとしておかないと、交通がふえたことに伴う増加なのか、それともともとバックグラウンド濃度が高いのか分からなくなる。私は現場を知らないのですけれども、渋滞、雑踏、街の中ということを見ると、現状でも騒音、振動、ほこり、すべて目標とする基準値を満たしていない可能性が十分にあると思っています。ですから、そういう意味で現状それから新しいバイパスの部分のところがピフォア・アンド・アフターでわかるように形をきちんとしておいていただければということです。

それから、温暖化ガスは確かに難しいところはあるとは思いますが、これは私の主義主張で、むしろJICAに言うべきことなのかもしれませんが、今後はとにかくいかなる案件においてもカーボンコンシャスでなければいけないと思っていますので、温暖化ガスが出るのか、減るのか、できる範囲で押さえておくべきというふうに思っています。5キロとか、6キロとか、非常に短い区間なので、どれだけ減るのかという話もあるのですけれども、今、平山先生がおっしゃられたような車種構成とか、ある程度データラインがわかっているのであれば、できる範囲で計算してみるのの一つかなという気はしています。

村山委員長 平山委員と野村委員のご意見、基本的には予測をまずすべきではないか。それからほかの道路も含めた総合評価を含めてはどうか。3つ目が、温室効果ガスの排出量についても検討してほしいという3点だと思います。これについては、本案件が緊急調査であるということも一つの制約になっているかもしれませんが、基本的なご意見だと思いますので、その点について、対応がどの程度できるかどうか。難しいようであればそれについても少し記述をしていただいて、どういう状況で難しいのかということ、追加でお願いができればというふう

に思います。できるだけ審査会と担当部、調査団との意見が一致すればいいのですけれども、必ずしも完全に一致するというわけではないところはどうしても仕方ないと思いますので、もしそうであればその点について見解をぜひ加えていただきたいと思います。

田中委員 今の温暖化の話ですが、テーブル7.5.1という表、ここにグローバルウォーミングの話が出ていまして、一応メンテナンス段階ではイエスと。私がこれを見たときに、原単位で一定の試算をしたのかというふうに思ったのですが、そういうわけではないのですか。

臼井 はい。

田中委員 恐らく、計画交通量と現行の交通量とスピード等があれば、およそのめどのようなものにつき得るかと思います。いわば、ごく簡単なことはできそうだと。

私の話はこういうことであります。私の8番のところに書いた、まず水文系、それから地下水への影響というのは、確かに道路整備距離も5点何キロなので、短いのですが、一応そこに基本的には舗装ですね。そして2車線で、路肩を入れると10メートルくらいになります。そうすると、10メートル掛ける5キロ、5ヘクタールぐらいの道幅の舗装が新設でできる。

臼井 新設は違います。新設は700メートル掛けます。

田中委員 ですけども、既存の道路も拡幅したりしますので、結局何ヘクタールか、要するに被ふく面に終わる。しかも、一定のラインといったときに何か影響は出ませんかということが基本的な問題意識なのです。しかも、道路を通れば、そこが線になって、そこに降った雨は集水して運んでくるような形になりますね。そうすると、それは地下浸透させている仕組みなのか、どこかまでもって行って、流してしまうのか。となれば、何らかの影響は出てきませんか。その評価をした上で、ないというのであればそれは結構です。私も現場はわかりません。ただ、そのことの評価、手順をされていないのであれば、一回ここでやってみたらどうでしょうかという意味であります。

それから、先ほどのランドスケープの話ですが、ここを私が見ていたときに、建設段階ではイエスで、オペレーショナル段階ではバー、要するに何も無いということです。オペレーショナル段階というのは、建設段階から比べれば余り差はないかもしれませんが、しかし、何も無い段階よりは明らかに、そういう構造物ができたり、あるいは拡幅されたり、それは影響あるとっていいのではないかと思ったものですから、イエスではないかという考え方です。おっしゃるように、それは難しいですとおっしゃられれば、余りそれにこだわるつもりはありませんが、そのように考えます。

以上です。

村山委員長 ランドスケープについては、コンストラクションでイエスであれば、オペレーション、メンテナンスでも同じ評価でいいのではないかと思いますけれども。

田中委員 私もそう思います。

村山委員長 先ほどのご質問は、プラスの影響か、マイナスの影響か、どちらかよくわからないという、そういう趣旨ですか。

白井 田中委員が最初におっしゃったように、オペレーションではなくて、コンストラクションのときにも起こってしまっている。オペレーショナルメンテナンスのところではそれが大きく変わるのかというと、別に変わらない。最初から見ればコンストラクションのときを除いてしまえばメンテナンスのときが最終形態なので、最初から比べれば物すごく変わっているわけです。その辺、ただ単にイエス、イエスと書いておくのか、それともランドスケープはコンストラクションで変わっているので、それで今のようなロジックからいえば当然変わっているということなので、そのところにイエスと書くのか。いつも迷い、多分迷ったまま何もやらなかったのかもしれないです。

村山委員長 余りこだわる必要はないかもしれませんが、ただ大気とか騒音を考えても、コンストラクション段階で大気汚染が発生する。騒音が生じる。それに対して、メンテナンス段階で同じような騒音、大気汚染が発生するという場合にバーをつけているかということ、そうではないですね。というふうに考えると、やはりここはバーではなくて、イエスというふうに書いた方がいいように思います。検討していただけますか。

白井 検討することは全く問題ありませんので、わかりました。

村山委員長 それでは、よろしいでしょうか。

渡辺 答申案の確認ですが、8番について、1)、2)、3)全部入れた方がよろしいでしょうか。それとも1)、2)だけでよろしいでしょうか。

田中委員 2)だけでもいいかもしれませんが、1)と3)ですが、ご検討されて、基本的に余り影響はないというご判断であれば、私はそんなにこだわらないのですが。ただ、先ほども言ったように、少し放流するものですから、しかもそれなりの面積を広くするのでという、そんなことでこういう問題意識を出したのです。もちろん専門家が検討した上で余り影響はないということであれば、それは結構だと思います。

渡辺 1)と3)をあわせて評価した上で記載をすべきだというような格好に整理させていただきたいと思います。

村山委員長 それでは、次のところに入りたいと思います。社会環境影響評価、9番から12

番です、お願いいたします。

前川 9番から11番の細かい話を臼井さんをお願いしますが、12番、見直した場合は記述を訂正する必要があるというのは、そのとおりでございます。

臼井 9番から12番まで答えさせていただきます。

ローカルエコノミーの件で、これは想定はできない、イエスでございます。申しわけございません。ローカルエコノミーにも影響が生じます。こちらのドラフトには影響があるというふうに書いてあります。

サニテーションですけれども、これも生じますので、ミチゲーションなり、メンションする必要はあるというふうに思います。

11番のinfectious Diseasesですけれども、これは迷いまして、これはパキスタン側にも出すのですね。特にHIV、エイズに関しましては、今後人口がふえるのは外部とかその人たちがふえていくので、彼らにすれば私たちにはそういうものはないという形になってしまうので、本当に外部から人が入ってくるコンストラクションステージについてはイエスと書いたのですけれども、そうではないものに、それ以降、工事が終わって外部の人間がいなくなって人口がふえてというところでは、一応なしというふうに書いてあります。これはディスクリクションのところにも、ただコンストラクションワーカーズが来るからというようなことでわざわざ書いたのはそういう意味なので、ここは微妙なところがあるのですが、どうしたらいいのかというのが、ちょっと問題があるかもしれません。

田中委員 わかりました。私もコンストラクションの段階でイエスなのですけれども、オペレーション、メンテナンス段階ではバーになっている、これが少し幾つか考えてもいいのだということで、社会環境項目については指摘をさせていただきました。

ローカルエコノミーとサニテーション、これはこういうことで受けとめていただいていると思いますが、確かにハザードインテクション、外部人口の流入、外部の方が入ることによって何かそういう病原性という大げさですが、そういうものは可能性があるということです。お話のように、そこはいろいろ微妙な問題があるようであれば、このことについてはこだわりません。

臼井 全く書かずということではなくて、例えばエイズとか、特に性関連症に関してではなくて、例えば外部からそういう人口流入があるかもしれないので、パキスタン人のコンサルタントと相談して考えます。

村山委員長 それでは、社会環境影響評価については、そういうことで、11番についてはど

うしましょうか。答申案の中に入れますか。

田中委員 継続で考えていただければ。

村山委員長 では、11番も生かすということをお願いします。

次に、大気汚染ということで3つありますけれども、最初の部分は先ほど既にお話がありましたので、14番、15番について、お願いいたします。

前川 鉛濃度の規制の状況、これは調べさせます。

15番についてですが、ここのチェラチョワク周辺の数値が一番高いということで、特に必要な対策があるのではないかとご指摘ですが、当然ながら交差点の改良をする予定ですので、一つは交通がスムーズになるというところはおおよそその結果確保できると思います。車両のスピードがある一定程度のスピードになると、このあたりの現状にはプラスになるのではないかと。そのほかに、現状の縦断勾配を今よりも緩くするような形で今設計をさせていただいておりますので、そういった縦断勾配を減らすことにより、これまた排気ガスという面ではプラスの効果があるのではないかと考えております。おおよそこう考えております対策としては、交差点改良、縦断線形も含めてのところでございます、考えているのはそれぐらいということやっております。

白井 追加して説明させていただきます。チェラチョワクというところは、第四交差点、一番最終点の交差点の近くにありまして、未舗装の坂道の横で計測をしております。本プロジェクトによって改善される点と、悪化される点があるのではないかとごうに考えておりました、まず、交差点改良によって渋滞が緩和されますので、その分改善される点があるというふうに考えております。また、舗装ですけれども、舗装されることによって道路の平坦性は向上しますので、これも改良されるのですが、舗装は日本のように高機能舗装ではないということなので、吸音効果はないということをごデザインチームから聞いております。

縦断勾配ですけれども、ものすごく向上するわけではなくて、数%ですけれども、舗装して緩和されるということで、向こうにある、非常に古いトラックや何かでも少し上りやすくなるので、改善されるのではないかとごうには思っております。ただ、舗装しまして、勾配が緩和され、その分走行速度が上がるということで、騒音レベルが上がる可能性がある。交通量がふえることが当然考えられますので、騒音レベル等は上がる可能性があります。

ここはすぐ横が川で、すぐ横が山裾をまくような形で道路がありまして、交差点があり、右がもう川で、オープンなのです。特にここの住環境云々ということは余りないので、ここで例えば木を植えて何とかするとか、さらに勾配を緩やかにするというようなことは、少し難しい

のかなというふうに思っております。

以上です。

村山委員長 平山委員、よろしいですか。

平山委員 先ほど調べるといふふうにおっしゃっていただいたので、調査していただきたいと思えます。

村山委員長 先ほど野村委員もおっしゃったように、これは単純に排ガス由来の濃度というわけでもないのですか。

白井 ここには余り人が住んでいませんので、例えば家から出てくる煤煙というのはないと思います。土漠地帯ではないので、周り全部山なのですが、それでも木は余りないので、ほこりっぽいところはほこりっぽいです。その辺の背景地みたいなものは、まだそこまでは全く調べていないです。そこへ行って、ただ単に調べてもらっただけです。

村山委員長 基準からいくと、EPAがPM10について1日平均150ですね。日本は100という数字で1日平均やっていると思うので、それからすると結構高い数字ですから、ぜひそこはご検討をお願いしたいということです。

それから、次が土地収用及び住民移転計画とパブリックコンサルテーションまで、補償も含めて、残り最後をお願いいたします。

前川 それでは、説明させていただきます。

土地収用及び住民移転の計画、16に当たる反対3世帯の理由については、現在わかっておりません。これは詳細設計の段階で調べさせたいと考えております。

17、18について、移転対象住民は早急に特定しというのと、すべての線形が確定した段階でというようなところでございますが、こちらも詳細設計の中で当然実施しないといけないものだと考えております。

パブリックコンサルテーションにつきましても、さらなる説明の機会を求めることというところですが、特に最終線形が決まった後に数回こういった説明会を実施したいと計画しております。そのとき、いろいろ前回もご指摘があったかもしれませんが、ジェンダーの観点からの配慮というのに十分気をつけたいと思えます。

補償につきましては、最後2つです。これらについて、テント生活者への支援の措置が実現するよう努めるということと、災害復旧に要した費用を何らかの形で補償するような手段について考慮する。これは両方とも考慮し、努めるようにさせていただきたいと考えております。

以上です。

村山委員長 それでは、一通り伺いました。

白井 私から質問なのですが、パブリックコンサルテーションで、19番のところに、その他地域住民及び道路利用者という、道路の利用者というのは、どの程度の範囲を考えていらっしゃるのですか。地域住民は道路を使っておりますけれども、例えば遠くから来ている人たちにも説明をするのか、その道路利用者の定義によっては非常に説明の仕方も難しいかなと思っているのですが。

村山委員長 そこは本当に現地をよくご存じの方のご判断だと思いますが、基本的にバイパスですので、これまで道路を利用している人たちが別のこちらの方に移るということですね。そういう意味では、ある程度の特定はできるのかなというふうに思いますけれども、そのあたりは、調査をなさっている方々のご判断でお考えいただければと思います。

それでは、一通り議論をさせていただきましたが、全体を通じて、あるいはほかに何かご意見、ご質問等あればお願いいたします。

田中委員 私は前回もご説明も聞いて、きょうの8番のところにも書いたのですが、基本的にはこの事業は非常に意義のある事業で、しかも既設道路を利用しながら拡幅して、新設するということで、少なくとも自然環境の面から見ると比較的影響の少ない計画だろう。基本的にいいのではないかということなのですが、幾つかの項目は、きちんと調査なり確認した方がいい、そういうスタンスであります。恐らく、きょう伺ってみても、ほかの審査会のメンバーもそういうスタンスなのかなと思います。これは私が言うことではありませんが、先ほど野村委員も、意味がある、むしろ改善効果もあるのではないかというような話もありましたけれども、私はそのように思っています。そこだけ触れなかったので、確認させていただきます。

野村委員 田中委員からお話がありましたので、私も感想めいたことを申し上げますと、前回のときに、もう既に地震から2年たっているという質問をさせていただいたのですけれども、これが仮にまだ地震後半年という場合であれば、まさしく緊急性が非常に高い。その中で、既存の道路を利用し、しかも山の中でこれといった自然も残っていない。だけれども、住民が一家族か二家族動かなければいけないといったときに、果たして今のガイドラインにのっとって一から十までやることに伴う緊急性への対応のおくれというのは、どういうふうに考えればいいのか。本件については余り考える必要はないと思っておりますけれども、本当に迅速なことが求められているときはどうしたらいいのかなというのは、ちょっと考えてしまうところがあったということを申し添えます。

白井 コンサルタントという立場を離れて話したいのですけれども、この間、長谷川委員

から説明会の後もう一回説明会のようなものがあつたのですが、そのときに緊急性について社会配慮ができるような緊急度なのか、それとも社会配慮ができないような緊急度なのかというようにご質問があつて、今回は社会配慮が最初からできる。急いではいけるけれども、デザインをしながら、例えばお墓を避けるとか、なるべく人のいないところを避けるとか、そういうことはできた案件だつたと思うのです。今、野村先生からお話のあつた、では本当に緊急性の高いときはどうするのかというときに、チェックリストだけはつくっておいて、ここだけは押さえた方がいいということだけはさつとでも見ておいた方がいいかなという気はしました。というのは、現場に行ってみて緊急とはいっても、特に地震などですと、みんな非常に精神的にもろくて、とんでもないことを私たちがやってしまう可能性があるのです。というのは、一つはお墓に関して私たちが乗り込む前はデザインチームはお墓をつぶしてもいい、どいてもらえばいいという形で線を引いていたのですが、行ってみたら、それは絶対だめだと。特に小さい子供を新しく埋葬した人たちにとっては、それは絶対にだめなことであるということと言われて、そういう文化的な面とか、特に地震などでみんなすごく不安になっている人たちが何を思っているかということだけは考えた配慮はできないかということ、今回思いました。

長谷川委員 前のときも緊急時の話をして、事務局でもフォローしてくれたのですが、今回は全体が開発調査案件ということで、特に緊急というものをクローズアップしながらするようなものではないというニュアンスだつたと思うのですけれども、ただ、実際問題としては、今質問があつたように、実際どうするのかという話が出てくると思うのです。これまでこういう事はなかつたのですか。

村山委員長 あつたとは思いません。

長谷川委員 では、どうするのだというのは、私もガイドラインをもう一度ひもといたときに、緊急時の措置という項目がきちんとあるのです。この中に課題になっておりまして、もしもそういうふうなことをしなければいけない場合には、では、具体的にどこをどうはしょって、どういうふうにするかを、この審査委員会に諮ってくださいということなので、新たにまたやらなければいけない。つまり、運用上の問題で課題というのか、あるいはそのままになって対応できる体制のままにしておくのかわかりませんが、というらえ方があるということだけをお伝えしておきます。

村山委員長 今ご指摘いただいたように、恐らく、配慮の仕方に本当にいろいろな幅があつて、フルスケールの環境社会配慮から、非常に緊急性を要する配慮の仕方というのがあつて、今回はその中間の部分だつたと思うのですけれども、少し経験を積みながら、どういう方法がよい

のか、こちらでも整理をしていかなければいけないということだと思います。そういう意味では、今回の事例は一つのケーススタディとして我々も受けとめていいのではないかと考えています。

白井 緊急時のことですけれども、本当の緊急時でも、そういう調査には環境社会配慮団員を一人は絶対に入れた方がいいと思います。デザインをやっている人たちはデザインでずっと緊迫した感じでやっています。デザインの人たちはそれなりにこういうふうにしたらどうだという、ではこうしたらいいというアイデアがたくさん出てくるんです。言わなければ出ないので、本当の緊急時でも、場所によるのでしょうかけれども、社会配慮か、自然配慮か、どちらか、団員はやはり入れてアドバイスをしながら、その場、その場で決めていくような形を考えた方がいいのではないかとするのは、今回思いました。

村山委員長 それでは、ほかに何かご意見ありますか。もしないようでしたら、第1議題についてはこれぐらいにしておきたいと思います。この後、答申案、例によって事務局でまとめていただいて、メール上でまた審議をさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

次は、今後の予定ということで、事務局から簡単をお願いします。

渡辺 次回の審査会でございますが、7月9日14時から、都合により開始をいつもより早めて14時からにさせていただきたいと予定しております。議題としましては、フィリピン国カビテ州ローランドにおける総合的治水対策調査の答申案の協議を予定しております。

以上でございます。

村山委員長 その他、何か委員の方からございますか。

田中委員 7月、8月の開催予定はわかりますか。

渡辺 7月23日以降はまだ調整中ございまして、はっきりしない状況です。夏休みになりますので、早目に調整したいというふうに考えております。

村山委員長 ほかに何かございますか。

ないようでしたら、きょうの審査会をこれで終了したいと思います。