

第3回環境社会配慮審査会

日時 平成20年7月14日(月) 15:01~16:00

場所 JICA本部12C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授
委員	菊地 邦雄	法政大学人間環境学部教授
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	中山 幹康	東京大学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	野村 徹	日本シンガポール石油化学(株)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	藤倉 良	法政大学人間環境学部教授
委員	藤崎 成昭	東北大学大学院環境科学研究科教授
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	織田 由紀子	日本赤十字九州看護大学教授
委員	小林 正興	個人
委員	真崎 克彦	清泉女子大学地球市民学科准教授

事務局

熊代 輝義 独立行政法人国際協力機構 企画部 審議役 兼
審査室準備室 次長

渡辺 泰介 独立行政法人国際協力機構
審査室準備室 環境社会配慮審査第一課長

村瀬 憲昭 独立行政法人国際協力機構
審査室準備室 環境社会配慮審査第一課

宮崎 明博 独立行政法人国際協力機構
審査室準備室 環境社会配慮審査第一課

笠原 宗一郎 独立行政法人国際協力機構
審査室準備室 環境社会配慮審査第一課

委員・時事務局以外の発言者

磯元 賢志 株式会社 片平エンジニアリングインターナショナル

庄司 岳雄 日本コンサルタンツ株式会社

三宅 光一 経済基盤開発部

金川 誠 経済基盤開発部運輸交通・情報通信第二課

午後 3 時 0 1 分開会

村山委員長 それでは、審査会を始めさせていただきます。

きょうは議題 1 件のみです。「エジプト国カイロ高速道路優先区間フィージビリティスタディ調査」の調査団の取り組みということでご報告をいただいて、コメントを加えていきたいと思ひます。

既に方針に対する取り組みという資料と、それから添付の資料をお配りいただいているかと思ひます。加えて、きょうのパワーポイントの資料もあると思ひますので、それに基づいて進めていきたいと思ひます。

答申は全部で14項目にわたっていますが、まず全般的な環境影響調査までの5番までご説明をいただいて、関連するコメントをお出しいただいた部分の方を中心としてご議論をお願いしたいと思ひます。

それでは、よろしくお願いいたします。

金川 私、JICA経済基盤開発部の金川と申します。本日はよろしくお願いいたします。

では、私のほうから、まずパワーポイントを使いまして本件の概要を説明するとともに、取り組みと、先ほど委員長が紹介してくださったんですが、その資料をもとに、答申に対して我々調査団がどのように取り組んでいるかをまずは説明したいと思います。

では、パワーポイント、よろしくお願います。

本件、カイロ都市有料高速道路優先区間整備F Sというタイトルです。

本件の対象エリアのご説明をまずしたいと思うんですが、本件、グレイター・カイロ・リジョン、略してG C Rといわれている地域を対象に調査を行っているんですが、この地域、エジプトの中において首都カイロを含む非常に重要な地域となっています。人口で言いましても大体4分の1から5分の1の規模を持っていると。

どういう地域かと申し上げると、先ほど簡単に紹介したとおり、首都を含む非常に重要な地域で、東京と比較しますと人口も500万人ほど多く、面積もその分多いんですが、人口密度でいいますと東京と大体同じぐらいの地域を対象に、今回調査を進めています。人口の占める割合とともに、エジプトの国において経済でも大体4分の1程度を占めていると、こういった地域であります。

もう少し詳細に対象地域の説明をしますと、このG C Rのうち、この赤い破線で結ばれているところと実線で結ばれているところ、これが計画されている区間なんですが、そのうちの実線のE 1、E 2、E 3と言われているところ、ちょうど真ん中に東西に伸びているのがE 1からE 2、ちょっと南のほうに長く実線で引かれているのがE 3です。

現在のカイロの都市の交通状況はどういうものかといえますと、途上国の首都あるいは中心部で一般的な状況かもしれませんが、非常に交通渋滞が激しいと。その一方で、公共機関というのが余り整備されていなくて、その結果として車両の通行が多く、大気汚染が進んでいる、そういう状況です。

こちらの写真を見ていただくとわかるんですが、非常に交通量が多く、なかなか交通マナー等守られていないために、非常に交通渋滞が激しく、街中も雑然としているというような状況です。

そもそもこのF Sがどのように生まれてきたかというのを簡単にご説明したいんですが、これは答申の1番の回答にもつながると思いますが、簡単に説明します。

まず、このF Sですね、2002年に行われた、このスライドの一番左端に書いてあるんですが、

カイロ都市交通マスタープラン、通称CREATSと呼ばれているマスタープランがあるんですが、この中で提案された1つのプロジェクトです。このマスタープランの中では都市高速だけではなくて、スーパートラム、地下鉄、バス、鉄道といった公共交通であったり、あとはこの都市高速を含む道路系の整備、その他ソフト面では中央交通庁の設置といった提言がされています。

今赤い枠で囲みましたが、都市高速の道路がこの中の1つとしてあがってきたと。ただし、FSを行う前に、では運営の資金のほうもどのように調達すればいいのか、そういった制度設計の調査もしましょうということで、真ん中の白いボックスがあるんですが、カイロ都市有料高速道路事業化のための運営資金計画調査というのが実施されました。

この調査を受けて、実際にFSをやって道路整備に向けていこうと、このピンクのボックスなんですけど、本件のカイロ、都市有料高速道路優先整備区間FSというものが今実施されています。

先ほどの実線のFS区間を申し上げますと、対象区間としては13キロ、総工費、現在調査中ではあるんですけども、これはトンネル区間等を含みますので、大体1,200億円程度の規模になります。

その他活動としては、ではこの都市高速を管理する母体をどうすればいいのかといったところでMEAという首都高速道路公団のようなものの設立の支援をしたり、先の運営資金計画調査の中で、将来的には民活でもってこのプロジェクトを進めていこうというところで、有料道路制度の検討というのもやっています。将来的には円借款を今のところ念頭に置いて事業化を行いたいというふうに考えてこのFSを進めております。

この調査の目的なんですけれども、先ほど申し上げたとおり、まず1つ目はFSを実施する。その中でももう少しこの区間の詳しい説明をすると、FSの対象の区間になっているのがE1-2とE2-2と言われているところと、E3-1と言われているところです。さらには、運輸省の中でMEA、先ほど申し上げた首都高速道路公団というものを設立するための技術移転を行おうというところです。

最後なんですけれども、PPPを導入する際のスキームであったり、どのようにスムーズに本件事業化を行っていくか、この提言もしていきたいと、支援もしていきたいと考えています。

スタディフレームワークというタイトルがついたこのスライドなんですけれども、一応このスライドに書いてあるのは、その中でも環境社会配慮がどういうことをやっているかというところで、1つ目はPPPスタディ、前回の運営資金の調査のレビューを行うとともに現況を調

査する。そういった中で、I E Eのレビューであったり、環境社会配慮に関する情報を収集あるいはもう少し調査を行う。2つ目がF Sなんですけれども、まず1つは実際に環境社会配慮の調査を実施する。もう1つは、それに伴って考えられる環境であったり社会における影響を評価する。最後は、住民参加を支援すると、そういった活動を行っています。最後は、P P Pの導入の計画を立てます。

これ最後のスライドなんですけれども、こちらには調査のスケジュールを載せています。本件、現地調査を8月中に終えて、9月、10月あたりで最終的な報告書をまとめようと考えています。一番左側の作業項目の中で黄色く塗られているのが環境社会配慮に関する項目で、今どういう段階にあるかということ、平成20年度の今7月ですので、ステークホルダー会議及びセミナーを実施したり、住民参加の支援を先方に対して支援をしていると、そういった状況にあります。

以上が本件の概要です。

続きまして、お手元に配布している資料の調査団の取り組みというものを見ていただきたいんですが、この答申に沿って、我々がどういう取り組みをやっているか、資料で補足しながら簡単にご説明したいと思います。

まず1つ目、代替案の検討のところで、事業目的を明示し、その目的達成のために高速道路を選択するに至った代替案の検討内容・経緯を示すべきである。これは、先ほど本件が提言されて実施されている背景の中でマスタープランを実施したと、基本的にはこのマスタープランに基づいて調査をしております。

もちろんその中では都市高速だけではなくて公共交通機関が整備されてカイロ都市圏の効率的な交通ネットワークの実現を目的としたC R E A T Sの提言に基づいて、ほかの公共交通機関であったり交通機関との比較検討の上で調査を実施しています。

こちら、もう少し詳細に説明しますと、資料のほうで代替案の検討内容、経緯という項目があるんですが、この中でC R E A T Sで何個かシナリオの解析をしているんですが、その中の最適コアネットワークというシナリオに沿って実施されています。

2つ目、環境影響調査のほうをご説明したいと思うんですが、2つ目の答申の内容として、本件調査で実施する大気、騒音、振動等の実査がエジプトの国内法上妥当なものであることを記述すべきである。現在、エジプトの環境基準を見ますと、騒音あるいは大気汚染については基準が設定されています。その一方で、振動についてはまだ基準が整備されていないというような状況です。そういった中で、我々調査団、代表的な5ポイントを選びまして、住宅地、

歴史的遺産の地域、レクリエーション地域、大学地域、商業地域といったところで大気汚染、騒音、振動について実査を行っています。

大気汚染については、基本的には環境基準を下回るという結果を得ています。騒音については、すべての地域で基準を超えてしまっているという結果が得られているんですが、これバックグラウンド、そもそものデータがちょっと全体的に基準を超えていると、そういう結果が得られています。

振動については、先ほど申し上げたとおり、現在エジプトでは環境の基準はなく、本来は実施する義務はないんですけども、ステークホルダーミーティング等々で振動に対する懸念も表明されているところ、本調査ではさきがけてといいたいでしょうか、本来は実施しなくていいところも先駆的に調査を行っております。

その調査結果ですね、ちょっと細かいんですが、添付資料2、まず2 - 1にエジプトの環境基準、あるいは振動についてはエジプトは環境基準ありませんので、日本の環境基準を載せています。

添付2 - 2以降はそれぞれ大気汚染、騒音、振動についての日変化の測定結果あるいは週変化の測定結果を載せております。これを見ていただくと、基本的には大気汚染については環境基準を満たしているという状況が確認いただけるかと思えます。その一方で、先ほどご説明したとおり、ノイズについては環境基準を上回るという結果が得られています。

次に3番の、一部の環境影響に関して、事前調査時より評価に変更があった項目についてその理由を記述すべきである、という答申に対しまして、まずは再度整理しましたスクリーニングの表がありますので、添付資料3、再スクリーニング表というのをご確認いただければと思います。この中で事前調査から変わったものをご説明しますと、まず1つ目が交通渋滞、これ事前調査のときには評価対象にはなかったんですが、建設中に渋滞が発生する可能性があるということで環境のカテゴリとしてはBをつけております。

その一方で、2番の大気汚染については、先ほどご説明したとおり、実査の結果大気汚染については環境基準を下回っている、そういう結果を得られていますので、AからBに下げさせていただきます。

3番の土地用途の変更なんですけれども、こちら調査の結果、生産性を有する農地等の土地の取得はないと考えられるところ、BからCに下げさせていただきます。

4番の地盤沈下についても、沈下を引き起こす地盤というのが計画路線周辺には分布していないというのが確認できましたので、BからCに下げさせていただきます。

5番の生活風景の変化については、社会調査の結果、景観であったりそういった点を指摘する住民の意見がありましたので、これも事前では検討していなかったところをBにしておりません。

最後のプライバシーなんですけれども、こちら沿線住民から高架によって部屋の中をのぞかれるのではないかと、こういったプライバシーに関する懸念が表明されましたので、こちら事前調査では検討されていなかったところをBにしております。

次、4番のスクリーニング、スコーピング段階において建設時の影響が強調されており、道路供用後に発生する影響の位置づけが明確でない。この点を明らかにし、特に大気汚染や騒音・振動等の物理的な環境項目への配慮を明確にする必要がある。こちら、まず供用後に発生する影響の位置づけというのは、先ほど添付資料3でお示ししたとおり、供用時の影響を追記しましたので、こちら確認いただければと思います。

また、道路供用後の大気汚染・騒音影響については、2017年・2027年における各工区、これはすべてで5工区あるんですけれども、これの影響を検討します。

しかしながら、振動に関してはFSの段階では上部工、下部工決定されておらず、そういった状況の中で振動の影響の解析というのはできませんので、現段階では予測は行いません。

5つ目なんですけれども、選定されたルートによっては、沿道に中層以上の建築物が立地していることが予想される。そのため、高速道路を建設する区間においては地上だけではなく中層階以上の大気汚染や騒音の状況を把握すべく調査を実施すべきである。

この答申に対しては、現在中層、大体3階から5階ぐらいの建物を想定しているんですが、こういった中層以上の建物を対象に、高速道路の有無によってNO₂あるいは騒音がどうなるか、この影響を、1つは実査によって確認する。もう1つは、将来的な予測ということで簡易的な解析を行って影響を把握するという調査を行っています。

こちら、ちょっと説明が前後して申しわけないんですが、これE1と呼ばれている、先ほどのパワーポイントのスライドの中でE1と書かれている区間のちょうどビルにはさまれた区間があるんですね。こちらで実査を行ったんですが、その結果が載せられています。先ほど申し上げたとおり、ちょっと繰り返しになりますが、NO₂の調査についてはすべてが環境基準を下回っています。その一方で、ノイズはやはりバックグラウンドが非常に大きいということで、環境基準から比べますと非常にそれを越すという結果が得られています。

ご参考までに、添付5の2ページ目に、実際に測定を行った箇所がこういった雰囲気であるかというのの写真を載せておきました。

以上で5番まで説明いたしました、いかがでしょうか。

村山委員長 ありがとうございます。

それでは、ここまでのところで追加のコメントやご指摘ございますでしょうか。

石田委員 すみません、最後に見せていただいた実査結果の騒音の減少で、青いほうがSyndicate buildingのほうが多少減少するんですが、病院のほうはほとんど減少しないというのは、これはどのような理由なんでしょうか。

庄司 1つはですね、青いほうのビルディングの測定日が土曜日とあって、向こうでは休日の次の日に当たりますので、若干全体的に交通量も少なく、騒音そのものは次の日に実施されたピンクのに比べてかなり小さくなったということが1つの理由かなと思うんですが。

上に上がるにつれて騒音が実線のほうが、デッキがある場合ですけれども、少し下がっているような傾向も見えなくない。少し下がっているというのは逆に言えばデッキの下のほうがもしかしたら反射が起こって大きくなっているかもしれないなという、そういう傾向があるかなということぐらいしかちょっとよくわかりません。逆になぜこういうことになったかというのを委員の先生方にアドバイスただけたらありがたいなと思います。

石田委員 私は音の専門家じゃないので良くはわかりませんが、ではこの青と赤の点線の読み方というのは、要するに青は平日で全体に騒音量が少ないと。

庄司 青が休日ですね。

石田委員 休日だったということで、赤は平日で高いと。要するに周りのビルディングの形状なんかよりも、むしろ平日、休日の差のほうが大きいだらうと。

庄司 そうですね。

石田委員 ありがとうございます。

村山委員長 すみません、ビルの高さはどれぐらいですか。

庄司 ビルの高さは、一番、もう10階以上、実質高層ビルですね、1つは、このHospital buildingというのは。それでもう1つのSyndicate buildingというのはそんなに高くはありません。4階か5階ぐらいです。

村山委員長 先ほど委員のほうに原因を指摘してほしいという意見がありました、私は本末転倒だと思います。基本的な調査のステップが紹介されないままに原因は特定できません。だから、それを示していただけるなら何かコメントがあるかもしれませんが。

ほかいかがでしょうか。

3番目の答申に対して幾つか変更があるという話ですけれども、この中で大気汚染に関して、

現地の調査結果がそれほど深刻ではなく、現況では環境基準を下回っているのでBというお話ですけれども。ちょっと私は理解ができません。現況がそうであっても、建設後に影響が大きくなり得ることはあるわけですね。それを含めて評価をすべきであって、現況が問題ないからBだというのはどういう判断に基づくのかよくわからない。

庄司 一応というか、2017年・2027年について典型的断面について、断面1にて予測もやりました。予測した結果も環境基準以下でした。

村山委員長 今の話は紹介されていないですね。その状態でこういう結果を拝見しても、ちょっとコメントのしようがないですね。

金川 今の解析のところについては、ちょっと最終的な結果をまとめている段階で、それで今庄司団員のほうから仮の結果をお伝えしたんですが、それで、今の仮の結果においては2027年・2017年においても環境基準を満たしているということです。

こちらの最終的な取りまとめ結果については、次の環境社会配慮審査会のときに完全な結果をお示しできればなと考えておりますので。説明不足で申しわけありませんが、もう少し待っていただければと思います。

村山委員長 わかりました。そういうことであればそのように表現をしていただければいいと思います。

ほかにはいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、また後でご指摘があればお願いをいたします。

では、6番目から10番の大気質とその他の環境面、自然環境面に関する指摘ですので、まとめてお願いいたします。

金川 では、再び金川からご説明申し上げます。

6番の調査内容を採用した環境基準等とともにひとつの表にまとめることが望ましい。また、調査内容が地域特性との関連において必要・十分である理由を記述する必要がある。

まず1つ目の調査内容のまとめに関しては、答申でご指摘いただいたとおり結果を取りまとめたいと考えております。

一方、地域特性との関連において必要・十分である理由、こちらに関しては、今回先ほどご説明したとおり、住宅地、歴史的遺産地域、レクリエーション地域、大学地域、商業地域というふうに分けて5つのポイントで実査を行っております。エジプトの環境基準を見ますと、大気汚染については特に地域の指定はなく、騒音については大まかに分けて商業地域、住宅地域、産業地域。この中で住宅地域については特に細かく区分を設定しているんですが、こういう分

け方をしているんですね。ただ、我々例えばWHOの環境の地域分け等を勘案しても、センシティブ、失礼しました、ちょっと言葉を忘れてしまって申しわけないんですが、より環境社会配慮が必要な区域というのが設定されていて、例えば大学地域であったりレクリエーション地域、歴史的遺産の地域というのはこれに該当するのではないかと。こういったふうに環境社会配慮が特に必要とされるような地域については追加的に実査を行っております。

こういった中で結果をまとめていこうと考えているんですが、調査の中ではこういった地域をカバーしているので、必要・十分と言えるような地域を選んで調査をしております。

このまとめ方についてはまた私のご説明が終わった後にアドバイスやご指摘いただければなと考えておるんですが、最終的な報告の段階になったときにはエジプトの地域特性をあらわしたようなまとめ方をして本調査をまとめたいと思っております。

次の7番で、調査項目の単位を変換する場合は、失礼しました、6番のご説明のところで添付資料の説明するのを忘れておりましたので、ちょっとそちらに戻ります。

添付資料6を見ていただければ、まず調査結果の一覧というのをご指摘いただいたとおり、大気汚染と騒音、振動について1つの表にしてまとめております。6-2については、こういったところで調査を行ったのか、実査を行ったのか、これも地図をもとにして表示しております。

次に7番にいかせていただきますと、調査項目の単位を変換する場合はその根拠を示す必要があると。エジプトの大気環境基準ではppmであったりppbといった基準ではなくて、 mg/m^3 であったり、あるいは $\mu\text{g}/\text{m}^3$ といった単位を用いています。今回の調査報告においてもこの単位に従って調査結果をまとめようと考えています。こちら、先ほどお示した添付2-1のところにそれぞれ大気汚染の基準が $\mu\text{g}/\text{m}^3$ であらわされたときとppbであったりppmで示された場合、どういうふうに対応するかというのをお示ししております。

次に8番の鉛による大気汚染に関する記述がないので、要否の検討結果も含めて追記する必要がある、この答申に対しては現在鉛に関する資料をエジプト政府と協力しながら資料を収集しております。この資料を入手した後に検討を行う予定であります。

9番、自然保護分野に関して、地域の特性との関連で調査の要否、内容が適切であることをその根拠について記述すべきである。これに対しては、本件対象区間、先ほどご説明したとおり、GCRという非常に大きな大都会で、基本的には既存道路の上に高架を建てたり、既存道路を改良するといった計画です。保護対象となるような貴重種は現在の調査対象からは存在しない。したがって、自然分野についての現地調査は行わない予定ではあります。その一方

で、保護地域のデータというのは入手済みですし、その他地域内に生息するであろう動植物のリスト等を入手して調査を進めております。

次に10番ですが、本事業の実施に伴う交通量の増加と渋滞緩和等を考慮した温暖化ガスの変化について可能な範囲で検討すべきである。この答申に対しましては、対象道路を含めるカイロ市内の環状線、先ほど対象区間を示したときに、ちょっとお手元の先ほどのパワーポイントの資料あるかと思うんですが、これで途中下のほう切れているかと思いますが、リング状に道路が引かれているのがご確認いただけたらと思います。この環状線全体の道路ネットワークからのCO₂排出量をプロジェクトの実施があった場合とない場合、これの比較を行う予定です。基本的には高速道路ができることによって、これも今現在調査中で最終的な結果ではありませんが、基本的には都市高速ができることによって車両の平均的な走行速度が上がることによって、ネットワーク全体としてのCO₂排出量というのは削減が見込まれております。

以上、6から10をご説明いたしました。

村山委員長 ありがとうございます。

それでは、これについていかがでしょうか。

平山委員。

平山委員 データの添付資料6-1ですが、3つ目の測定地点、Azhar Universityのデータで、これは道路とバックグラウンドが対比されていると思うのですが、例えばNO₂を見ていただくと、道路が35でバックグラウンドが112となっています。これは逆ではないかという気がするのですが。

庄司 この値もすべて高いですね。

村山委員長 おわかりになりますか。

庄司 わかります。ちょっと確認してみますので。

村山委員長 それでは、ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、また全体を通して後でご指摘をいただきたいと思います。

それでは、最後、11番から14番まで、ステークホルダー、住民移転に関するところについてお願いいたします。

金川 では、11番から14番までご説明差し上げます。

11番ですが、大都会中心部の事業であり、ステークホルダーは多岐多数である。全てのステークホルダーとの対話は不可能であるために、ステークホルダーの絞込みの基準を適切に設定し明らかにすべきである。

この答申に対しましては、カウンターパートであるGARBLTと呼ばれる道路橋梁陸運総局等と協議した結果、事業実施者、関係企業、大学関係、NGO及び住民といったカテゴリに分けて、これらをステークホルダーとしてステークホルダーミーティングに声をかけていると。このように分けてステークホルダーを設定しております。

次に12番ですが、環境社会影響を把握するために、周辺住民への調査では、影響住民に全体に対する対象者の位置づけ、すなわち沿道からの距離や社会的属性などを明確にすべきである。まず、調査対象者としましては、まず1つ目は、移転であったり商売口ス等の重大な直接的な影響を受ける住民、あるいは2番目として、工事中の騒音・大気汚染、渋滞、景観阻害、その他生活上の不便等の比較的軽微な間接影響を被る住民を対象としています。これらの内で特に社会的弱者のグループおよびその支援グループ、これはNGOになるんですが、これらを重視し調査を進めております。

結果をまとめるに当たっては、答申で指摘していただいたとおり、沿道からの距離であったり、調査対象者の社会的属性を明確にして結果を取りまとめる予定です。

次に13番ですが、今後実施するステークホルダーミーティングにおいては、参加者の構成、意見の概要等が把握できるよう記録する必要がある。これまで2回ステークホルダー協議を行ってきましたが、添付13に第1回目のステークホルダーの議事録を添付しております。この中ではどういった所属の人がどういった発言をしたか、これがある程度大まかに分類分けして列挙されているんですけども、その協議録の一番最後に、List of Attendant Listというので出席者のリストを添付しております。このリストでは名前、所属、性別。その所属に対して政府系の人なのか、あるいはNGO関係者なのか、民間なのか、そういう区分分けをして一覧としてまとめております。

最後、住民移転に関して14番。現計画では住民移転の影響はないとされているが、いずれの代替案によって移転が必要な住民が存在する場合は、影響の調査を行うことが可能な枠組みにしておくことが必要である。この答申のご指摘に対して、現段階で先方政府から首相の要請として代替ルートの提案があったんですが、この提案を考慮しますと、500世帯程度の住民移転が発生する可能性があります。実際に最終的には調査団が以前から想定していたより住民移転が発生しない代替ルートというのを推していこうとは考えているんですが、これも考慮しまして、影響が及ぶ可能性のある住民に対して、インタビュー・グループ協議などを実施しています。これら影響住民を支援すべきNGOとも現在協議を行っていて、最終的に線形が確定した場合に、この首相が提案された500世帯の住民移転が発生する可能性のある、こういったルー

トがとられる場合はRAPの案を作る予定であります。

また、これとは別に、現在想定している別の区間のルートでも住民移転が発生することが考えられておりますので、住民移転が発生する場合は最終的には住民移転計画書（RAP）の案を作成する予定で現在調査を進めております。

以上でご説明を終わらせていただきます。

村山委員長 ありがとうございます。

それでは、11番から14番の部分に関して何かございますでしょうか。

石田委員。

石田委員 質問なんですけど、添付13の協議簿ですね、これはだから13番への質問で教えていただきたいんですけども。この協議簿を見ると、発言されている方の発言が引用されているわけですね。これはほとんどの肩書きはプロフェッサーとかドクターなんですよ。普通の方の発言はほとんどないというのは最初に気になったのと。これは、その方々、プロフェッサーやドクターの方々の発言が非常に重みを持って受け入れられてこれが合意されたという意味なんですか。それとも何か際立った発言だったのでここに載せておいた。

庄司 一応ですね、全員の発言を載せてまとめてあります。それで、エジプトは非常に普通の人がこの公開の場で参加してくれないということがありまして、1回目は来なくて、2回目は電車賃とかそういうものを払うので来てください、となんべん言ってもやはり来ないという状況です。ちょっとステークホルダー協議としては若干偏ったようなところがありまして、やはりそういう偉い、政府の機関の方とか大学のプロフェッサーの人の発言が中心になってしまったということです。

ただし、じゃあ住民の意見をどういうふうに取り上げるかということは、インタビューを1,500世帯に行ったり、グループ協議を50グループ以上に行って、住民やNGOの意見も取り上げるように心がけております。ステークホルダー協議簿を見る限りはまさにご指摘のとおり、発言者、参加者は偏っているなという傾向はおっしゃるとおりだと思います。

金川 ちょっと追加でご説明させていただいてよろしいですか。第1回目のステークホルダーミーティングなんですけど、カウンターパート機関の先ほど申し上げたGARBLTという機関においても、ステークホルダーミーティングというような場を持つのが初めての経験だったんですね。そのため、先方からの要請もありまして、第1回目に関してはなるべくまずは省庁に関係するようなところから声をかけたいという要望がありました。先ほどご指摘いただいたとおり、その結果として出席者あるいは発言者が大学の先生であったり政府の人であったり、

そういう傾向が出たのかなと思います。

先ほど庄司団員が申し上げたとおり、その一方でなかなか一般の住民に参加してもらえないような状況があって、それを補足するためでも少人数のグループを形成したような場でそういった方々の意見もくみ取ろうとは考えています。

ちょっと今回添付はできなかったんですが、第2回の出席者リストというのも私手元にあるんですが。これを見ると、NGO関係者等も出席しております。ただし、第1回に引き続き政府系の人々が多いというのが実情です。

石田委員 どうもありがとうございます。リストを見て、すごい人数がいるのに発言されているのはプロフェッサー、ドクター、10人ぐらいということで非常に懸念を抱いたんですが。ということでこまめに住民の方のいろいろな意見を別の方法で質的につなげられているのであれば、ぜひそれも委員会のほうに次回でもご紹介ください。よろしくお願いします。

庄司 もちろん明らかにいたします。

村山委員長 ほかにいかがでしょうか。

野村委員。

野村委員 先ほど委員長のご質問で、大気汚染については事業が実施された後の予測値も出して、大部分の項目については環境基準を下回るので大きな影響はないはずで、その予測値についてはこれから先のレポートの報告の中で紹介しますということだったのですが。騒音についても予測値を出しているのでしょうか。

現状が環境基準を上回っているということですが、将来事業が行われたときに騒音のレベルが上がるのでしょうか、それとも。

庄司 騒音のレベルは上がることもあるし、下がることもあります。ただし、下がるところも多くの場合環境基準を超過している、環境基準を守れないような状態です。それはただし、特に騒音バリアとかそれを想定しない状態ですので、そういう遮音壁とかそういうことをやればかなり低くなるのではないかなということは期待できると思います。

野村委員 排出基準は絶対守りましょうね、環境基準についてもできるだけ守るようにしましょうねという環境配慮についての基本的な理念があります。意地悪な質問になりますが、この案件については既に環境基準を上回る騒音が存在する、そこにプラスアルファの音源になるかもしれない事業を実施するということについて、どういう説明の仕方をするのでしょうか。

庄司 騒音が多くなる部分と、何と言うか。

金川 基本的なまず情報として、バックグラウンドとして既に環境基準を超えてしまっている

と、そういった中で今委員ご指摘のとおり、都市高速を建設してさらに騒音が増す可能性のあるものを造っていいのか、そのジャスティフィケーションをどうするかというのは確かに考えなければいけない部分ではあるかと思うんですが、先ほど庄司団員のほうから、一部区間では騒音が下がるケースもあると。騒音が上がる場所に関しては騒音、少なくともその都市高速から発生する騒音に関してはそこにとどめていく、あるいは拡散しないような遮音壁の建設であったり、そういった道路付帯施設の建設というかそういう案を練って対処していく。そういった中で、そもそもバックグラウンドで騒音が環境基準を超過していますので、説明は苦しくなるのかなというのが正直なところですけども、少なくとも何らかの対処をとってその騒音についても影響を軽減させるというふうには考えております。

ちょっとこれも調査を解析したというか団内でもんだ結果なんですけれども、この騒音の大部分はクラクションなんじゃないかというふうに考えられているんですね。そうすれば、これもちょっと苦しいかもしれないですが、都市高速ができて、都市高速ではそんなにクラクション鳴らすような場面も考えられないと、クラクション鳴らすようなところがあるとは想定できないと思いますので、そういった意味では、基本的にはバックグラウンドが高い中で都市高速を造って、ある種軽減する効果が見込める部分もあるし、さらに高くなるような部分がある場合はその遮音壁等で対策をすると、そういうふうに考えて今調査を進めております。

三宅 将来の予測については、当然ながら事業を実施した場合としない場合というそういう比較をする必要があると思うんですね。その中で今回の事業を実施した場合の騒音が実施しない場合に比べてどうかというその辺の視点も加えて評価をする必要があるかなと。

野村委員 騒音については難しい問題が生じるケースがあって、本件もそうだと思うんですけども。基準を守りましょうねという発想だけではうまく処理できないケースがどうしても出てきてしまう。それを基準を守ってないじゃないかという観点だけで議論されるのは決して本意じゃないと思うんですね。ただ、基準を守れてないことは事実なので、そのところは原因なりを説明できるようにしておくということが、とりあえず今できることの精いっぱいなんだろうなと思いますので、丁寧な説明をしておいていただくしかないかなと思います。

それから、参考までなんです。今エジプトはガソリンの値段はどのくらいしているんですか。

磯元 原油価格より安いと。補助が入ってますので、市場価格は原油価格よりも安いです。ですから、1リッター50円とかそれぐらい。全部あとは政府が補助しています。

長谷川委員 今騒音の話が出ておったんですが、さらに予測評価というところでは、一番遅

れている振動というのがございますよね。今回の取り組みの表からいうと2番目と4番目あたりに出てきているんですけれども。ステークホルダーミーティングでも懸念の意見があったり、それからエジプトでは特にこれは環境基準がなくて今準備中ということ。それで、4番目にあるように、現段階では道路構造とか橋梁形式が決まってないので予測はしていないということなんです。F Sの調査ももうそろそろ終わりということで、ステークホルダーミーティングももう1回ぐらいしかないということなんです。

そういう意味では振動はやはり忘れてはいけないと思うんですけれども、今やっているF Sももう終わるということをはりながら、どの時点ぐらいでエジプトの基準みたいなのも踏まえながら、それから住民への説明ということも考え、それからこれからB D、D Dに向かいますからね、どの地点でこの辺の予測をちゃんとさせて評価の結果をしっかりと住民たちに伝えていくというその見通しをちょっとお教え願えればと思うんですが。

磯元 基礎の形式が決まったB D以降。D Dですか。

金川 そうですね、騒音の将来的な予測については先ほどご説明申し上げたとおり、上部工と下部工の構造が決まらないことにはなかなか予測がしにくいと。そういった中でF Sではその振動の将来的な予測は行いません。

D Dがいつ実施されるかによって将来的な振動の予測、住民に対する説明もいつできるか決まるとは思うんですが、まずはD Dの中で上部工、下部工の構造形式を確定させて、その結果をもとに振動の解析を行って、住民に説明をするというプロセスになります。具体的にいつぐらいというのは申し上げられないんですが、そういったプロセスになります。

村山委員長 それでは、ほかにいかがでしょうか。

14番の話で、ルートによっては住民移転が発生する可能性があるということですが、先ほどスライドで見せていただいた地図の中では特に代替案が表現されているのでしょうか。

庄司 すみません、ちょっとよく聞き取れませんでした、申しわけないですが。

村山委員長 14番のコメントへの対応として、代替案ルートを含めると少なくとも500世帯の住民移転が発生する可能性がある。この代替案ルートというのは先ほど冒頭で示していただいた地図の中には表現されているのかどうかということです。

庄司 表現されています。

村山委員長 どれになりますでしょうか。

庄司 表現というか、ちょっと細かくて、すみません、この地図ではよくわかりません。

村山委員長 そうですか。この代替案のルートというのは特徴としてはどのようなものですか。

庄司 既存のところの住宅密集街の横に、我々ダブルデッキ計画しているんですけども、そうならないようシングルデッキで済むようなルートも検討してくださいということで、それに対して検討調査している次第です。

金川 ちょっと追加でご説明すると。当初調査団が想定した案というのが、例えば東西方向に道路が走るとしたら、こういうふうに二段重ねで高速道路を建設する案だったんですね。これが先ほど庄司団員が申し上げたダブルデッキという方法なんですけれども。その首相の提案で、わざわざそんな二段重ねせずに、平面に東西に行くのであればそういった路線を建設すればいいんじゃないかと。ただ、こういう案をとりますと、もちろん用地が必要になりますので、それを建設する場合にはそのブロックにいる住民を移転させなければいけないと、そのときの世帯数が大体500と、そういうふうに今のところ試算しています。

村山委員長 ルートというよりはルートの形状による代替案で、拡幅により住民移転の可能性があるということですか。

庄司 そうですね、はい。

村山委員長 調査団としては基本的には二階建てのダブルデッキで進めようとお考えなんですか。

磯元 現在対象になっているルートにつきましては基本的にはダブルをリコメンドする方向で進んでおります。ただ、代替案の1つとして首相が提案された、それもつい最近なんですけれども、そうした場合のデメリット等を示して調査団としてはリジェクトというかそれをダブルデッキ案を提言する方向にもっていきたいと思っておりますけれども。

村山委員長 比較対照としては代替案として入っているということですね。わかりました。

それでは、全体を通じてご指摘がもしありましたらお願いをしたいと思います。いかがでしょうか。

先ほどの平山委員の振動に関する数値の点ですが、今の時点で何か追加のコメントございますか。訂正があるならご指摘いただいて、もしないようでしたら、バックグラウンドの方が高い理由をご説明いただいたほうがいいと思います。

庄司 後で調べてご連絡申し上げます。

村山委員長 平山委員。

平山委員 平山委員 その関連でもう1つ質問ですけれども、この道路とバックグラウンドの差というのは大体どのくらいあるものなのでしょうか。

庄司 距離的なですか。まちまちというのがあれですけども、大体100メートルから200メ

ートル。

平山委員 それでバックグランドという話になるのですか。

庄司 ええ、一応。

平山委員 はい、わかりました。

村山委員長 そのほかいかがでしょうか。

特によろしいですか。

もしないようでしたら、先ほどの平山委員のご指摘に対しては後ほどご連絡いただくということできょうの中間報告についてはこの程度に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。

それでは、あとは今後の予定、その他ということですが。今後の予定を事務局からお願いいたします。

渡辺 次回、第4回でございますけれども、7月28日は休会とさせていただきますして、8月11日、月曜日の15時から16時半ごろを予定しております。議題としましては、ウガンダ国のナイル架橋建設計画調査の事前調査の報告を予定しております。

以上です。

村山委員長 それでは、その他、何か委員の方からありますでしょうか。

特にないようでしたら、きょうの審査会はこれで終了させていただきます。

どうもありがとうございました。

午後4時00分閉会