

## 第4回環境社会配慮審査会

日時 平成 20年8月11日(月) 15:00~16:21

場所 JICA本部 12C会議室議室

### 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	小林 正興	個人
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(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	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	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
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

委員・事務局以外の発言者

飯島 信幸	八千代エンジニアリング株式会社
内藤 智之	経済基盤開発部
後藤 隆寛	経済基盤開発部

午後3時00分開会

村山委員長 それでは、時間になりましたので、第4回の審査会を始めさせていただきます。

第1議題は、ウガンダ国ナイル架橋建設計画の事前調査報告ということになっています。最初に資料のご説明をいただいた後、意見交換をさせていただければと思います。よろしくお願いいたします。

後藤 それでは、ウガンダ国ナイル架橋建設計画調査の事前調査、結果報告を行わせていただきます。

まず、皆様、お手元資料の確認ですけれども、ウガンダ国ナイル架橋建設計画調査、第4回環境社会配慮審査会資料といたしまして、ワードで作成してある文書と、この後に各案件の、今回選定してきたルートごとの調査表、これはエクセルで作成したのですが、写真と図が入ったものをお渡ししていると思います。

それとともに、この1点目の資料の中に、当日配付いたしますと、この形で記載させていただいていた予備的スコーピング、こういう結果の表をお配りしております。

それでは、事前調査結果報告に移らせていただきます。事前調査団員として本調査に参画して、経済基盤開発部運輸交通情報通信第二課で本件担当をさせていただいております後藤と申します。

それでは、ただいまより、調査結果報告を行わせていただきます。まず、第1に案件の背景について説明させていただきます。ウガンダはビクトリア湖から流れ出すナイル側によって、国土は大きく2つに、東西に分かたれています。

ウガンダの東で国境を接するケニアから、ウガンダの首都カンパラを通り、ウガンダ南西でコンゴやルワンダにつながる、いわゆる北部回廊は、東部アフリカ全域における交通の大動脈という位置づけであり、首都カンパラの約80キロ東方にてナイル川を横切ります。

内陸国であるウガンダにとって、ケニアのモンバサ港から通じる北部回廊が寸断されることは、道路輸送が国内物資輸送の95%以上を占めるウガンダにとって、きわめて重要な問題というふうになっております。

既存橋、ナルバレ橋、ダムと隣接している橋なんですけれども、これは片側一車線という狭い橋であるというばかりではなく、1954年建設です、50年の経年劣化による損傷や、アルカリ骨材反応らしきコンクリート表面のはく離も確認されており、構造体としての崩壊可能性も危ぐされているところです。

周辺には、車両の渡河手段が他に一切存在せず、現状では過積載の重車両も通行しているというような状況にあります。

このような状況のもと、新橋の建設を検討するために、2005年に世界銀行がブレ・インベストメント・スタディーを実施し、架橋サイト候補の選定、環境社会配慮調査を実施しました。

しかしながら、当該調査においては、建設費の詳細な積算等を行われず、世界銀行も資金協力については、対優先案件との比較から実施検討には至っていないというような状況です。

以上を踏まえて、ウガンダ政府は既存橋及びダムの同時崩壊危険性、成長回廊としての北部回廊におけるボトルネック解消を目途として、それに代わる新たなナイル架橋の建設について緊急的に検討を進め、我が国に対して、フィジビリティ調査実施を要請して、5年の新規案件として、採択を受けたというような形になります。

続きまして、今回の事前調査の目的についてお話しさせていただきます。今時調査は、2008年6月21日から7月13日の23日間の日程で、ウガンダ国政府の要請に基づいて、北部回廊上のナイル川渡海位置、ジンジャ近郊において建設予定である、新規橋梁のフィジビリティ調査を実施するために、関係機関との協議、並びに現地踏査を行い調査内容、これは本格調査の内容ですね、調査内容、調査実施体制を確認し、実施細則、スコープワークを協議署名するという目的で、事前調査を実施しました。

ここに記載しております関係機関とは、ウガンダ国の建設交通省、Ministry of Works and

Transportation と、あとウガンダ道路公団、U N R A と呼びますが、Uganda National Roads Authority です。

U N R A は事前調査実施中の7月1日に正式に発足しました。U N R A はそれまで建設交通省の傘下にあった、道路機関設立ユニット、Road Agency Formation Unit、R A F U と呼んでおりましたが、それが前身であり、ウガンダ国内における国道整備に係る計画、工事、維持管理までを総合的に実施する権限を有する、建設交通省から予算的に完全に独立した実施機関ということです。

本件開発調査においても、我が国政府に要請書が接到した昨年の時点では存在しなかったU N R A が、S / W、スコープワークス署名時点で、正式に本件実施段階でのカウンターパートに指名されました。

政府レベルでの本件所管官庁は変わらず、Ministry of Works and Transportation、建設交通省である一方、実態的にはU N R A が日常的なカウンターパートとなります。

引き続きまして、新橋建設の必要性についてお話しさせていただきます。ナルバレダム堤体上部を兼ねている既存橋の構造的脆弱度というところは、今時調査団も現地調査により十分確認することができました。

コンクリート構造部には経年劣化による損傷や、アルカリ骨材反応らしき症状から表面はく離も確認され、1954年建造の構造体は、明らかに全体的に過加重を負っていると思われ、構造体として崩壊の危険性も危ぐされているところです。

ダム全体の構造図面や施工記録などが完全には残っていないこと、大規模構造物であることから、構造診断には専門調査に相当の時間を要することなどが想定され、今時調査団では、正確には崩壊危険性について、診断を下すことはできません。

しかしながら、調査団で簡易的に測定した交通量、これは平日昼間12時間、交通量調査を実施したんですけれども、そこにおきましても、四輪車、小型から大型までだけで約7,600台を確認したことから、当該既存橋への荷重負担は要請時よりもさらに増加傾向にあると見られ、崩壊の危険性を考慮すれば、早急な補修または代替路の確保が必要であるというようなことは明白であると考えます。

さらに、今時調査団が面会協議した、ウガンダ国関係者のほぼ全員から、また国際ドナー、これはアフリカ開発銀行や、世銀、E U 等ですが、全員から既存橋にかわる新橋の建設が、緊急対応、必要事項であるということがコメントされています。

さらに最後の、成長回廊としての北部回廊整備支援というところですが、ジンジャ市、

この新規橋梁建設予定地域より東側、ケニア国境までの国道については、主にアフリカ開発銀行及び欧州連合の資金によって整備が進められています。

片側二車線、耐用年数15から20年程度というような形で整備が進んでいます。こうした他ドナーの協力も入っている北部回廊整備支援への妥当性は、高いものであるというふうに判断されます。

次に、橋梁の渡河予定地域について説明します。この左側の図はウガンダ全図になります。ごめんなさい、見にくいんですけども、首都カンパラがここであって、東へおよそ80キロ行った地点がこの赤い矢印の地点で、ジンジャというウガンダ第二の都市になります。

その右側の地図がジンジャの地図になります。ここがナイル川になるんですけども、中央部分にナイル川が流れていて、ナイル川を挟んで東側、この地図でいうと右側がジンジャ県、東側がムコノ県という形になります。

地図下部のビクトリア湖が上流側になりまして、既存橋はナルバレダム部分にかかっています。ここにかかっています。それで、これが今時調査にて検討した計画橋梁ルート位置図になります。国際建設技術協会が平成4年と11年に実施した調査にて提案したルートと、世銀のブレ・インベストメント・スタディーで提案されたルートの4ルートを対象としています。これ以外の代替可能性については、2005年の世銀調査にて検討されていますが、単に、最適架橋地点は存在しないというふうにされています。

黄色のラインが世銀のA案、赤が世銀B案、緑が国建協平成4年案、ピンクが国建協平成11年案になります。

国建協平成4年案については、中央の運河建設前に最短距離で架橋できる位置ということで、平成4年に国建協から提案されたものなんですけれども、現在新たに運河が建設され、そこに橋を架けるとなると2本の橋が必要となることや、発電所を通過したり、ミリタリーアカデミーの保有する空港の滑走路を通過することから、建設の実現可能性は低いとして、先方政府と協議の上、検討サイトから除外することにしました。よって、本格調査では残り3案が対象となります。

引き続きまして、世銀A案サイトの状況について、お話しさせていただきます。これは既存橋、新水路より上流側に架橋する案です。この図では黄色のラインの図なんですけれども、1から15まで、ルート上の、社会関係に影響を与え得ると今時調査にて想定された地点をプロットしています。

本案が社会、自然、公害等々に与える影響としては、住宅・住民移転、民間レクリエーショ

ンセンターの移転、工事施設の用地取得、道路拡幅区間の地形変更や土壌浸食、工事中の騒音・振動が想定されます。

これ以後、特徴ある地点について説明をさせていただきます。詳しくは、お手元にお配りしております調査表に記載がありますので、併せてご確認をいただけますようお願いいたします。

それでは1番目、これが世銀A案のジンジャ側分岐点の写真となります。草地とトウモロコシ畑がこの周辺一帯にあります。この周辺は民有地になっております。この地点から、後ほど説明を差し上げます5番までの地点は、民有地とジンジャ市の土地という形になっています。このルートで架橋する場合は、この用地取得というものが必要となります。

この2番目が、1番の地点からナイル川の間です。1番同様、草地及びトウモロコシ畑からなります。ここも民有地及び市の所有地となります。トウモロコシ畑は無許可で近隣住民が栽培を行っているというような可能性もあります。ちょっと正確なところは、今時調査期間中には確認することができませんでした。

これが既存道路沿いの電柱・電線の写真です。計画している橋梁の取付道路がこの電線を横切るため、撤去、移設が必要となります。

これが計画ルート沿いの住宅地、既に建設中です。分岐点から550メートルから700メートル付近の建設中住宅地となります。民間のデベロッパーが開発建設中です。住宅地を二分する形で道路が通る予定になっておりまして、用地の取得及び一部住宅の移転、道路建設後の騒音等が想定されます。

これが右岸橋台付近の現在建設中の民間のレクリエーションセンターです。既に写真のような建物が6棟ほど建設されています。この土地は民有地でありますので、用地の一部取得及び建物の移設、移転というものが必要になります。

10番、これがエスコムの送電線と鉄塔なんですけれども、これはナイル川を渡って左岸側になります。エスコムという民間の電力会社の発電所及び鉄塔があり、これらの移設が必要となります。

建設交通省は、鉄塔の移設及び送電線の張り替えは可能というような見解ですけれども、必要となる費用については、まだ未確認のところを確認する必要があります。また、移設作業中の影響範囲や送電について調査をして、その期間中の対処方法について検討する必要があります。

これが左岸から200メートルの地点にある、ニャンザ・テキスタイル・カンパニーという繊維工場の倉庫及び関連施設なんですけれども、これが計画ルート上にあります。これらの移転

及び用地の取得が必要となります。

この建物についても、建設交通省は、倉庫等の工場運営に重要な建物ではないことから、不可能ではないという見解を示しています。ただし、現段階では工場側と新橋建設に係る協議等  
は行われていないところ、ステークホルダー・ミーティング等々の開催が今後必要になってく  
るといふふうに考えられます。

ここに写っている線路は鉄道の引き込み線、この工場に入る引き込み線なんですけれども、  
現在は使用されていない状況にあります。

これが、左がジョイブロック・リミテッド、右がメルボックス・リミテッドという、いずれ  
も民間の会社です。ブロックの会社と、あと段ボール等々の包装の会社になります。これらの  
会社の工場もあります。ここはルートに係る取得面積、取得が必要な面積というのは少ないも  
の、用地取得が必要になってきます。

引き続きまして、世銀B案のサイトの状況についてお話しさせていただきます。これは、先  
ほどお話ししたA案がこの黄色のラインで、これからお話しするB案は下の赤いラインになり  
ます。A案同様、既存橋より上流側に架橋する案です。この世銀B案が、今回想定している3  
ルートの中で、最も上流側に架橋する案という形になります。

この案に続きまして、1から10まで、ルート上の環境に影響を与え得ると想定される地点  
をプロットしています。本案が環境社会に与え得る影響としては、用地の取得、居住者の移転、  
鉄塔送電線の移設、地形改変、土壌浸食、騒音、振動等が想定されます。

これが世銀B案のジンジャ側分岐部になります。メディカルセンター及び、ここの写真には  
ちょっと写っていないんですけれども、すぐ近隣にガソリンスタンドがあります。そのメディ  
カルセンター及びガソリンスタンドの用地取得というものが必要になってきます。

これがジンジャ側ルート沿いの写真なんですけれども、写真にも写っているような民家があ  
ります。なので、ここの民家の移転、用地取得というものが必要になってきます。これも計画  
ルート沿いの人家なんですけれども、ここの地点に関しましては、道路幅の確保のために用地  
取得が必要になります。

この写っている写真には複数世帯が住んでいるとのことなんですけれども、土地台帳上はウ  
ガンダ鉄道公社の土地となっておりますので、居住者の不法占拠である可能性もありますとこ  
ろを確認することが必要です。今後、確認が必要となっております。

ここが7番、計画ルート沿いの工事用用地なんですけれども、ルート上に民間会社の工場用  
地があります。用地の一部取得、一部撤去が必要になってきます。

これがバイタホームという、1つ前の写真の民間工場と、あと、その前にお話しさせていただいたニャンザ・テキスタイル・カンパニーへの引き込み線の写真です。民間会社工場への貨物鉄道の引き込み線を横切るように、この世銀B案というのはルート設計がなされています。

現在、この引き込み線というのは使用されていないため、その必要性について、再度検討する必要もございましたけれども、鉄道の必要性があるということであれば、鉄道の付け替え、かけ替えというものが必要になってまいります。

世銀B案のほうには、エスコムの変電設備がルート上にございます。変圧施設、送電鉄塔の施設及び送電線があります。建設交通省によると、これらの移転は既存インフラへの影響から、ほぼ不可能であるということで、道路線形の変更を検討することが必要になります。

では続きまして、国際建設技術協会が平成11年に行った調査にて提案したルート、この図だと一番上側のピンクのライン、一番長いラインになります。これは既存橋ダムより下流側に架橋する案になります。ここも1から9まで調査表に番号を振って記載しております。本案が環境社会に与える影響としては、ミリタリーアカデミーの用地取得及び騒音問題、ジンジャ・ナイルリゾートへの騒音及び環境スポットへの影響、住民移転、小学校の移転、地形改変、土壌浸食、騒音問題等が挙げられます。

これがジンジャ側のルート沿いの写真です。分岐部の一部は二車線になっておりますけれども、現道路幅はおよそ10メートル程度で、片側一車線の未舗装道路になっております。新規道路建設には拡幅と用地取得及び地形改変が必要になってまいります。

この区間は、2番目の区間は道路の拡幅が必要になります。それに伴い、ミリタリーアカデミーの用地取得が必要となる可能性があります。このアカデミー前の国道は比較的交通量が多いため、騒音問題というものが想定されます。また、周辺の土地は Ministry of Defense、防衛省の所有地になっております。これがジンジャ側橋梁アバット部分付近の状況です。

ナイル川右岸付近の全景写真というふうになっております。この下流側にジンジャ・ナイル・リゾートホテルがございます。この周辺ではラフティングやカヌー等が観光の目玉として行われております。この周辺を交通量が多い国道が通ることには、景観上や騒音の観点から、ホテルや観光業者からの反発というものが懸念されます。

これが、橋を架けたとすると渡った側、ニジェル側の橋梁アバット部分付近の状況です。ナイル川左岸から既設道路までの本区間は、全区間、道路の新規建設というものが必要となります。この写真にも写っておりますように、民家が点在しています。また、民間のナイルリバー・リゾートセンターがあります。



こういったレジャー施設等々がございますので、こういう川遊びへの影響というものが想定され、用地取得及び施設の移転も併せて必要になってまいります。

ニジェル側ルート沿いの状況なんですけれども、本区間についても道路の新規建設が必要になってきます。写真のようなウガンダの伝統的な住居に住む住民の移転や用地取得というようなものも必要になってきます。

6番から9番の区間は未舗装道路の拡幅、舗装作業が必要になるというふうに考えられます。この6番、左上の写真のこの部分なんですけれども、そこが集会所になっておりまして、集会所に関しては、大幅な移転は必要なく影響は少ないというふうに考えられるんですけれども、集会所や民家の移転が必要になってくると考えられます。

この左側下の写真、これは今赤く囲ったところが商店になるんですけれども、こういった形の商店が、このルート上に点在しています。まず、その商店の営業が合法的なものであるかどうかというところを確認して、合法的な営業が成されているというような場合には、道路の拡幅等に伴い、移転と補償を行うことが必要になってくるといふふうに思います。

さらに、この右側の写真なんですけれども、ルート沿いには小学校が存在しております。登下校時の児童の安全や騒音問題等についてが懸念されます。場合によっては、その小学校の大幅な移転が必要となり、その際には小学校用地の確保というものも併せて必要になってきます。

以上3案について、概略説明させていただいたんですけれども、今説明させていただきました今時調査における環境社会配慮調査の結果について、確認をします。既存インフラの状況や、新水路の建設等の所与の条件を踏まえて建設の実現可能性を調査した結果、本格調査での検討ルートを当社の4案より、説明差し上げた3案へと絞り込みました。

この3案にて考えられる社会環境、自然環境への影響としては、非自発的住民移転、工場用地の取得、工場建物の一部撤去、騒音、振動、地形改変、土地利用の変化が想定されます。お手元にお配りさせていただいた図のほうを見ていただくと、より見やすいと思うんですけれども、これが予備スコーピングの結果の図になります。

まずちょっと、皆様、お手元にお配りしている資料の修正をさせていただきたいんですけれども、社会環境欄の1番、非自発的住民移転について、これはB評価という形にさせていただいておりますけれども、Aへと修正をお願いします。

田中委員 総合評価のところですか。

後藤 はい、総合評価のところです。その3点です。

続きまして、公害・汚染欄の24番の大気汚染と、32番の事故について、これもそれぞれC評

価となっておりますけれども、B評価への修正をお願いいたします。

以上の修正点をお伝えさせていただいた上で、予備スコoping結果から特に特徴的な部分について、説明をさせていただきます。

まず、一番大きなところが、非自発的住民移転になります。3案のうちいずれの案でも、非自発的住民移転が発生します。特に最後の3案目、国建協の平成11年度案では、かなり大規模の移転が想定されます。今回、事前調査結果後の環境カテゴリをAという形で資料をお配りさせていただいておりますが、この非自発的住民移転が、A評価の大きな理由の1つという形になります。

2番目が、既存社会インフラや社会サービスに与える影響というところなんですけれども、既存発電施設や工場、ホテルやレクリエーションセンターの移転及び用地の取得が想定されますため、本項目への影響は大きいです。

特に世界銀行のB案では、道路線形の変更を行わない限り発電施設や鉄塔送電線の移設、もしくは施設利用の一時停止というようなものが必要となりますが、非常にそういったことを実施するのは困難な状況にあります。

ポイントの3つ目としては、景観に与える影響です。ホテルやリゾートセンターは、ナイル川周辺の自然環境を用いて事業を行い、集客、収益を上げているというような状況にございますので、景観や騒音の影響があるものというふうに想定されます。

最後に、今後の本件ナイル架橋建設計画調査のスケジュールについて、お話しさせていただきたいと思います。この表にございますように、基本的にはコンサルタント選定、本格調査の実施、ファイナンスの審査・確定、詳細設計、入札、着工という流れになります。

現在、コンサルタント選定に係る準備を実施中で、本格調査開始は本年10月を目指しております。2009年4月ごろに提出される予定の中間報告書において、ウガンダ側が最適架橋位置を選定し、その後、経済性分析等を残り期間で実施して、橋梁の形式を決定するという流れになります。

2009年10月に、最終報告書の形でウガンダ側に最適架橋位置、橋梁形式について提出することを目途としております。その後、ファイナンスの審査確定作業に入ります。現在の案では、2009年10月から、2010年3月の間に審査確定を実施するというような形になっておりますけれども、この審査プロセスは、そのファイナンスのスキームが、例えば円借款単独でいくのか、アフリカ開発銀行との協調融資となるのか等により変更になってくる可能性があります。

また、その詳細設計や、その後の詳細設計や入札プロセスにおいても、ファイナンシャルス

キームの影響を受けることが想定されます。ただ、現在の案としては、2010年11月の着工を目指しております。

簡単ですけれども、以上を持ちまして、ナイル架橋建設計画調査の事前調査結果についての報告を終わらせていただきます。

ご静聴をどうもありがとうございました。

村山委員長 どうもありがとうございました。

それでは、今のご説明に対するご質問、あるいはコメントがありましたらお願いをいたします。

石田委員。

石田委員 現地に行かれたということで、ちょっと事実確認をお願いしたいんですが、簡単なところからだと、I D I H11アンダーと、ホテル側のレクリエーションなり、それからウォーターラフティングにも影響が出るだろうということですが、写真を拝見すると、かなり緩やかな中流域のように見えるんですが、ウォーターラフティングをやるようなところなのかどうかというところが、まず1点。

内藤 お答えします。担当課の課長を勤めています内藤です。あと、私は調査団長で現地に参加しまして。まず第1点目の質問にお答えすると、ちょうどナイル川のラフティングの起点になるところなんです。で、おっしゃるとおり、ダムの上流で、ダムまで1キロ弱ぐらいのところですので、まだ流れは緩やかで、傾斜もないところなんですけれども、そこにリゾート施設がありまして、そこからもうボートが出艇するというようなところなんです。

そういう起点であったり、そこで、緩やかなところであるがゆえに、簡単な一人乗りのカヌーであったり、簡単な川遊び、バンジージャンプとか、そういうのもあったんですけれども、いわゆるリゾート施設の拠点になっているところなんです。

石田委員 それは景観上の影響が大きいということですか。橋梁そのもの、橋そのものがそこにかかってしまうのでまずいという。

内藤 そうです。事実で申し上げますと、今、I D I H11と我々は表記しているんですけれども、国際建設協会が平成11年にここも、橋梁の幅でここは選定していたんですけれども、河川の幅から、1つの最適位置じゃないかというふうな選定をしていたんですけれども、そこはまさしく、そのリゾート施設の拠点になっているところですので、仮にその上を架設すると、橋梁が上を通っていく形になるんですけれども、当然、中の出島に橋脚が出たり、もしくは、河川の中にもしかしたら橋脚が入らなきゃいけない。

そうすると、河川にも影響が出たり、リゾートエリアにも影響が出るのは、何かしらの影響が出るんじゃないかなと思っております。

石田委員 あと2つ教えてください、最初は世銀がA案、B案をつくって、プレスタディーをしたということは、世銀もそもそもプレスタディーどまりだったということなんですか、協力は、それとも何らかの理由でプレスタディーでやめてしまった、その辺の事情をちょっとお聞かせください。

内藤 世界銀行がファイナンスをして、ウガンダの建設交通省がオーナーになって、民間のマックマクダナルというコンサルタント会社がコンサルタントになって、プレスタディーをしています。

プレスタディーというのは、いわゆる、我々で言っているフィジビリティースタディーの域に近いもので、ただ、内容を見た限りでは、そこの中で経済性分析まではやってないんです。ちょっと、我々のフィジビリティースタディーと目的が若干異なるのは、彼らは、ウガンダ政府の要請に基づいて、いかにその最適な架橋位置を最近の事情に基づいてやるのか、しかも、その条件というのが、彼らはPPP、いわゆる、プライベート・パブリック・パートナーシップ、いわゆる産官連携のスキームですね。

その新しいジンジャ橋というのが有料道路になることを前提として、PPPスキームでやった場合にどういう架橋選定ができるのかという設計を、ウガンダ政府のためにしたスタディーだったんです。そこまでが彼らのスタディーの範囲でして、それ以上は彼らはやっていないと。事実そうです。

石田委員 最後にもう一つ、ちょっと先走った質問かもしれないんですが、今後、架橋建設をするのであれば、必ずそのスコーピング以降の項目にかかわってくると思うので、ちょっと、この段階でお聞きしておきたいんですが、もちろん本調査と非常に深く関連するかと思うんです。

地図を拝見させていただいて、かつご説明を受けると、防衛省の土地だとか、あとは民家のこと、ホテルのことはよくわかったんですけども、いわゆる実際の土地利用に関して、この架橋をつくることによって一番ちょっと、いつも気になるのがやっぱり、既存のいろんな習慣が遮断されないかということなんですよ。

今は夏で、非常に天気がいいので、私は最近、市川あたりをよく歩いたり自転車に乗るんですけども、あそこは高速道路が江戸川に架かっている架橋の連続で、高速道路が縦横に交差していて簡単に横断できないです、人はね、自転車も。長い壁がついていて、ようやく端っこ

に何か穴があったりとかですね。だから、もし農業とかをやっていたり、あと子どもたちが、こちら側で学校があって、橋とか道路の予定地のこちら側にもし住んでいる地区があれば通学路が長くなるとか、そういうことが懸念されるので、恐らく、どこをやるにしても風通しのいいデザインみたいなことが関係してくるんじゃないかと思います。

それは、デザインをされるのは今後でしょうけれども、それぞれの代替案の通路を横断するような形で利用されている方々の土地利用はどうかということなんです。それと、もちろんそれに関し、もし想定として用地取得ないしは移転の場合に、これは本当に古典的な話ですけども、遠くに移転してしまうと、やっぱり畑なんかに来るのは非常に難しくなるということもあるので、そういった意味で架橋、橋を架けたり道路を通すことによって、普通の人々の暮らし、その生活ないしは農業や漁業などを行っている人たちがやりにくくなるんじゃないかということころは、どういうふうな現状の調査の結果であって、どんな方向で調査されようと思っているのか、簡単で結構ですので教えてください。

内藤 ありがとうございます。2つの側面からご質問をいただいて、まとめてお答えしたほうがわかりやすいと思うので、まとめてお答えするんですけども、おっしゃったとおりで、既にこの、ちょっと地図上ではわかりにくいんですけども、これが川の流れです。矢印まで行っていますけれども、これが川の流れです。これが既存の橋ですね。このあたりが、ジンジャ市という、一番最寄りの市街地なんです。で、ウガンダの中では2番目に大きい町だと。カンパラシティ、首都のカンパラに次いで2番目に大きい町だと言われています。

このジンジャ市というのは、人口もだんだんふえてきて、農業が主体で、あとプラスアルファ、この辺に先ほど言った工場が幾つかあるんですけども、そういった町でございます。

あとはリゾート施設が下流のほうに、この辺にあたりして、あと対岸にもちょっとあたりして、そういった町でございます。

そういうような既存の土地利用、それから既存の位置関係を加味した上で、我々が調査をしていて気づいたところで言うと、結論として、今4案あったところ、このIDIの平成11案、IDIの平成4案、それから世銀のA案といって黄色いやつですね、それから世銀のB案といって、ちょっとわかりにくくなりましたが、赤いラインですけども。4案あった中で、この緑色のラインは、まず、これを消しました。

これはもう土地利用云々の話以前に、この既存橋のすぐ側に、既に水力発電の大きな発電所がある。それから、こちらにも、ここに滑走路をまたいでいるんですけども、これがミリタリーアカデミーといわれる防衛施設関連の訓練所があるということで、もう両岸とも制約条件

が出てきて、これは難しいと。これをまず落としています。これはウガンダ政府からも、これは現実的じゃないというので落としました。残りの3案が残ったんですけれども。

先ほどのご質問にお答えすると、例えば、上流を見たときに、この黄色い世銀のエリアですね、ここが既存の橋に一番近いです。我々はまだ結論は出していませんけれども、ウガンダ政府も、なるべく石田委員がおっしゃったように、既存のその土地利用、それから既存の住民の生活、それから既存のインフラ等々を考慮すると、できる限り既存の橋から距離をあんまり飛ばさないほうがいいという考え方が自然と出てきています。そういう議論。

そういうことをすることによって、橋の上流側、下流側と生活の分断性がなくなる、もしくは産業活動にしても住民活動にしても分断性がなくなると、不便性がなくなるというのは当然の理として、先方側もそう思っていますし、我々も現時点でのリコメンデーションとしては、黄色の案というのが一番現実的じゃないでしょうかと。

これは、ごらんになっても即見性でわかるように、一番距離が短くて、恐らく建設費も一番安くなるんじゃないかと思っているところです。それから、立ち退き等に関しても、いずれにしてもあるんですけれども、一番軒数等がもしかしたら少なくなるんじゃないかと、今のところは思っています。

ただ、おっしゃっていただいたように、本格調査ですね、ここ、残った3案、本当にどういう影響が出るのかというのをよく吟味をしていきたいと思っていますけれども、現時点ではやはり、既存橋に一番近いところがそういった、委員のご指摘でいうと、いい部分があるんじゃないかなというのは、ウガンダ政府側も気づいているところです。

石田委員 ありがとうございます。

村山委員長 ほかはいかがでしょうか。長谷川委員。

長谷川委員 今、コンサルタントを決定中であるというふうなことなんですが、今回説明をいただいたスコーピングの結果をもとにしてTORということになると思うんですが、ここでAとかBとかつけておりますね。それから、先ほどからのお話で、3案が残ったわけですけれども、この3案、それからこういったA、Bとつけた、この組合せを見ると、TORの中でコンサルのほうに、本格環境影響調査というのはどんなふうに濃淡をつけながら指示するのかというのを、ちょっとお聞かせください。

内藤 はい、ありがとうございます。

基本的な方針というのは、ご承知のとおり、どの案件にしても変わらないんですけれども、私どもとしては、おっしゃっていただいたように、今3案残っていると、架橋位置として3つ

の候補地が、候補ラインが残っていると。そこにそれぞれ幾つかの、Aの地点なりBの地点なり影響部分が出てきていると。まずは、今回の事前調査を終えて、7月に終えたところなんですけれども、ウガンダ政府側が事前調査のスコープワークを締結した文書に基づいて、EIAをやっていくということを先方は約束してくれていまして、今実際にウガンダ政府側のほうは、手続きに既に入っています。

まずは、その経過というのはよく、どういう形で彼らが3つのルートに対して、どういう影響、どういう基準で判断していくのかというのは、よく見極めたいと思っています。

一方で私どもも、ご理解いただいているとおり、既にコンサルタントの選定を初めておりまして、仮にコンサルタントと契約に至るときに、業務趣意書というのを我々は出していくのをご承知かと思えますけれども、業務趣意書の中では、それぞれやはりこういう前提条件というのは、明示をできる限りしていきたいと思っています。

やっぱり環境影響評価、社会配慮のところではAの部分に当たるところというのは、先方のEIAのプロセスというのを重視しながら、フィジビリティスタディーをやっていく中で、必要に応じてコンサルタントチームのほうで、そのプロセスを促していく役割を担ってほしいというところを、業務指示としては含めていきたいと思っています。

私どもとしては、スピード的に促すだけではなくて、やはり住民なり、もしくはステークホルダーなりの意見がきちっと反映される形のプロセスがとられているかどうかというのは、コンサルタントに確認してほしいという業務指示を出していきたいと思っております。

以上です。

村山委員長 原嶋委員。

原嶋委員 素朴な疑問ですけれども、3つあります。1つは、なぜ旧道沿いに橋を付け替えないのかという点。恐らく、この橋はダムと一体となっているという特種な状況があるんだろうと思います。関連して2つ目は、仮に今、幾つかの案で橋を移動した場合に、多分ダム自身もかなり老朽化しているように思います。この調査は架橋だけの調査なんですけれども、ダムはここで切り離してしまって、そのダムはどうするのかということですね。

もし仮に、今3案ありますけれども、いずれもいろいろなインパクトがあると思うんですけれども、仮に今、そういう形で橋を移転した場合にダムが残ってしまう。その旧道沿い、旧ナルバレダム沿いにもいろいろな、例えばガソリンスタンドだとか、いろんな営業なんかもあると思います。そういった営業の状況については、旧道沿いの営業ですね、ビジネスとか、あるいは住居もあるでしょうけれども、そういう人たちに対するフォローアップというのは、どう

いうふうにお考えなのか、大きくはその3つでしょうか。

あと、ちょっと聞き漏らしたのかもしれませんが、これは川幅がどのくらいで、新しいその橋は道路幅がどのくらいで、これはスペックによるんでしょうけれども、どのくらいの規模の建設費を考えていらっしゃるのか、補足で教えてください。

内藤 はい、ありがとうございます。

ダムの写真はないかな。すみません、既存のダムの写真があればお見せできればよかったんですけども、ちょっと今、手元になくて、お手元の資料に横書きで、第4回環境社会配慮審査資料ということで、本日付でワードの資料をお配りさせていただいております。

そこに5ページ目に既存のダム、このダムの上にダムの堤体を利用した形で、これが旧道の写真がついているかと思うんです。ちょっと、これだけだとなかなか全体像はわかりにくいかもしれないんですけども、ご理解いただいているとおり、ダムの上に旧道というか、現在の道路が走っておりまして、それが堤体にも兼ねていると。これが今、構造体として老朽化して、構造的な崩壊の危険性もあると。

1つ目のご質問に、じゃ、なぜこの旧道を使わないのかということなんですけれども、これは、まず橋を架けるといふことの全体目的のところ、すみません、この辺かな、必要性、妥当性のところでちょっと触れさせていただいたんですけども、面的に見たときに、このダムの位置というのは、ちょっとこれもわかりにくくて恐縮なんですけれども、ウガンダのジンジャにあるただの1つの橋というだけではなくて、ケニアのモンバサ港からずっと北上してくる北部回廊と言われる、アフリカの中でも成長回廊の一つと言われている経済路線でございます、その上に位置している大きな国道橋でございます。

そういう意味では、既存橋を仮に改修をしながら新しい橋を建てていくといったときに、どうしても架設橋をまた建てなきゃいけないと。しかも、今回の既存橋というのはダムの堤体を使っているということもあって、既存橋を直していくということは、これは2つ目の質問にも関係してくるんですけども、ダムそのものも直さなきゃいけないということになりまして、それらの議論を総合していうと、やはりウガンダ政府としては、ダムの問題はダムの問題として、もちろん崩壊可能性というのは今、危ぐされていると。

一方で、架設橋をつくってまで新しい橋を架けていくのであれば、どうせだったらもう新しい橋を架けてしまえばいいんじゃないのかと。既存橋、今の既存の堤体の上を通っている道路ですが、これは今、過荷重が問題になっていまして、いわゆるヘビートラフィックが、北部回廊という、非常に重要な道路をヘビートラフィックが通っているのが結構問題だと。ただし、



これはとめられないと。この地域の経済成長を促すためには。

じゃ、どうするかというと、そのヘビートラフィックを新しい橋のほうにシフトすれば、既存の橋というのは軽いもの、例えば歩行者、それからバイク、自転車等に対してはまだ耐え得るんじゃないのかという議論がまだ残っております。そういう意味では1番目と2番目のご質問に併せてお答えすると、旧道を使わないというのは、旧道を仮に新しい橋として設計し直したときに、今のダムと一緒に設計し直さなきゃいけない、それから、尚かつ架設橋も架けなきゃいけない、いろいろなことを考えると、じゃ新しい橋を違う場所に架ければ経済的じゃないかというのが1つ。

それから、今のダムというのは、ただし、ヘビートラフィックがいなくなれば、まだ軽いトラフィック、歩行者、自転車、オートバイ等には使えるんじゃないのかというのが、まだ期待値として残っているというところで、ウガンダ政府としては、その可能性をまだ検討しているというところです。これが2つ目のお答えです。

最後、3つ目ですね。旧道上の営業に関して、いろいろなビジネス等、ございます。ただ、旧道上で、ちょっと地図上でご説明しますと、これもすみません、私どもの説明が十分じゃないかもしれないんですけども、ここが旧道というか、今の既存の橋でございます。

この橋の前後に何があるのかと。幾つかの写真の中でお見せすることができたんですけども、例えば、この1というところですね。これは世銀のA案、B案、両方とも同じ規定になっている、これは交差点になっているところなんですけれども、ここにガソリンスタンドがあったりすると。ただし、ガソリンスタンドからこの橋までの間、ここはほとんどビジネスらしいビジネスはないです。

それから、こちらの起点ですね。左岸側の起点、黄色い世銀エリアの起点、ここも交差点になっているんですけども、ここと既存の橋との間、この間に何があるかということ、上流側にはもちろん、工場があります。それから、下流側にはこの辺に水力発電所があると申しあげました。

というところで、影響があるというのは、どちらかというと、この工場地帯ですね。それ以外はビジネスらしいビジネスはないということを見ると、もちろん、新しい架設位置にもよりますけれども、黄色いラインを仮に優先した場合に、ここの斜線で書きましたビジネス地帯、工場地帯への配慮を考えることはもちろん重要だと思っておりますが、それ以外のところで大きく影響が出てくるところというのは、例えば1番のところのガソリンスタンド、若干の、もしかしたら影響が出るかもしれませんが、交通量の誘導を伴うことによって、ガソリンスタンドはも

しかししたら、もっとビジネス上は好影響が出る場合もあるかもしれないということも考えられると思っています。

逆に言うと、ガソリンスタンド以上に大きなビジネス拠点となるものは、この辺にはないので、そのあたりはあまり考慮はしなくてもいいぐらいの影響じゃないかと思っております。

最後に、河川幅はどれぐらいかという、この辺でどれぐらいですか、350ぐらいですか、そうですね、この辺で今、黄色い架橋位置で350メートルぐらいでしょうか。それから、ほかにもいろいろ河川幅がありますが、300から600ぐらいでしょうかね。600ぐらいで、300から500ぐらいですかね。300メートルから500メートルぐらいの形で上流下流、上下800メートル付近の河川幅でありまして、建設費用、これはなかなか難しいところなんですけれども、取付道路等をどこまで見るかというのもあるんですけれども、ざくっと申し上げると、すみません、これはもう全くの私見です。全くの私見ですけれども、少ないところで30億円ぐらい、多いところで、多いところというのはこの、例えば長い路線になってしまった場合、こういうところはもう3桁の億円単位になるんじゃないかと思っております。ちょっとこれは私見です。

以上です。

村山委員長 ほかにいかがでしょうか。野村委員さん。

野村委員 原嶋委員のお話とも絡みますが、事業の必要性を説明しようとするがために、既存ダムの老朽化と崩壊の危険性というのをしきりにいわれると、我々としては、新しい橋をつくるのはいいけれども、崩壊しようとしているダムをほったらかしにしているのかといたくたくなります。

他方、人が歩くぐらいだったら大丈夫ですという説明になっているわけですね。そのところは説明の工夫をするか、あるいはこのダムについて健康診断をすとか何らかの対策を打たないと、要請がないから崩壊するかもしれないダムは日本の知ったことじゃありませんというのは、あまりに説得力に欠けるといって、要請主義の弊害というような批判にもなるという気がします。

事実関係をきちんと踏まえ、崩壊の危険性というような言葉を使わず、片側一車線では交通量を賄えないというのであれば、それで説明すればいいと思います。

それから、説明の最初のページのところで、世界銀行、プレ・インベストメント・スタディーにおける、環境社会配慮調査の実施と書いてありますが、これは世銀が環境社会配慮調査を何らかの形でやったということなんでしょうか。もし世銀がやっているのであれば、世銀の見解としてはどういう見解が出ていたのか教えていただければと思います。

それから、このダムは何のためのダムなのでしょうか。

以上です。

内藤 すみません、1点目についてはおっしゃるとおりで、崩壊の危険性という言葉、実は、英文のウガンダ政府の要請書にも、それに類似するような英語の言い回しがあったんで、すみません、我々も使っているのと、あと実際に現場で見て、非常に過荷重と思われるヘビートラフィックが通っていて、スラブの厚さが130ミリぐらいらしいんですね。正確に測れないのでわかりませんが、関係者に聞くと130ミリぐらいのスラブの厚さにオーバーレイがかかっているアスファルトの堤体の上を使っている既存の道路を、たくさんの車が走っていると、1日に7,600台も走っていると。

スラブの下から我々は登って見に行っただけですけども、コンクリートも、アルカリ骨材反応だと思っただけですけども、はく離している部分があったりすると。そういったところで、すみません、ちょっと危険性という言葉をやたらと使い過ぎているのかもしれないんですけども、若干我々も不安が、第三者が見てもあるというところを、ちょっとご説明をしたかったというところなんです。

ここについてはおっしゃったとおり、本当にじゃ、ダムはどうなんだと。新橋の話もそうなんだけれども、ダムはどうなっちゃうんだというところは、すみません、ここはよく事実関係をきちっと押さえて、もうちょっと説明を工夫していきたいと思います。

あと2番目のご質問で、ワールドバンクの、世銀のプレゼンテーションに書かせていただいている世銀の環境影響評価に対して、世銀がファイナンスをして、実際やったのは民間のコンサルタントで、オーナーはウガンダ政府ですけども、そのプレ・インベストメント調査にて、環境影響評価が行われております。21項目に対する環境影響評価と、ミテゲーション、緩和策が検討されておまして、環境管理計画というのが策定されています。

これによって世銀が、いわゆる我々はA案、B案と呼んでいるんですけども、世銀のコンサルタントが提案している架橋位置に対してE I A手続きをやっていくための基礎資料みたいなところを出しております。それはレポートの中に明示されております。

3つ目は、すみません、もう一度お伺いしてよろしいですか、3つ目のご質問を。

野村委員 ダムの目的。

内藤 基本的には、水力発電用の目的としてつくられたダムなんですけども、オーエン・フォールズ・ダムと別名を持っているんですけども、もともとは、せき止められている川ではなかったと。ここに、今の既存の橋がありまして、川の流れがこう来ているのが、ダムによって当

然のごとくせき止められて下流に流れていると。

ここで、ここに水力発電所がございまして、せき止められた水の流れを使って、ここで発電をしていると。その発電がウガンダ全体のどれくらい……すみません、ちょっとパーセンテージを忘れてしまったんですけれども、かなりの水力発電をしていると。

それから、最近は、この下流側にも水力発電を、発電所を建設しておりまして、発電に関しては、J B I Cのローンで送電線の、J B I Cはアフリカ開発銀行と協調融資をして、送電線の調達のための協調融資なんかもしております。ダムはそういった目的のためだと心得ております。

以上です。

村山委員長 よろしいですか。

それでは、ほかにいかがでしょうか。じゃ、先に柳内委員から。

柳内委員 今の野村委員のご質問にも関係するんですけれども、旧道を、今の堤体をそのまま使わないでそれに平行して橋を架けるという可能性もあると思うんですけれども、ちょっと私、その可能性はちょっとどうかと思ったのは、これは橋長が大分大きくなるんでしょうかね。その堤体と平行して橋を架けた場合ですね。

そういうことで、その案はないのかなというような理解をしていたんですが、逆に言ったら、今のダムの堤体は大体どのくらいの長さがありますでしょうか。

内藤 堤体はどれくらいでしたかね。400くらいですか。そうですね、まず冒頭のご質問にお答えすると橋長、その新しい橋の長さによって判断されているというような議論は、すみません、ウガンダ政府からも聞いてはおりません。

やはり、世界銀行のコンサルタントも、もう大前提として最初から、やっぱり既存橋というのを使うという前提はしておりませんで、これはやはり、そのコンサルタントも既存橋にあまり負荷をかけ続けるという案としては考えていなかったようです。

今の既存橋は、すみません、正確には測っていないんですけれども、400メートル前後ではないかと思っております。

柳内委員 既存橋を使うということでなしに、今は、これを一体的にしていますよね、ダムとですね。それでなしに、既存橋のある位置とできるだけ近いところに平行して橋梁を架けると、そういう方法はなかったんだろうかという、そういう意味ですね。

内藤 はい、ありがとうございます。すみません、ちょっと、私の誤解で。

それはおっしゃるとおりで、この黄色い世銀のA案というやつですね、これが今、私どもも

最適じゃないかと思っているんですけども、この黄色いところ、これが今、最も上流位置において既存橋から近いところになっているのはご承知かと思います。

しかも、上流の中で、これは護岸のラインですけども、川幅が一番狭くなっているところですね。ここに橋を架けるということで、橋の長さとしては一番短くなって、建設費が抑えられると。

それは恐らく、これは私どもの判断というか理解ですけども、既存の橋から上流を見たときに、一番立ち退きも少なく、それから橋の長さも短くなる場所として、ここの場所が選ばれたんじゃないかと理解しております。

村山委員長 それでは、平山委員。

平山委員 25ページのマトリックスについてなんですけれども、一番下の公害・汚染のところのA、B、C、Dのつけ方ですけども、これは具体的にどのようにやられたのかというのをもう少し詳しく説明していただければというのが……それをお願いします。

内藤 飯島さん、お願いしていいですか。

飯島 はい。

ちょっと、説明させていただきます。まず、Bという評価になっております大気汚染、水質汚濁、騒音・振動、底質なんですけど、これはまず工事のときの状況を考えますと、重機の使用等の、まず排気ガス等の発生による大気汚染はBにしております。

また、水質汚濁につきましても、川のちょうど川岸を橋脚を建てるので掘削等を行いますと、どうしてもその辺で土壌が流れて川が汚染されるということを考慮しまして、水質汚濁をBにしております。

また、28番の騒音・振動につきましては、これはまさに工事のときの大型車両の運行、その他使用ですね、それによって発生するというのでBにしております。

また、31番の底質につきましても、仮に橋のピラー、橋脚が川の部分にかかるような場合は、どうしても川の底を工事しないといけませんので、その場合には底質、川の底のたい積物が影響を受けるであろうということでBにしております。

以上です。

平山委員 これは具体的に何らかの根拠があってというよりも、むしろ事業をしたらこういうことになるのではなかろうかという、想像でつけているというレベルなんですか。

飯島 そうです。現時点では現地の状況を見まして想像といいますが、こういうことが考えられるなというレベルでつけております。

平山委員 わかりました。

それから、もう一つですけれども、先ほど交通量の調査をされたというのがちょっとあったと思うんですけれども、増大の傾向にあるというふうに、ちょっと言われたと思うんですけれども、それは一時点の調査をされたのか、それとも交通量の変化の将来の展望を解析されたということなのか、どちらなのでしょう。

内藤 これは、平日の朝7時から夜7時、12時間、一時点で単純に通行車両をチェックをしてやりました1日交通量調査でございます。

平山委員 それが増大の傾向にあるというふうに判断されたというのは。

内藤 言葉足らずで、すみません。私どもが今回7月にやった調査というのは、一時点の、平日1日、半日間の調査なんですけれども、何と比較しているかということ、2005年の世界銀行のレポートであったり、もしくはそれ以前のウガンダ政府が公表している交通量調査ですね、その北部回廊に関する、そちらと比較して、増大傾向にあるという意味でございます。

平山委員 ありがとうございます。

中村委員 ちょっと1つ、質問よろしいですか。

背景のことでちょっと伺いたいですけれども、北部回廊といういわゆる大動脈で、私はウガンダに3年ぐらい前に行ったときに、ここは通ってないんですけれども、ほかの地域をあれして、道路の状況はかなりあっちこっち大変で、あっちこちで工事をしていて、一部はきれいでも、雨が降ると、それ以外のところはほとんど自然の状態に戻ってしまうようなことがあったんですけれど、この橋の部分以外のそれ以外の道路の状況、あるいはその橋の部分だけのところが、このプロジェクトですごく新しくなっても、その前後左右の部分について、それだけの交通量なり重量なりを支えるだけの整備が行えているのか、あるいは行われようとしているのかというあたりのことについて、ちょっと情報を教えていただきたいと思います。

内藤 これもすみません、私どものプレゼンテーションが舌足らずで申しわけございません。私どもも、北部回廊自体、じゃ前後がどうなっているのかという踏査調査をしまして、地名で申し上げて恐縮なんですけれども、いわゆる今回のジンジャを拠点にしまして、これが既存の橋ですけれども、こちらに進んでいくと、いわゆるケニアに行きます、ケニアの国境のほうに行きます。ケニアの国境との町がトロロという町がありまして、ご承知かと思うんですけれど、トロロまで調査団員としては踏破をしております。

それから、既存の橋からこちらのほうに、方向的にいうと西のほうですけれども、西のほうに下っていくと首都のカンパラがございまして、首都のカンパラをまたずっと通り過ぎていく

とルワンダまで、この回廊自体つながっております。ルワンダとの国境の町は、カバレというところがございますが、カバレまでは我々は行けなかったんですけれども、カバレの手前のマサカというところまでは踏破をしております。

全体的にお答え申し上げますと、基本的には全部、舗装がほぼ、100パーセントまではまだ行ってないんですけれども一部区間、一部区間というのはブギリとイガンガ、いわゆる東側ですね、ケニアに近いほうの一番区間が約10キロ弱でしょうか、舗装がまだされていないんですけれども、それを除いて、すべて舗装をされております。

一部は2車線、2車線というのは片側1車線ずつ、それから、特に舗装整備が進んでいるのが、このジンジャ以东の部分なんですけれども、EUがかなりのお金を投資をしております、北部回廊整備ということで、やはりEUそれからアフリカ開発銀行がこのルート、4車線化というのを既に実現をしております。

そういう意味では、ケニアから入ってくるヘビートラフィック、大型車両が、この区間なんかはもう、本当に何も問題なくスピーディーに走ってくると。そういう意味で、非常にこの今回の既存橋ですね、ここに来るとどうしてもスピードダウンして、非常に危ないと言われて、危なっかしく走るところを、ここはボトルネックになっているというふうに言われております。ジンジャから以西に関しても、非常に良好な舗装状態です。

以上です。

中村委員 ありがとうございます。

村山委員長 ほかは、いかがでしょうか。田中委員。

田中委員 私も簡単な質問なんですけど、このナイル川のこの予定地周辺は漁業ですか、漁業のようなものが行われているんですか。

内藤 そうですね、私どもが確認している限りでは、魚はとっておりました。ただ、漁業でどれだけ収益を取っているかと、すみません、ちょっと統計がないんですけれども、農業はやはり盛んでしたね。

田中委員 このナイル川は、そういう意味では農業用水には使われているということでしょうか。

内藤 農業用水には一部使われているのは、私自身は見ました。

村山委員長 ほかに。はい、どうぞ。

石田委員 代替案のところ、いただいた資料、環境社会配慮審査会の資料では23ページから24ページにわたるところに、世銀A案、B案から、IDIHの2案について説明がなされて

いるのは非常に参考になるんです。

その中でIDIH11案については、IDIHが進められるという理由は、市街地を将来にわたって二分化しないであろうから、これはいいんじゃないかという意味で妥当性が高いというふうになっているんですけれども、逆にここで、これからおやりになられるときに、当然でしょうけれども、比較されるのであれば、そのマイナスの面とプラスの面を両方書かれればよりわかりやすかったんじゃないかと。

IDIHは市街地を二分化しないということであるんでしょうけれども、当然、建設費は高くつくだろうし、工期も長くなって影響も出やすいというようなこともあるのかなと思ったので、その点はちょっと、何か非常に不思議な印象を受けたものですから、ですから質問というか、コメントです。

以上です。

内藤 ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思います。ちょっと、表現に工夫をしたいと思います。

村山委員長 ほかは、よろしいでしょうか。

ちょっと、私のほうから1つ質問と、1つコメントをさせていただきたいんですけれども、1つは、パワーポイント7ページの世銀A案サイトの状況という地図があって、世銀A案に関してそれぞれ写真でご説明いただいたんですけれども、地図を見ると13というのがちょっとどっちを指しているのかわからないんですが、黒い四角でルートに引っかかっているように見えるんですけれども、これは写真で出てこなかったんでしょうか、それとも12がこれだということなんでしょうか。

内藤 12をちょっと出してくれる。これが12と13、これは、まさしくこの工場の、この黒い四角は工場の建物の一部を塗りつぶしているんですけれども、12がこの写真でございまして、これは四角く見える建物がすべて工場なんですけど、そのうち、例えばこっちは工場として稼働しているラインの建物でして、こっちは工場の中でも事務棟というか、倉庫みたいになっているところなんです。というような位置関係でございます。

13は、すみません、ちょっと今回、写真を、添付のこういう幾つか、すべての地点に関して、写真と記載をしている横書きのがあるんですけれども、こちらで見ていただくと、世銀のA案の13というのは、資料の後ろから、すみません、6枚目で、恐縮なんですけれども、世銀A案の というのをごらんになっていただくと、ニャンザ・テキスタイルの社屋で、事務所及び、食堂が入っているところをごらんになっていただけるかと思います。



すみません、ちょっとパワーポイント上では写真を掲載しなかったんですが。

村山委員長 はい、わかりました。

それから、もう一つコメントなんですけれども、31枚目のスコーピングマトリックスなんですけど、今はまだルートが確定をしていない段階で、どういう影響を考えるかという段階だと思いますので、ちょっと気になったのは社会環境の7番と9番、被害と便益の偏在と、地域内の利害対立、これをそれぞれDにされているのですけれども、ルートによってはかなりこのあたりは考えられる可能性がまだ残っているかなという気がするんですね。

そういう意味では、DというよりはCぐらいにしておいて、今後の調査によって評価をもう少し詳しくやっていくというぐらいの位置づけにされておいたほうがいいのかという気がしますので、そのあたり、少しご検討をいただければと思います。

内藤 すみません、おっしゃっていただいたコメントは、私どもも賛同するところです。ちょっと継続検討をさせていただければと思います。ありがとうございます。

村山委員長 それでは、ほかはよろしいでしょうか。

では、このあたりで、事前調査報告に関する議論は終わら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。

では、きょうは、あと今後の予定ということですので、事務局のほうからご報告をお願いいたします。

宮崎 今後の予定ということで、第5回目の審査会の予定、8月25日、月曜日になっております。議題としてはネパール、シンディー道路の建設計画とビーディー調査の報告ということにさせていただきたいと思います。

そして、時間なんですけれども、若干、担当部署と、開始の関係もあり、ちょっと遅めの16時ということで設定させていただいておりますので、その旨ちょっと気をつけていただければありがたいなと思います。

以上です。

村山委員長 よろしいでしょうか。

ちょっと私は、次回、出張で多分、参加ができないと思いますので、副委員長にお願いをすることになるかと思いますが、よろしく願いいたします。

田中委員 9月の予定は、おわかりですか。

村山委員長 いかがでしょうか。

宮崎 9月なんですけれども、今、予定としては8日と22日ということで入れておりますが、

議題については、今ちょっと検討しております。また追って連絡させて。

田中委員 いずれにしても、開催はされる予定ですか。

宮崎 予定にはしております、はい。

村山委員長 よろしいでしょうか。

それでは、その他ということですが、何か委員のほうからございますでしょうか。

ないようでしたら、これで終わりたいと思います。

村山委員長 ええ。その点について一度、審査会、きょう終了させていただいた後に事務局からお話があるということですので。

ほかに何かありましたら、お願いをしたいと思います、よろしいですか。

それでは、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21分閉会