

第6回環境社会配慮審査会

日時 平成20年9月22日(月) 16:54~17:48

場所 JICA本部12C会議室

出席委員 (敬称省略)

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	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	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 (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	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	東北大学大学院環境科学研究科教授
委員	真崎 克彦	清泉女子大学地球市民学科准教授

事務局

山田 好一 独立行政法人国際協力機構
気候変動対策室長

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・時事務局以外の発言者

朝倉 勇 株式会社コーエイ総合研究所
片島 直子 日本工営株式会社
菅野 祐一 経済基盤開発部
須原 靖博 経済基盤開発部

午後4時54分開会

村山委員長 それでは、第6回の審査会を始めさせていただきます。きょうはザンビア国ルサカ市総合都市開発計画調査の答申案協議がメインの議題になっています。

既に担当委員の方々から質問と、それからコメントをいただいていますので、これに基づいて進めたいと思います。全体として数がそれほど多くないので、きょうは、質問を一つの固まり、それからコメントを一つの固まりという形で分けていきたいと思います。よろしいでしょうか。

それではまず質問について、1番から7番までまとめて、調査団の見解と対応についてご紹介をいただければと思います。お願いします。

朝倉 調査団の総括をしております朝倉でございます。

お手元にお配りしていますA判横の表ですね、これでご説明申し上げます。4ページ物です。左側にコメントを、ちょっと順不同になっておりますけれども、コメントをすべて書いてございます。右に、それに対する見解と対応の方針ということで記してございます。

まず1番目、「案件のカテゴリ分類について」と。当初、インナーリング道路を含んだマスタープランがカテゴリBと扱われた理由を念のため確認というご質問が来てございます。

これは、そこに書いてございますように、調査第1年次では優先プロジェクトというのは、もちろん内容は特定されておらずに、調査を進める中でプロジェクト群が選定されてきて、それを受けて、ことしの8月にプロジェクト群から優先プロジェクトとして、インナーリング道路を選定したということでございます。そのインナーリング道路について概略を検討しますと、大規模な住民移転というものが予測されるということで、カテゴリAに再分類させていただいたという経緯でございます。

2番目のご質問で、インナーリング道路について、MFEZ開発地の交通需要をどの程度見込んでいるかということです。それともう一つは、MFEZに関連して、インナーリング道路以外、アクセス道路が予定されているのかいないのかというご質問でございます。

MFEZはもうご存じかと思いますが、全体規模が2,000ヘクタールと大きいんですが、別の調査団から聞いているところによりますと、緑地を大きくとりまして、工業用地は限定的にする予定ということなので、工業用地はおおむね200ヘクタールと聞いております。その200ヘクタールということ的前提にして、我々、全体のマスタープランの中で発生交通量を推定、それから配分しまして、インナーリング道路はもう2車線で十分だという計画にしております。

それから、ほかの道路があるかどうか。これは聞いておりますのは、空港へ現在でも既存道路がございまして、それを改善していきたいというようなことをMFEZの調査団は申しております。

あと、将来的に都市計画、前回ご説明したと思いますが、都市計画としてもアウターリングというものを、インナーリングのほかにアウターリングというものを計画してございます。これは将来的にMFEZがそれに連結していくと、連絡していくということになるかと思っております。

3番目のご質問で、Alternative 1、最適案として選定したのですが、この場合の環境の比較ということはやったんですかと。

これはご質問のとおりやっております。ゼロオプションを含む環境、社会、経済面から評価、比較しまして、結果、Alternative 1を選定した。その選定したことについては、2008年2月にステークホルダー協議でお示しして、ではAlternative 1でいこうということで合意をいただいております。

具体的な選定のプロセスとしては、そこに(a)から(b)、(c)、(d)まで書いてございまして、既存の資料、それから調査団はコミュニティープロフィール調査というのをやったのですが、それから重要な環境要素というものを40事項ほど抽出しました。で、JICAの

環境社会配慮ガイドラインを参考に19項目程度絞り込みまして、定性的にまず評価したと。それで(c)で、正・負の影響として集約しまして、総合評価の上、Alternative 1を最適と結論づけました。

最後、先ほども申し上げましたが、2月にステークホルダー協議を行いまして、これはNGOの方、ドナーの方、学識の方、民間からも参加いただいたワークショップでAlternative 1というふうに合意をいただいています。

1ページ目に戻りますと、の質問で、ページ5の表1と表2の結果がどのように最適案選定に反映されたんですかというご質問なんですけど、これは実は、ちょっと次のページの回答のところに、この表の1と表2はAlternative 1に基づいてマスタープランを策定して、それについての評価結果なので、反映したということではなくて、Alternative 1に基づいたマスタープランの評価だというご理解をいただきたいと思います。

それから、番目のご質問で、MFEZとのかかわりをSEAの観点からどのように判断したかについても記述することが必要であるというご指摘ございまして、この点については、我々MFEZにおける環境社会の影響を考慮しまして、その旨、我々のプランにも配慮してございます。

次、質問の4ですが、これも同様のご質問なんですけど、MFEZ開発地は別口のプロジェクトではありますが、二次的な影響とかということでございますので、基本的な情報を開示してほしいということで。

これも上の回答と同じで、MFEZの環境社会影響配慮というものを我々の中でも取り入れてございます。

それから、質問の5、非自発的住民移転について。これはザンビアではまだ制度化されていないということですが、RAPのフレームはどの機関がいつごろまでに策定するのかというご質問で、もしDistrictが違うのであれば、調整はどうするのかというご質問なんですけど。

我々のルサカマスタープランはMLGH、Ministry of Local Government & Housingが管轄してございます。そのMinistry of Local Government & Housingとルサカ市役所が、我々がこれから行う調査、その結果を踏まえて、我々の支援のもと、最終的なRAPフレームを策定するという予定になっております。

それから、Districtはルサカ市ですので、同一のRAPフレームということで、District間の相違はないということでございます。

質問の6、10月と12月に予定しているステークホルダーの参加予定者の層と規模ということ

ですが。

そこに書いてございますように、参加予定者はカウンターパート機関 実施機関です
プラス、区の代表者に参加いただく予定にしております。規模としては、30名程度を参加いた
だいていこうと。ここはカウンターパート機関、ルサカ市、MLGHとさらに詳細を詰めてい
きたいと思っております。現段階での考えはこういうことで考えております。

質問の7、インナーリングのアライメントの具体案はどの段階でどのように決定するのかと、
10月、12月のステークホルダー協議に提示できるのかということですか。

まず、10月のステークホルダー協議では、概略のルート図をもとに今後の環境社会配慮業務
について説明していくということですか。それで意見を聴取して、スコープを見直していくとい
う段取りになると思います。

12月では調査結果をアライメント案と、それからRAPのフレーム案と、これをもって説明
をします。で、住民代表からの意見、希望、要望等を取り入れていくということになると思
います。

村山委員長 どうもありがとうございました。

それでは、ここの部分に関して追加のご質問、コメントはありますでしょうか。

原嶋委員、どうぞ。

原嶋委員 ちょっと確認なんですけれども、MFEZというのは、そもそも本案件のマス
タープランの対象には含まれていないわけですかという点が1点と。

実はその2,000ヘクタールのうち、200ヘクタールしか使わない、9割は森林という開発とい
うのは、余裕があるといえば余裕があるんですけれども、本当にそうなのかというのは実はち
よっと、9割が保全でというのは、ちょっと開発地域として余り実用的では……好ましいこと
は好ましいんですけれども、余り実用的ではないので、本当なのかちょっとあれなんですけれ
ども。

もう1点、MFEZはそもそも事業主体はどちらで、あるいはドナーも別にいらっしゃると
いうことなんです、その点、ちょっと確認させてください。

朝倉 MFEZは我々の調査団とは別の調査団が実施しています。

原嶋委員 国が別とかそういう。

朝倉 JICAの別の調査団。

原嶋委員 JICAの別の、同じJICAであることはJICA。

朝倉 はい、やっています。ほぼ同時並行的で、結果というかそのファイナルレポートもほ

ば今年度中に出すという。

それから、もう1つは、工業団地は10%。ただ、残りのところは緑地を多くした研究学園都市みたいなものも考えているということです。ただ、交通量が多く出る工業団地というのは、本当に狭い地域でやりますということですね。

それから、もう1つは、M F E Zの主体ですね。

原嶋委員 ということは、J I C Aさんの別の。

朝倉 調査はJ I C Aで、向こうのカウンターパート機関は全く別の、M L G Hとは別の機関がやります。工業省だったかな.....正確な名前はちょっと違うんですけども。

原嶋委員 それに関連していいですか。

そうすると、J I C Aの別の調査団が入っているということで、その事業自身はガイドライン上はどういう扱いになっているんですか。

村山委員長 M F E Zの調査に関しては別の形で審査が入っています。

事務局 入れています。

村山委員長 ただ、その中で200ヘクタールが工業用地だという数字が出ていたかどうか、ちょっと私、はっきりしないんですけども、そこまでありましたか。

事務局 多分、あの時点ではまだ。

村山委員長 調査が進んで、こういう数字が出てきているということですね。

事務局 ええ。

村山委員長 という状況です。

ほかにいかがでしょうか、長谷川委員はよろしいですか。

長谷川委員 結構です。

村山委員長 ちょっと表記の上で気になったのは、今回、資料で調査団の見解と対応とお書きになっているんですが、調査団だけというふうにしてしまうとちょっと、特に1番目の回答に関しては不具合があるように思うので、「J I C A / 調査団」ぐらいのほうがいいですね、多分。まあ、表記上の問題です。

それでは、残りコメントの部分、8番から14番までお願いいたします。

朝倉 8番です。まず、優先プロジェクトの選定についてということで。

インナーリング道路を優先プロジェクトとして選定したんですが、その他公共交通機関の整備なども考えられるだろうと。インナーリング道路に絞り込んだ手順を明確にすべきではないかというご指摘でございます。

これについては、ちょっと別の紙もお配りしていますが、これをちょっと後でご説明しますが、基本的にはそこに書いてございますように、都市交通網整備プログラムでは長期的、短期的交通網整備施設を総合的に提言してございます。その中で公共交通機関の改善とか、交差点の改善なども提案して、インナーリングについては環境影響が予想されて、また、実施の可能性も高いということなどもありまして、カテゴリAということで優先プロジェクトとさせていただいたということです。

最終レポートで、わかりやすいように絞り込み手順も明記していきたいと思っております。

コメントの9は同様のことかと思いますが、中間あたりから書いてございますが、当面の間はインナーリング道路整備よりも、公共交通、交通管理のほうが優先されるのではないかと。インナーリングとあわせて、効果的な組み合わせについても十分検討のことと。

これも、先ほどのご説明のとおり、今後、都市交通としては公共交通機関の改善とか、交差点の改善というようなことも同時に提案はしてございます。

それから、次の10番です。インナーリング道路のスコーピングについてです。

これは、不明な悪影響、Cマイナスの取り扱いということで、Cマイナスとなった環境項目についても、今後の本格EIAでどのような調査を実施するのかの説明もすべきであると。

これは了解いたしました。それで、本調査の結果を活用して、ザンビア側のカウンターパートが最終の本格EIAをやる予定になっていますが、いずれもしても、Cマイナスの影響項目についても、本調査でできる限り影響を見直して、カウンターパート機関のほうへ提示していくということで、ドラフトファイナルで記載していきたいと思っております。

それから、11番です。地球温暖化の項目については、その重要性にかんがみ、評価項目に入れることと。そして、道路建設に伴う二酸化炭素の排出量増減などの影響を予測と評価を行うことというコメントでございます。

これにつきましては、そこに書かせていただいたように、距離が短いということと、あと、先進国のような良好な車が走っているというそんな状況でもなくて、燃費などの変化、不確実性な点もありまして、なかなかちょっと実用性の高い予測、評価は難しいかなと、今現在は考えております。ご理解いただけましたらありがたいと思います。

12番目、環境社会配慮の項目に関して、交通事故は社会環境に区分されるのではないかとということで、これはご指摘のとおり見直していきたいと思っております。

番目、交通渋滞・混雑の項を設けて評価するべきではないかと。これもご指摘のとおり見直していきたいと思っております。

それから、 番目、雨水排水路の整備計画はあるのかと、あるのであれば、水文・雨水の項を設けて評価していったらどうかと。これについても、雨水排水路、もちろん道路なので、整備予定でございますので、ご指摘のとおり見直していきたいと思います。

それから最後、街路緑化事業ということは考えられないかと、これはいろいろな効果がございますので。街路緑化については、道路用地が許す限りにおいて配慮するというので、今、考えております。ただ、都市内道路なので余裕地というのはなかなか限られておりまして、余り余裕地は多くありません。そういう状況にあります。

それから、13番、これは市街地のスプロールを防ぐために幹線道路の整備が不可欠としてございますが、逆効果になるのではないかとのおそれもありますということをご指摘いただいております。

ここについては、おっしゃるとおりだと思ひまして、道路網整備計画は、我々、都市計画マスタープランとももちろんリンクしておりまして、総合土地利用計画を提案、それから開発コントロールの手法の改善とか、それからそのための組織の強化などもあわせて提言することになっております。そこはご指摘のとおり記述していくこととなります。

それから最後、14番、住民移転の手続について、ザンビア国のプラクティスに基づいて実施するとあるが、プラクティスの具体的な内容と紛争発生の有無を詳細に調査することと。特に補償の対象ですね、非正規居住者とか、土地所有権を持たない方などの補償価格の算定基準についても詳しく記述することと。

これはコメントいただいたとおり記述していきたいと思ひます。なかなか不明な部分もありますので、現地で聞き取り調査などさらに確認して、詳細に報告書をつくっていきたく思ひています。

以上でございます。

村山委員長 ありがとうございます。

それでは、コメントの部分に関して、追加のご質問、コメントがありましたらお願いいたします。

原嶋委員。

原嶋委員 前回のことは、別の委員の方、先生から質問もあったと思ひますけれども、要は地権者ではない、いわゆる小作という言葉はいいかわかりませんが、農業に従事している方とか、あるいは就業されている、何らかの仕事をそちらのサイトでされている方に対する補償というのは、一つのネックだろうと思ひますけれども、今のお話、先ほどのちょっと前

の話では、12月にはR A Pのフレームワークの案が説明を実施できる状態にある、あと2カ月ぐらいだと思いますけれども、特に地権者ではない方というのはどういう扱いになる見込みなんでしょうか。

片島 まず、正式な補償、不法居住者の方への補償という理解でよろしいですか、職業について。

原嶋委員 インフォーマル、不法か非公式かわかりませんが、そういう方もいらっしゃるし、正式に所有権なり持たないけれども、何らかのタイトルというか権利を持って農業をやっているとかそういう方も。いろいろなバリエーションが多分あると思うんですね、全くインフォーマルと言い切れない方もいらっしゃると思うので、その辺の幾つかのバリエーションがあると思うんですけれども、それなりの権利というか、所有権ではない権利を持っているとか、いろいろな方はあると思うんですけれども、その辺の扱いという言い方は失礼ですけども、対応というのは。もう一括して、それはインフォーマルだという扱いをされるというのはちょっと問題もあるだろうし、見込みとしてはどういう扱いになるのか。

L A Pを出すのが12月ということであれば、そんなに遠くないということなので、もしわかる範囲であれば教えていただきたいんですけれども。

片島 農業従事者、就業者などに対する補償なんですが、M L G Hというルサカ市での土地の取得、移転、補償について管轄している省庁があるんですけれども、そちらでの聞き取り結果、行ったところ、職業に対する雇用に対する補償は通常はしていないという結果です。というのも理由としては、都市部であるため多くの住民が通勤しており、その場所でなくてはいけない職業をやっている者はいないので、通常、生計支援策ということは実施していないということでした。

ただ、これは前提としまして、不法居住者を対象に話をしたことで、ちょっと正式な居住者の職業への補償についてちょっとわかりませんので、今後調べていきたいと思っています。

ただ、M L G Hと協議したときに、向こうも世銀のオペレーショナル・ポリシーに準拠した形で補償の手続きはしているということですので、細かく詰めていけば若干違いが出るかと思いますが、そのあたりは協議して、必要なところは提案していきたいと思っています。

朝倉 ちょっと補足させていただきますと、インナーリングは既成市街地の本当にフリンジ部分に予定していますので、農業従事者というのはまずいないと思いますね。あと、そのほか、どういう形態でその土地を何か活用しているかと、何かいるかと、そういうのちょっと調

べてみないとわからないという状況です。

村山委員長 よろしいですか。じゃ、田中委員どうぞ。

田中委員 こちらの別添で出されている資料がありますね、この優先プロジェクトの選定の経緯、ちょっとご説明をいただいでよろしいですか。

朝倉 別途お配りした裏表の、「優先プロジェクトの選定について」と。

これはコメントの8番、9番に関係しているところで、優先プロジェクトとしてインナーリングを絞り込んだのはどういう方法ですかというご質問です。

ここに書いてございますように、まずプロジェクト選定プロセスとしては、マスタープランに基づくプロジェクト候補を選定。これは我々のマスタープランの中では、都市交通のサブ・プログラム、給水・排水サブ・プログラム、住環境改善のサブ・プログラムと3つございまして、それぞれマスタープラン、戦略を立ててプロジェクト候補を選定しております。それを、サブ・プログラムのプロジェクト群ということで、クライテリアをつくって、カウンターパートとともに相談して選定して、最後に優先プロジェクトというものを選定したという、こういう3段階でやってございます。

そのプロジェクト選定のクライテリアということで、次の段落なんですが、都市交通サブ・プログラムにおけるクライテリアなんですが。

(1) 番目は、短期計画に位置づけられているということ、まずクライテリアとしてございます。ここに書いてございますように、短期、中期、長期という3つに分けて、サブ・プログラムの中では提案していますが、短期計画の中で、経済成長を支え、かつ市街地の健全な成長を実現するため提案したということで、ここに5つございまして、こういったことをクライテリアということでやっております。いずれにしても、短期計画の中からまずプロジェクトを選定する、で、優先プロジェクトにすると。

(2) 番目が、開発戦略の目標に貢献するというものを優先としたいということです。この都市交通サブ・プログラムの中で、特に短期的な目標ということで4つここに書いてございませうな、産業開発に資する、健全な市街地形成に資する道路整備、公共交通、混雑解消という、こういった4つの目標を立てて、この目標に貢献する事業 短期的な目標ですけれどもの中から優先プロジェクトを選定したという、こういうプロセスとクライテリアでもって選定した結果ということでございます。

田中委員 今のご説明で、例えば1ページ目のところに5つの短期計画が整理されていますね。その中にインナーリング道路も位置づけられていますが、同時に、例えば交差点改良であ

ったり、あるいはバスルート等の公共交通の改善というプログラムもあって、つまり、こういう中からどういう原因でこのインナーリングが優先されてきたんでしょうかというのが私の質問の、そのプロセス、絞り込みの過程を明確にといいますか、わかるようにしていただきたいというのがお願い、コメントの趣旨だったんですが、そのあたりはどういうこと、どういう経過があるんでしょうか。

朝倉 基本的にここで短期計画でこの5つ出ていますが、これについては、インナーリングはインナーリングと、それから上の3つ、これはインナーリングに入っているわけです。下の2つは、例えば交差点改良、これも短期的にやるべきことなんですが、実はほかのRDAというRoad Development Agency Authorityだったかな が既の実施しているということで、今回、我々の中ではプロジェクトとしては取り上げなかったということです。

それから、バスルートについては、これは前回のご説明のときに、今も民間が全部やっていて、民間のプロジェクトとして動いているということで、我々の中で取り上げにくいということで、優先プロジェクトとして取り上げなかったということです。

上の3つはインナーリングの中に入っているという形です。

村山委員長 田中委員、よろしいですか。

田中委員 はい、わかりました。

村山委員長 それでは、ほかにいかがでしょうか。

野村委員、どうぞ。

野村委員 11番目の原嶋先生のコメントといいますか、地球温暖化のところなんですが、対応のところで、最後の「実用性の高い予測は困難である」というこの1行については同意するんですが、ただ、冒頭の「対象範囲の距離が短く、また先進国のように車社会のスタイルが定着していない現状において、車両の燃費等の変化等」という説明のところは、ちょっと気に食わないんですね。

この原嶋先生のご意見というのは、JICAのガイドラインの中に、地球温暖化の項目について評価しろというふうに書いてあるわけですから、工業団地を造成するというような温暖化とは余り直接関係なさそうだなと、一目瞭然の案件を除けば、自動車は排出源だよなということになるし、そのときに「対象範囲の距離が短く」というんですけれども、短くても排出量の削減効果がある、例えば交差点をフライオーバー化して渋滞を少なくするとか、あるいは、ETCを勧めることで料金所の渋滞をなくせる。これはほとんど距離とは関係なく、かなりの削減効果が見込めると、国土交通省さんもおっしゃっておられるような案件だと思うんですね、

日本の国土交通省。

ですから、そういう意味では対象範囲の距離が短くということとか、車スタイルが何たらということとは、多分、実用性の高い予測が困難な理由ではなくて、要は車が排出源だということに原因として考えるのであれば、車の燃費と走行時間、あるいは走行時間というか時間当たり車は何キロ走れるのか、混雑度ぐらいの係数で出てくる話だろうと思うんですけども、そういったものが、この事業の中でそういう係数、そういう計算根拠と申しますか、計算方法に影響を与えることが見込めないというんだったらわかるんですけども、そういう意味では、なぜ温暖化の影響を測定できないのかということとは、ある程度きちんとした説明をしておかないと、ガイドラインで求められている以上、出せませんという答えは、ちゃんとした答えが必要なんじゃないのかなというふうに私は感じます。

村山委員長 今の点、いかがでしょう。

原嶋委員のコメントは回答にかかわらず、ご自身の判断でこれは生かしたほうが良いと思えば、残しておいていいわけですので。それに対して回答をいただいていますので、野村委員の意見に対して、もし今の時点でコメントがあればお願いします。

朝倉 ありがとうございます。

我々が考えているのは、インナーリング道路というのは、全体のマスタープランで言っている都市交通、都市道路網の整備の範囲から言うと、本当に短い部分なんです。そこだけの交通量が、例えば、そこだけで走行速度が速くなったからCO₂がこれだけ減りますねというようなことを言っても それは予測はそれでできるんでしょうけれども、言っても、全体としてどうだという話がない限り、余り評価ということもできないだろうということが1点と。

あちらの車はご存じだと思いますが、ユーズドカーが多くて、最新型の日本の新しい車がどんどんふえれば、また発生量が全然違ってしまいうndらうなというようなこともございまして、ちょっとなかなか予測、それと評価ですね、ちょっと評価というのが抜けていますが、評価が難しいかなという判断をしているところです。

村山委員長 野村委員、いかがでしょう。

野村委員 意地悪な質問をしているようで申しわけないんですけども、この案件に限らず、JICAのガイドラインの中でそれを求められているということと、あるいは、今ここに山田気候変動対策室長がおられるわけですけども、気候変動対策を本当にやっていこうというふうに考えたときには、結局CO₂がどこから出ていて、幾ら出ていて、それを削減するチャンスがどこにあるのかを把握しないことには対策のとりようがないわけですね。

要するに、JICAのプロジェクトを押しなべて見てみて、とにかくこのプロジェクトから幾らCO₂が出てきて、増加する可能性があるのか、削減できる可能性があるのかということを見ていくしか、対策室長としてはおやりになれることはないだろうと思うんですね。

ですから、そういう意味で、もちろん技術的にできないことは当然あると思うんです。ただ、できないこととできることを一つ一つやっていかないと、ひょっとすると日本のどこかでは、こういうケースのCO₂の排出量を計算する手法が既にあるとか、例えば。それは今、この案件についてどうのこうのということではなくて、絶えずそういうことをトライしていかないと、できないだろうかと、改善していかないと。それはJICAのガイドライン的にも求めにこたえられないということかもしれないし、気候変動対策室長のほうの課題も克服できないのかもしれないというふうに思って、こういうことを申し上げていることをご理解いただきたいのですが。

村山委員長 恐らく距離が短いということが多分最初に出てきて、そこがかなり強調されているように見えるので、野村委員のようなご発言が多分あるんだと思うんですけれども、短くても地球環境全体のことを考えれば影響はないわけではないということを考えれば、やっぱり一応トライをするということは必要なんだと思うんですね。結果的に困難だというのはあり得ると思うんですけれども、そのあたりの手続というか説明をちゃんとしないといけないということだと思います。

室長として何か。

じゃ田中委員、先に。

田中委員 今の話で、私もなるほどと思ったのですが、つまりそれは、確かに整備区間は短くても、結局その交通量は改善して全体としてはつながるわけですよね。そうすると、その地域全体から生じてくるCO₂、つまり自動車交通に伴ってというのは、何らかの変化があるかなというのは確かにあるわけです。だから、渋滞区間を短い区間を整備したからその整備、短い区間だから影響ないというんだけど、そのことをやることで結局ボトルネックが解消されると、そういうことはあり得るのではないのでしょうか。

ちょっと私も今、事業計画をもう一回思い直しているんですけれども。そんなようにも思うのですが、いかがでしょうか。

村山委員長 じゃ、長谷川委員、どうぞ。

長谷川委員 今の二酸化炭素排出、あるいはグローバル・ウォーミングの話ですけれども、原嶋先生がご指摘された、前にいただいた資料の表3でしたか、ここで評価の結果を見ると、

Cマイナになっておるんですね。私の指摘というかお願いの中で、Cマイナについては今後ともさらに調査をどういうふうにするか検討してほしいという話があったので、そういう意味では、やりますというふうにおっしゃってくれているので、このグローバル・ウォーミングだけCマイナなのにやしませんということはちょっと矛盾しているので、やはりCマイナであるんですから、やはりやるべきだというふうな、理論的にはなりますよね。

以上です。

山田室長 すみません。各委員の方、私の立場を踏まえてのご発言、どうもありがとうございます。

確かにこの分野、チャレンジングではありますけれども、ある意味、ちょっとざくっと言ってしまうと、計算だけの公式はあるのは先ほどご説明あったとおりで、ただ、その計算式に持っていく原単位が多分現場をごらんになって、さくっとははめられませんよということで、ここに最後の「実用性の高い予測は困難である」というところに帰結しているんだと思うんです。

そこはまた、出した過程とか出した数字みたいなものに、前提条件つきで何かもう少し物を語れないかとか、それから、全体JICAであっても、モニタリングというのはすごく今問題になっていますよね。つまり、数字だけ書いても、では実証責任を問われたときに、本当にそれで減ったのかというのも一方で求められて、それはまたさらなるチャレンジがいるんですけども、最初のほうのステップのほうで許されれば、また、各先生にご相談しつつ、前提条件つきながらも、何らかのこのプロジェクトをやることによるいわゆる緩和策ですね、CO₂削減、安定化に伴うことが貢献できるということを入れると、かなりいいのではないかとは思っています。

村山委員長 では、今のような形で、とにかくトライはしていただくということで。今おっしゃったように、やっぱり条件を明示しておけば数字は出せるはずですから、こういう条件でやった場合こうなったということでもいいんだと思うんです。

それでは、ほかにいかがでしょうか。ちょっと時間が大分過ぎてきていますので、もしなければこのあたりでまとめにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

平山委員。

平山委員 すみません、イインではないんですが、先ほど田中委員が質問されたことを私も同じようにちょっと疑問に思っております、1枚のペーパーで説明していただいたわけですが、ここのところがやはりちょっと腑に落ちないと思いますのは、1ページ目の2の真ん中のところで、「以下のクライテリアにより選定」とありまして、(1)の一番上に、「短

期計画に位置づけられていること」というのを非常に大きく扱っておられると思うんですけども、マスタープラン開発計画というのは、短期計画に位置づけられているものを本来、非常に大きく扱うべきものなのではないでしょうか。なぜ、この短期計画に位置づけられていることというのを一番上に挙げられたのでしょうか。

朝倉 「短期計画に位置づけられている」という意味は、実現性も高いということ、我々考えております。もちろん、短期、中期、長期ということで、総合的に都市計画あるいは交通計画、3つのサブ・プログラムの案をつくっています。もちろんその中で、もろもろのプロジェクトを提案していますが、特にここで短期計画と言ったのは、実現されていく可能性が、時間が短いことから、こちらの予想したとおりのプロジェクトができていくだろうということ、予測して、それであれば、きっちりとした環境配慮というものが今現在絶対に必要だという想定をしたということです。

長期計画でももちろん、いろいろプロジェクトを提案していますが、これは2030年目標で提案してございますので、それと我々、このマスタープランの中で、都市計画マスタープランなものですから、5年サイクルごとに見直しなさいというふうなことも提案しますので、短期計画に集中して考えていくということがやっぱり重要ではないかなと思った次第でございます。

平山委員 短期計画、中期計画、長期計画というのと、実現可能性というのは、短期計画の中にあるのは短期で実現可能性が高い、中期計画というのは中期の時間をかければ実現可能性が高い、長期計画というのは長期の時間をかければ実現可能性が高いという意味だと思うんですけども、今の短期計画に位置づけられていることということの説明を、実現可能性と絡めてお話しされたように思うんですけども、実現可能性というのは別に短期、中期、長期にかかわらずではないのでしょうか。

朝倉 マスタープランは我々、都市計画マスタープランなので、どちらかという理想的な、こういうことに持っていくべきだという全体を総合的に勘案して、理想の都市計画ということで提案しています。

ですから、それが本当にできるかどうかというのは、社会の経済の変化、もちろん30年後ですから変わってきますので、実現できるかどうかというのは、ちょっとそうではないのかなというふうに思っています。ただ、短期計画であれば、短いですから、それとカウンターパートナーとも相談しながらつくっていますので、実現性は本当に高いのかなと思っています。

村山委員長 言葉の上では、多分平山委員がおっしゃったような形で短期、中期、長期、そ

それぞれ実現可能性という考え方はあり得ると思うんですが、現実的には、特にこのJICAで行われているフィージビリティ・スタディは早期に実現が可能であると。実態的にはそういう形になっているように思いますよね、結果的には。

例えば、10年後の事業に関してFSがされているというのは、多分余りないような感じなので。だから、理論的には多分、平山委員がおっしゃったようなことがあり得ると思うんですが、実際としては、特に調査団の立場としては、こういう表現になってしまうということだと思いますね。

よろしいでしょうか。大体よろしければ、あと、これで答申の案を作成するということになりますので、最初に出していただいたご質問で、一部は答申に生かしたほうが良いという場合もあると思いますので、それについてはどれくらいですか、今週中くらいでよろしいですか。

事務局 そうですね、はい。

村山委員長 今週中に、もし質問の中で答申に生かしたほうが良いというものがあれば、そういう形でお出しいただいて、それに基づいて答申案をまとめていただくということにしたいと思います。

この件について、何かございますでしょうか。

もしなければ、この議題についてはこれで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。

では、今後の予定ですが、事務局のほうから簡単にご説明をいただきたいと思います。

山田室長 今後の予定の……先にどうぞ。

事務局 今後の予定なんですけれども、本日、この案件の前に説明させていただきました、エジプトのカイロの高速道路と、もう1件はベトナムのホアナムの開発計画におきまして、この2件におきまして、答申案の協議のほうを次回、10月6日に実施させていただきたいと思っております。

以上です。

山田室長 それから、最後になってしまいましたけれども、10月からの……

村山委員長 これは審査会の中でやることですか。

事務局 いや、終わったほうが。

村山委員長 それでは、今後の予定10月6日ということですが、それ以外に委員のほうから何かございますでしょうか。

よろしければ、いったん終了したいと思いますんですが、全体の日程を一応確認をしておきますか。

山田室長 では、全体の日程の確認をしてください。

事務局 あと、今後の日程なんですけれども、お手元にちょっと配付させていただいております1枚紙で、10月以降の日程で、これは案としてちょっとお出しさせていただいておりますものなんですけれども、基本は今までどおり月曜日、2週目と4週目ということなんですけど、連休が入ったり休みがちょっと入ってしまったら、あきすぎてしまうという場合がありますので、若干調整しながら日程のほうを決めさせていただいておりますが、どうしてもやはりここはちょっとまずいというようなことがありましたら、事務局のほうに後ほどメールなり電話なりでいただければ、また再度調整いたしたいと思います。

村山委員長 それでは、なければ審査会は終了させていただきます。ありがとうございました。

それで、追加で。

山田室長 追加ですみません。先生どうもありがとうございました。司会のほうありがとうございました。

村山委員長 これ記録に残していいかわからなかったから。審査会の中ですと全部議事録に入ってしまうから。

山田室長 審査会終了後ということで、ご報告があります。各委員の10月からの任期延長につきましてはご承諾いただきまして、まずありがとうございました。

ただし、ここにおられる副委員長である菊地委員がご退任のご意向を伺っております。今までの我々のこういう委員会でのご指導には深く感謝いたしますということを、まず述べさせていただきます。どうもありがとうございました。

それで、菊地委員のご後任の副委員長の選任をしなくてはならないんですけれども、それは先ほどうちの宮崎が申し上げました、時間をつくりたいと思うんですが、10月6日の審査会の際にその選任をしたいと思っておりますので、ご協力のほうよろしく願いいたします。

菊地委員 一言よろしいですか。

退任というのは実は自己都合ではありませんで、私実は、最初のころ申し上げたと思いますが、非常勤ですがJ B I Cで技術顧問というのをやっております、10月から一緒になってしまうので、どちらかというとならざる非常勤なんですけれども、内部の人間になっているその人間がここで何か言うのはとても耐えられませんので、そういう関係でやめさせていただこうということでございます。

ちょっと余り副委員長と言っていたかとお恥ずかしいんですけれども、大変お世話になり

まして、ありがとうございます。

山田室長 どうもありがとうございました。

それでは、皆さん、長い間どうもありがとうございました。

野村委員 すみません、場所は引き続き新宿のこの場所によろしいんですか。

事務局 基本はそうです。

山田室長 一応1年間。

事務局 向こうでテレビ会議のシステム、10月から竹橋のほうに我々審査部として移ることになったのですが、実態として竹橋でそういった機能が持てないので、引き続き審査会は恐らくこの部屋、12月まで少なくとももう確保してありますので、場所はここでということが基本になっております。引き続きよろしく申し上げます。

村山委員長 通われるわけですか。大変ですね。

山田室長 皆さん、どうも長くありがとうございました。

午後5時48分閉会