

環境社会配慮助言委員会ワーキンググループ

エルサルバドル国

幹線道路整備事業（有償）

ドラフトファイナルレポート

日時 平成24年1月6日（金）14：00～16：44

場所 JICA本部 112会議室

（独）国際協力機構

助言委員（敬称省略）

石田 健一	東京大学大気海洋研究所 海洋生命科学部門 助教
谷本 寿男	恵泉女学園大学 人間社会学部国際社会学科 教授
原嶋 洋平	拓殖大学 国際学部 教授
松下 和夫	京都大学 大学院地球環境学堂 教授
柳 憲一郎	明治大学 法科大学院 教授

JICA

< 事業主管部 >

梅永 哲	経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第三課 課長
間宮 圭	経済基盤開発部 計画・調整課

< 事務局 >

青木 英剛	審査部 環境社会配慮審査課
平 祐朗	審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

下坂 雅信	日本工営株式会社 コンサルタント海外事業本部 開発事業部 道路橋梁部
山田 文	株式会社コーエイ総合研究所 コンサルティング第3部（地域・社会開発）研究員

午後2時00分 開会

河野 それでは、お時間になりましたので、これから助言委員会のワーキンググループを始めたいと思います。

本日の案件は、エルサルバドル国幹線道路整備事業のドラフトファイナルレポートについてでございます。

それで、まず、主査を決めていただきたいんですが、過去の回数から、できましたら、今日は谷本先生にお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、谷本先生に議事を渡します。お願いします。

谷本主査 では、始めましょう。

既に資料が送られてきていまして、事前に目を通してくださいということであったので、目を通していただけたと思いますが、恒例によりましてどこまでいきましょうか、コメントのところは1ページ、2ページ目とあります。私も目を通していまして思ったのは、コメントと質問と分かれておりますけれども、幾つかは重複するような項目もありますので、その辺もうまく加味しながら進めていきたいと思います。

まず、最初にコメントのところは1ページだけですね。それで、質問になりますが、まず、コメントのところ、1ページ目を見てください、読んでください。それで、そこで問題があるかどうかという疑問をしたいと思います。では、お願いします。

原嶋委員 3番に関連してですけれども、旧市街地というかな、既存道路とのアクセスというのはどのぐらいのスケール、かなり迂回しますよね、確か、ちょっと、今、正確に。生活道路のアクセスは必要に応じて側道を設けることで対応しますというのは、どのぐらいの規模というか、側道なんでしょうか。それと、今、側道は具体的には計画はされていないんですか、その点、ちょっと確認したい。

間宮 今、この市街地のスケールなんですけれども、市街地の中心、もともとの道路、国道1号線からバイパスの一番遠いところあたりで、5、6キロ、離れているような距離感になります。

原嶋委員 側道というのは、特に今、具体的に何かプランがあるわけではなくて、今後のニーズに応じてということ。

間宮 側道を具体的に計画している箇所もあるんですけれども、おっしゃっているのは現況で道路があるかということでしょうか。

原嶋委員 現況もそうでしょうけれども、バイパスをつくって、そのバイパスと市街地

のアクセスを改善することも多少は必要なのでしょうけれども、ここで書いてある側道というのは規模的にはどのぐらいのもので、それでまた、用地がというようになってくると、また、問題なのでしょうけれども、具体的に。

間宮 まず、基本的にバイパスに沿って、今、側道が必要な箇所と、今、直ちには必要ない箇所を分けまして、必要な箇所には側道を設置してまして、必要でない箇所も含めて用地だけは確保しています。

原嶋委員 側道というのはバイパス沿いの側道ということで、市街地とのアクセスという意味ではない。ちょっと言葉が。

間宮 今、Section1と書いてありますけれども、こちらの拡幅部のことでよろしいでしょうか。

原嶋委員 問題は結局、対応表の番号で4、5、6、7、8、9とか、そのあたりが結局、バイパスができることによって町がその機能を失うとまでは言えませんが、少し様相は変わらざるを得なくなってくるし、ちょっと報告書を読んだ限りは、そこを使ってほしいというニーズというか、意見もなかったわけではないと思うんですけれども、今のご回答を拝見すると、そのこと自身は、既存道路を使うということ自身は不適切だとか判断をされていて、それをある種、補うとか何らかの対応をするということで、その対応というのは具体的にどんなことなのかなというのが、ちょっと素朴な疑問なんですけれども。

間宮 まず、おっしゃるとおり、住民説明会等の中でルートを選定に当たっては既存道路を使ってほしいというような、そういった文面もドラフトファイナルの中にあっただけなんですけれども、彼らの関心といいますと、今、ここが渋滞が激しいということで、その混雑を何とかしてほしいというのが一番の願いでして、そういう意味で、ここの道路の改修そのものを望んでいるわけではなくて、渋滞を解消してほしいという目的がありますので、それについて、こちらで検討したバイパスのルート案を示して説明したところ、その効果によって自分たちの暮らしている沿線の旧1号線のほうの交通量が減ることに対して、大きな期待を寄せられているという状況です。

原嶋委員 逆に言うと、交通量が減ることによってある種のマイナスの影響を受ける人たちとか、商売とか、ないわけでは……。

間宮 商売の機会とか、こういったこともないわけではないんですけれども、それよりも渋滞による損失のほうがそういったことよりも非常に大きいということ、おおむねそう

いう懸念のようです。

原嶋委員 それと、新しくバイパスができれば、そちらのほうに町ができたり、いろいろ開発が進んだりする可能性も多分ある。

間宮 18号線との交差付近とか、そういったあたりには市街地が開けてくるかもしれないというところですよ。

原嶋委員 バイパスの周辺の土地利用とか、土地利用規制というのはどういうふうになっている。

間宮 現況の利用状況は、まず、このあたり（Section1）は市街地ですね。

原嶋委員 そうです、それは既存道路を使うということですね。

間宮 Section2のこういう単路部のところは、丘陵地帯の荒野といたしましうか、特に家とか、そういったものが密集しているような地域ではありません。Section3についても丘陵から山岳とまではいかないですけれども、丘陵地帯になります。部分的にサンミゲルの町から放射状に延びている、こういう大きな道路沿いには家とかがある状況です。土地の……。

原嶋委員 土地利用とかはされているんですか、何かその土地利用というのは。

間宮 用途ですか。土地の利用計画というものはあるんですけれども、それが法的な効力を持った制度として、設定はされていないという状況です。

原嶋委員 何か一個、逆に言えば、その周辺で何か新しく事業をしようとか、そういう何か潜在的なプランとかはないんですか、新しく、結局、開けるわけで。

下坂 そのあたりのことに関しましては、ドラフトファイナルレポートの4-2というページをごらんいただくと、少し土地利用計画については記載してございます。先ほどのコメントのとおり法的な効力を持つものではないので……。

原嶋委員 法的な効力を持たないというのはどういうことというか、一応、国ないし公の機関がつくっているけれども、フォーマルな手続を踏んでいないという趣旨。

下坂 フォーマルな手続を踏んで計画自体は作成したんですが、それを拘束する法的な根拠はないという状況でございます。

原嶋委員 とりあえず。

谷本主査 では、1、2のところは、松下先生、いかがですか。variousという言葉で。私もそれで異存はありません、2番のところですね。3番、今、原嶋委員のところ、ご納得いただきましたということによろしいですか。

では、4番、石田先生のところ。

石田委員 結構です。

谷本主査 これはこれでよろしいですか。

では、1ページ目が終わりました、次、質問のほう、これも全体のところ、特にオプションの話がずっと出てくる、あるいは高架にするというところ、このあたりはどこまでいきましょうか、ここはちょっと長いんですが、では、2枚目をまずやりましょう、5、6、7、8、9、ここを少し読んでください。それで、質疑をやりましょう。お願いします。どうぞ。

石田委員 5番と8番は実は関連しているんですけども、おっしゃることは読めばよくわかりました。でも、開発援助である以上、それプラスが要ると思うんですよね。僕は少なくとも例えば7番を見ていただくと、7番も関連します、ふだんは違うと思うなんてコメントはしませんけれども、今回、違うと思って書きました。やっぱり違うと思っています。環境影響、住民移転、建設費、優位性をすべて同じ同列で比較されていますよね。そんなことはあり得ないと思うんですよ。どこかに必ず優先順位があって、重みづけをしなければいけない。数字で比較する場合には重みづけをするというのを恐らく普通はやられるのではないですかね、環境アセスメントでも。

総得点と同じ場合にのみ、8番のようなケースのような場合、住民移転を優位性があると判断したということで、その場合に初めて優位性を使うと。それでは、まるでサッカーの試合で1対1で同点になったから、ペナルティゴールをしましょうというのと非常に似ている気がするんですよね。僕はその考え方には納得できないんです。ということをごここで書かせていただきました。ですので、後でコメントしますけれども、やはり、そこはそれぞれの基準が同じ意味を持つとか、同じ意味を持たないとかいうことは、きちんと文章として書いていただければというふうなコメントをしたいと思っています。

以上です。特にお答えは要りません。ありがとうございます。

谷本主査 ほかにいかがですか。ここのところは私もちょっと幾つか疑問というんですか、定性的という言葉が非常によく使われるんですけども、重みづけの話も含めて定性的評価という言葉がありますというのと、これは5番と8番のところ絡んでいます。それから、もう一つ気になるのは優位性が高いという、これの中身が何なのだろうかなというようにも少し疑問に思っていて、石田委員のところに加えて、もし、この優位性って具体的に何んですかというのをご質問すれば、どういうふうに答えていただけますか。

間宮 優位性というものは、先ほど項目間の優先順位という話がありましたけれども、総得点という意味で優位性が高い、影響が小さいこと、それから、コストが低いこと、効果大きいこと、そういったものの総合点として優位性が高いということを書いております。

谷本主査 総合してと。

間宮 はい。

谷本主査 では、もう一つ、すみません、何か横取りするようで、石田委員の8番目の項目の答えですが、これの最後の4行、ルートはまだこれから決めるんですか。それとも、既に最適と考えられるルートを選定していますということで、これは結論ということによるしいんですね。

間宮 優位性の高いものとして、この中で結論づけています。

谷本主査 結論づけているんですね。

間宮 ただし、詳細設計の段階で若干の変更はあるかもしれないという。

谷本主査 まだ、若干のあれはあるということですね。わかりました。

では、ここは石田委員、ぜひ、コメントというんですか、助言を少しお願いします。時間をとっていただいて結構です。

柳委員の9番目のポイントはいかがでしょう。高架橋の話。

柳委員 ここで聞きたかったことは、スコーピング項目として高架橋にしたということで、特にスコーピングでどこに配慮しているのかということを知りたいんですけども、そのことについては何も記述していないので、これは選んだということが書かれていて、選んだ結果、スコーピングとして何を配慮していますかと、その点については特に盛り土の平面構造ではなくて高架橋にしたために、スコーピング項目として新たにこういうところは配慮していますというのは、どこに読めますかということを知りたいので、そのことについて教えてください。

間宮 後の質問にも出ていますけれども、幾つか関連するスコーピング項目がありまして、まず、一つは洪水のこと、このリオ・グランデ川というのがかなり勾配の緩い川でして氾濫を起こす川だということで、氾濫時に水をためない、ためて市街を冠水させてしまわないような構造にするとか、そういったこと、それから、あとは住民の移動がバイパスによって遮られてしまわないような、そういう立体構造にすることとか、そのあたりが関係してくるスコーピング項目です。

柳委員 高架橋にすると、当然、高架橋の上にも雨が降るわけで、その雨水排水というのはちゃんと配慮しなければいけないわけですよ。それをどこにつくるかとか、そこでの湛水が起こらないように配慮をするというのは、どういうふうにスコーピングで述べられているんですかということを知りたいわけです。

間宮 通常は表面の流出係数がありますので、流量がふえるということはあるんですけども、4車線道路でありますけれども、線構造物でありまして……。

柳委員 高架橋の上、要は側溝部分から排水口を通して水を下に落とすわけですよね。だから、どこに落とすのかという配慮はちゃんとしておかないと、降雨時とか、ちゃんと配慮しておかないと下が湛水しちゃって大変ということになります。

間宮 流末のところまでしっかり記載をするということですね。

柳委員 そうそう。それは当然、高架橋にしたのだから、構造上の問題はクリアしなければいけないですよね。その環境配慮はどうやっていますかということをごここでは質問したんですけども。

間宮 流末については高架下にもパーマメントの排水路、当然、流末まで結ぶようなものをつくるんですが、その旨をファイナルレポートでは文章として記載したいと思います。

原嶋委員 関連してお聞きしたいんですけども、多分、地図でいうと下に流れているんだと思うんですけども、市街地側、要はサンミゲルというか、川のそもそも洪水対策というのは、治水というのはどういう形で今はされている、今回の事業と直接関係があるかどうかはわかりませんが、多分、旧市街地というか、町側にもかなり近いですよね。むしろ、新しいバイパスよりも近いぐらいですし、地図でいえば多分、上のほうが高いんだと思うので、多分、下に流れているんだと思うんですけども、従来からサンミゲルという川の治水というのはどういう形で施されているんですか、ご存じであればちょっと。

間宮 サンミゲル市近辺では河川計画自体というものがまだなくて、なので、現況の流量等をおかんがみて、それを阻害しないような構造でバイパスとの交差部分を考えているという状況です。

原嶋委員 現状でバイパスはともかくとして、こちら側の従来の既存道路なんかは洪水の被害とかは余り起きていないんですか、それともしばしば起きていて、起きていることに慣れているとか、いかがでしょうか。

下坂 被害は部分的にはございます、過去には。

原嶋委員 その対策は、それがどのくらい重大なのか、今現状ではわかりませんが、その対策を施そうということは、バイパスはこれでこっちにつくれば、それなりに対応はできるんだらうと思うんですけども、こっち側の影響というのは放置されたまま。

下坂 Section4と書かれている少し北側、数字の10番と書いてあるあたり、このあたりというのは氾濫源になる地域なんですけど、そちらでは98年に大きなミッチーという台風があったんですけど、そのときに冠水、洪水被害を受けて、中洲に砂がたまってくると、自分たちで少し土砂を取り除くような作業をしているということを聞いています。去年10月に大雨があったんですけど、そのときは被害を受けなかったということで、何らかの対策をすることによって多少の改善はされているようです。ただ、全体に対して何らの計画を持ってやっているかという、そうではないというのが現状のようです。

谷本主査 堤防なんかない、いわゆる自然河川ですか。

下坂 そうです。

谷本主査 よろしいですか。

柳委員 質問については、高架橋上の排水口をちゃんと設けて、そういうところからちゃんと排水するような構造にしていますという理解でよろしいんですね。

間宮 はい。

谷本主査 後ろにもちょっとありましたね。では、柳委員、よろしいですか。

では、9番まで終わりました。

10番からスコーピングのところ、質問が幾つかあります。ここが長いんですね。では、一気に8ページの33まで長いんですけど、少し時間をとって読んでください。それで10番からスタートしましょう。では、時間をとってください。

石田委員 私は10から12まで、特に質問はありません。

谷本主査 これでよろしいですか。

石田委員 結構です、ありがとうございます。

谷本主査 13のところからは、13、14、15までが、ある面でいうと一つの文化財に対する質問ですね。私の13番のところはこれからやりますと、大きなというか、ないというふうなことで、文化財はないということですけども、14、15のところ、では、まず石田委員からですか、ここの4ページの一番上。

石田委員 影響がないのだったらやらなくていいんじゃないですか。それがまだわからない。

谷本主査 原嶋委員は。

原嶋委員 私は結局同じなんです、どっちなんだという。

間宮 結論として、影響はこのFSの段階ではないというふうに考えています。ただ、エルサルバドルの法律で決められていまして、実際、このプロジェクトをやるときには、試掘とかはしないといけないということが決まっているものですから、踏査と試掘のみは行うということを考えています。

石田委員 距離とか影響の有無という判断にはかかわらずということなんですか。

間宮 はい。規模にかかわらずということです。

原嶋委員 こういうところには、可能性としてはどういう種類の文化財があり得るんですか。結構、丘陵地とかとおっしゃっていましたが。可能性としては、何かそういう歴史的に何か、ちょっと私は詳しくは存じ上げないんですけども。

下坂 実はSection1、基点側のちょっと地図から外れるところにケレパという地域がありまして、そこには昔の住居の痕跡のようなものというのが存在しております。それと直接の関連があるかはわかりませんが、土器の本当に小さな破片が発見されたりとかいうことはあるようです。それ以上のものというのは、今までの調査している中では発見されていない。

谷本主査 よろしいですか。

では、16番はいかがですか、石田委員のところ、げっ歯目の。

石田委員 げっ歯目と鳥類ですけれども、まずげっ歯目からいくと、significant negative impact on them is not foreseen、鳥類も同じなんです、no significant negative impact、これは解釈が難しいなと思って、no negative impactじゃないんですね、no significant negative impactなんですよ。という場合は、緩和策はやるんですか、何か。お書きになられた回答は理解できました。

間宮 緩和策自体ということではないんですけども、影響はないとは言わない、もちろん、森がなくなるので出ますと。

石田委員 少し出るわけですが、少し出ます、両方出ます、鳥類も動物もげっ歯目も両方出ます、明らかに。

間宮 ただし、それらの動物の生活行動を見ていると、全体の13%ぐらいの森がなくなるんですけども、その残りの部分で十分に捕食ができたりとか、そういう代替が不可能な部分ではないというところでsignificantな影響ではないと。

石田委員 ここで餌だけの話をしていますけれども再生産だとか移動などの普通の行動はどうするんだということを詳しい人だと多分、突っ込んでくると思いますね。そこら辺の回答を用意されていたほうがいいと思います。餌だけじゃないと思います。私はこの回答で納得します。僕はほ乳類の専門家じゃないので、それ以上、わかりかねますが、そこら辺はもう少し補足説明されておかれたほうがいいんじゃないでしょうかね。餌だけじゃなくてメーティングというか、婚姻活動だとか、日常の行動範囲も影響を受けないという、受けても行動圏と婚姻ですね、メーティング。鳥類は大丈夫なんですか、餌についてはとか。

間宮 鳥類についてはかかるところは生活圏で、営巣地ではなくて行動圏ということで、そこは狭まるんですけども、大丈夫だろうという専門家の見解です。

石田委員 わかりました。専門家の見解という形で書くよりも、むしろ、専門家が何を根拠にそういったのかというところを書かれたほうがいいと思いますね。専門家の見解の中身を書いていただいたほうがいいと思います。わかりました。ありがとうございます。

谷本主査 よろしいですか。

石田委員 結構です。

谷本主査 私はちょっとここで疑問なんですけど、10%ぐらいですよ土地の改変が発生し、げっ歯類に影響を与えるのが、今回の事業で。また、ほかの事業が何らかの形で改変が起こり、また、10%とって、10%ずつ減っていくとなれば、ものすごく影響がでますね。そういう面では10%という数字が大きいかどうかという、まさにその判断なんです。この辺もうまく表現を使われていかないと、本件だけで10%、13%ですか、それはいいんですけども、将来、同じような事業が起こったときに、また減りました、また減りましたというふうなことで、きっかけになってしまうような、本件が引き金になるようなことだと、石田さんのおっしゃるように、何をやっているんだというふうなクレームが出てくる可能性がありますので。

石田委員 あと、ここは伐採面積のみ、つまり、道路と附帯施設から面積のみを考慮されて13%とおっしゃっていますけれども、通常はバッファゾーンを考えると、森林保全にしても動物保全にしても。だから、バッファゾーンを入れるともう少し大きくなるんじゃないかなと思うんです。従来、彼らが本当に安心して生活できる場所と、それと道路がある場所とその真ん中の地点、バッファゾーン、僕は、ごめんなさい、ほ乳類の場合、不勉強でバッファゾーンに何%とるのが知りませんが、そこら辺につ

いても何か書かれておいたほうがいいんじゃないかと思いますが。

間宮 そうしましたら、もともと全体とバッファゾーンを除いたものとどういう関係になっていて、それがどのように変化するか。

石田委員 それで、かつ今回の伐採範囲、道路範囲では影響がないという結論を出されればいいんじゃないでしょうか、それになればいいわけですよね、と思いますが。

間宮 その辺も考慮しながら、生物学者がどういうことを根拠に、例えば何かの文献でこういう13%ぐらいだったら問題ないとかいうのがあるのか、もしくは……。

石田委員 哺乳類には十分な注意が必要なんです。海のマンマルもそうですけれども、だから、そこは十分な注意を払われたほうがいいと思います。ほ乳類とか鳥類というのは世界の人たちが一番着目しているポイントでもあります。だから、そういう意味ではプロテクトするというか、ちゃんと論理構成を成り立たせるためにも、実際の面積とバッファゾーンの面積を足した場合、面積はこれだけ小さくなるけれども、餌は影響を受けないだとか、あとはメーティングだとか行動圏についても影響を及ぼさないということをはっきり書かれればいかがですか。

間宮 その辺は誤解を生まないように、しっかり明記しておきます。

谷本主査 よろしいですか。

では、17番、松下委員。

松下委員 これは対応していただいているので。

谷本主査 これでよろしいですか。

では、18番、石田委員、景観のところ。

石田委員 一つだけお聞きしたいのは、人が訪れて眺利用しないと景観というふうには判断しないということなんですか。

間宮 観光資源になるような、資源として役立っているようなものとしてはないということ。当然、外から来る観光とかいうものじゃなくて、付近の方が住んでいる住環境としての景観の話でしたら、それなりにやはり影響はあるということなんですけれども、それもバイパスを必要以上に高い盛り土にしないとか、家のある近くは、放射道路と交差するところは高架構造にしてあることで圧迫感がなくなるとか、そういったでき得る限りの配慮はしているつもりです。

石田委員 わかりました。

谷本主査 よろしいですか。

19番、続けて。22番というのは大気のことですかね。ここはデータを説明をということとで。

間宮 当日、説明ということにさせていただいていました。別冊の資料。

谷本主査 石田委員と柳委員のところをお願いします。

間宮 よろしいでしょうか。別冊の資料の1枚とっていただいて、3ページ目が1ページと書いてあるんですけども、こちらの「供用時における大気への影響の予測」というペーパーをごらんになってください。この中で、大気汚染については2ポイントについて予測しました。1つ目はバイパスの起点部付近、それから、2点目は18号線との交差点付近ということになります。これがA-1地点、A-2地点、それぞれ雨季と乾季について予測をしています。

その結果が5ページに書いてあります。結論としては、大気汚染の予測としては全く問題ないだろうというレベルのものでありました。使った基準値についてはエルサルバドルの基準、日本の基準とありますけれども、より適切と思われるほうをそれぞれの物質にふさわしいと思われるものを基準値として使っています。これで見えていきますと、例えばA-1の雨季は基準値が365マイクログラム・パー・立米・パー・デーということなんですけれども、それに対して一番道路に近い道路端でも21.6というところで、マッチスマーラーというのでしょうか、特段、問題ないという結果になっています。それから、NO₂、CO、それから、SPMについても同様に基準値に比べて十分に小さな値となっています。

柳委員 少し質問をいいですか。ここのSPMというのはPM10ですか。

間宮 トータルです。

柳委員 トータルというのはPM2.5も入っているという意味ですか。もし、そうだとすると24というのは高くないですか。EUの基準は25ですよ、マイクログラム・パー・立米でいうと、日本の基準も大体、それに合わせるというか、欧州基準にだんだん合わせていっているの、それに比べると高いんじゃないですか、道路端が24だと。

間宮 今、日本の環境基準の資料があるんですけども、それを見ますとSPMの1時間値の1日平均値で0.1ミリグラムということで、マイクログラムにすると100マイクログラム・パー・立米以下であり、かつ1時間値が0.2ミリグラムということで、単位から考えますと、200マイクログラム・パー・立米ということではないんでしょうか。そうすると、エルサルとも規模感も合ってくると思うんですけども。

柳委員 僕の記憶だとPM10で50マイクログラム・パー・立米だったと思いますけれど

も、24時間値で。

間宮 1時間値でいきますと100マイクログラム・パー・立米ですね。

柳委員 それは高いんじゃないですかね。ヨーロッパの2倍ですよ。今、判断基準としてEUの基準で、ポルトガルとか、そういうところは大気質改正基準をクリアできないので、欧州裁判所にみんな提訴されているんですよ。2012年までに基準をクリアしなければいけなかったのにできないので、みんな、提訴されているんですけども、それに比べると、その基準で考えると25で向こうは規制しているということで考えると、これは高いというふうに思ったので質問したんですけども。

だから、SPMとなっているので、トータルだといったときのPM10ではどうなのか。一般的に日本だとはかっているのはPM10でやってきたわけですよ、これまでも。今度はPM2.5も微粒子についても、一応、環境基準を設定しましたけれども、そこで、PM2.5で議論していても仕方がないので、10でどうなのかというところをちゃんと評価していただかないと、わかりにくいと思うんですよ、比較対象ができないので。

それから、特にスコーピングではダストについては管理計画をつくって、それで、排出抑制をすると、それで、ネガティブインパクトについては低減するんだということを書いてあるわけですから、そこの整合性は、一体、どういうふうにとっているのかというのが、基準は超えていないので、全然、問題ないというのだったら、そういったダストの管理計画なんてつくらなくていいという話にもなるわけですよ。

谷本主査 どういたしましょうか、ここは。少し精査というようなあれで助言をされませんか。

柳委員 ちょっと調べていただいて、整合性がわかるようにお書きになっていますけれども、日本の基準とエルサルバドルの基準だと言っているものが、ちゃんと比較対照できる基準なのかどうかというところをまず明らかにしていただかないと、余り数値でもって議論ができないじゃないですか、わからないから。だから、その点だけちゃんと調べていただければ結構です。

谷本主査 では、これは後ほど助言にするか、もう一度、お願いします。

20番、これは私が騒音のところで聞きました。ちょっと世銀の基準よりも高いようなところがあるので、どうされますというようなことですね。これは、ここに書かれているあれでよろしいですか、ほかの委員の方々は、こういう形で回答が出ているんですけども、きちんと遮音をしますというか、そういう形で。よろしいでしょうか。

問宮 SPM10で、あと、日本、それから、EUの規格、それから、エルサルの基準、それぞれを比較した上でどういう関係のあるのか、調べて後ほどご報告します。

谷本主査 わかりました。そこが19番のところですね。

では、20番はこれでよろしいかと思います。こういう形で。

原嶋委員 20番は41番と関係があるんですね。

谷本主査 そうですね、後ろにもある。41番を先に、では、原嶋先生のところをどうぞ。

原嶋委員 今日の資料を説明されたほうがよろしいかどうか。

谷本主査 騒音のところ、7ページですね。では、お願いします。

問宮 騒音についてはさらにめくっていただいて、7ページ目から始まります。結果としましては12ページのほうに記載してあります。N - 1、2、3というのが地点の名前でして、N - 1がSection1の拡幅部の近辺、N - 2が18号線の付近、N - 3が全くそういう市街地のない丘陵地の坦路部の部分、そこでベース値をとって、それをもとに予測しました。バックグラウンド値と書いてあるものがベース値になるんですけども、それに対して合成値というものが予測値になります。

結果としては75デシベルを超えているところがSection1、現状の1号線を拡幅するところで発生してきます。N - 2地点については74.9ということで、ぎりぎり75には満たないというような状況です。それから、N - 3については、今まで全く何もなかったところにバイパスが走りますので、当然、値としてはぐんと大きくなっているんですけども、基準値には収まっているという状況です。

超えていますSection1については緩和策を考えていまして、一つは対象の学校については、学校の周囲の柵を拡幅に伴って作り直さないといけませんので、こちらについてはそのときに遮音壁とか、そういったものも検討するというようにしています。学校の以外の住宅とか商店とか、そういったものを対象にした一般的な対策としては、ROWが既に確保されていますので、その中で環境施設帯を設けて、こちらに中木などを植栽して、植栽による低減効果で落とせるんじゃないかということを考えています。

谷本主査 よろしいですか。

原嶋委員 ちょっと初歩的な質問で、Section1というのは、ここも高架になるんですけど。今は高架じゃないですよ。高架にはならなくて高規格するというか、広くして、現状のレベルと予測というか、供用開始後の水準というのはかなり変わるんですか。多分、交通量はふえるんでしょうけれども、渋滞はなくなるのかなという単純な予想は立つんで

すけれども、そういう幾つかの変数を掛け合わせると、現状のSection1の状況、既存道路の状況とバイパスが全部できた後の状況というのは、かなり状況としては変わるんですか。

間宮 渋滞自体は減るんですけれども、やはり交通量がふえる影響が大きくて、ここについては3デシベルほど上がってしまうという結果になります。3デシベルというと結構な上がり方だと思うんですけれども。

原嶋委員 それと学校の遮音壁とかというのは、それなりのコストがかかってくると思うんですけれども、どのぐらいSection1のところにいろんな家屋とか施設が密集しているか、ここだけではちょっとわからないんですけれども。

間宮 写真がありまして、1、2、3、3番はちょっと小さくて見にくいですが、このような沿線にこういった商店とか家屋とかが並んでいる。

原嶋委員 そのコストはどなたが負担するんですか、遮音壁とか、いろいろ出てきますよね。

間宮 ここについては拡幅をしますので、それに必要なコストについてはこの事業の中で行います。

谷本主査 よろしいですか。そうしましたら、20番は一応済みでした。

次、6ページ目、21番、石田委員のところ。

石田委員 21番、結構です。ありがとうございました。

谷本主査 これでよろしいですか。

石田委員 ありがとうございます。

谷本主査 22番、原嶋委員のところ。

原嶋委員 22、23……。

谷本主査 24と、こう続いていきますが。

原嶋委員 いいです。結構です。

谷本主査 よろしいですか。

25が先ほど話題になりました高架橋のところ、雨水排水のところですが、私も聞いていまして、柳委員と私のほうで聞きました。これはこういう回答でいかがですか。よろしいですか。私が気になったのはtemporaryという言葉がありましたけれども、permanentのほうがなかったものですから、どうされるのかなと思って。

間宮 Construction stageのほうしか書いてありませんでしたので、Maintenance stageのほうにpermanentの記載をします。

谷本主査 回答のほうの最後の言葉のcurrentというのは既存のという意味ですね。そういうあれでよろしいですね。わかりました。では、26はいいと思います。

では、27、これも水利権の話で、灌漑用だけだということで住民へはそういうものはないというふうなことが確認できれば、これでいいと思います。27はこれでいいと思います。

28、これは盛り土部分がerosionを受けるんじゃないかと、どういうふうな対策を講じられますかと。erosionを受けることによって、やっぱり、関連する高木にも影響があるということですね。雨量強度というか、降水量は日本と変わらないぐらいだと。ただ、雨季、乾季がはっきりしているとすれば、雨季のときは雨量強度が強くなるんじゃないかと思えますから、のり面の保護をどうされますかというふうなことを聞きました。これはきちんとそのり面の緑化をやるというふうな形で、それから、排水対策、そういうこともきちんとやられるということで答えていただいています。私はこれでいいと思います。ほかの方々はどうでしょうか。こういう形でよろしいですか。

では、次に、これはむしろ石田委員の専門分野に近いんでしょうけれども、在来の樹種を選定するというのは、もう決まっているという理解で、それも樹種も決まっていると、大体、ということよろしいですね。では、29番も納得をしました。

30番、松下委員、気候変動の関係。

松下委員 先ほど出てきました4ページの17番で、18番、Climateのコンポーネントは削除するということがあったんですが、趣旨としては気候変動による影響を考慮するということが書いていただいて、それは16番に記述すると、Hydrologyに記述するということが、18は今回は落とすわけですね。わかりました。

谷本主査 よろしいですか。

では、30番が済みましたということで、31番、これも景観で特に観光資源が発生しますということですね。こういうきれいな写真を載らせていただきました。ここは来るんですかね、来るのなら、それなりの施設をきちんと整備されないと、道路に車がたまってというようなことがないような、何か、その辺は考えておられますか。

間宮 このあたりは丘陵地が周りあって、どこからでも見られるというふうな状況ではあります。ただ、1カ所、レストエリアをつくる際には、その辺も考慮して詳細設計で考慮した設計にしていけばよろしいかと思えます。

谷本主査 話として何かどこかに書いてあったんですね、道の駅をつくるというようなことが、何か、そういうことも考えられますか。私は途上国で道の駅というのは余り好きじ

やないんですけれども、好き勝手やって本当に無秩序になるだけじゃないかなというようなあれで、インドネシアなんて道の駅というだけで名前だけは道の駅で、むしろ、混雑を引き起こすような状況になっているものですから、そういうことも将来的には。

間宮 道の駅の作り方についてはまた考えたいと思います。

谷本主査 また、いろいろと。やっぱり、先ほどもおっしゃっていましたが、法律というものがどれだけエンフォースメントというんですか、遵守されるかというところがあると思いますから、31は結構です、これで納得しました。

32番、offensive odorsのところ、松下委員、どうぞ。

松下委員 これは修正していただいたもので、これで。

谷本主査 これでよろしいですか。

33番が私も同じようにこれを聞きました。やっぱり、書いていただきたいなというふうなことで、トラフィックが間違っているか、すみません、ちょっとミスがありましたけれども、きちんと書いていただく、それから、教育とか、そういうことを含めてやりますということを書いていただければと思います。33番はそれで結構です。

34番、交通事故のところ、柳委員、どうぞ。これでよろしいですか。

柳委員 アンダーパスを提案されていますけれども、そのときにアンダーパスに降雨時に冠水しない、湛水しないような工夫をしないとアンダーパスが使えないですので、単にこういうふうな洪水で結構、常習があるような地域でアンダーパスをつくる時は、それなりの配慮をしておかないと洪水時に使えないということもあるので、その機能を果たさなければいけないので、そういった機能が果たせるような構造に配慮しなければいけないと思いますけれども。

間宮 掘り割りのような形にならない高さの計画で考えていますので大丈夫かと思いません。

谷本主査 よろしいですか、洪水時等の対策は。

それでは、環境配慮のところまいりましょう、35番……どうぞ。

柳委員 その前に先ほどのに手戻りとなって恐縮なんですけど、騒音のところなんですけれども、今日、配付された分析結果のところを見ると、道路については予測地点も異なってシミュレーションもやっているんでしょうけれども、バックグラウンド濃度がすべて基準を超えているわけですね。ただ、バックグラウンド濃度は超えていても、新たにバイパスをつくったりするので、シミュレーションの結果によってはバックグラウンド濃度が

高いところであっても、できた後には下がる可能性があるということは理解できるんですけども、そうだとすれば、防音壁ばかり何でもつくればいいというわけでは必ずしもないですよ。

だから、バックグラウンド濃度でシミュレーション結果、それでも高くなるというか、現状と変わらないところには必ず供用時には遮音壁が必要でしょうけれども、景観との関係もありますし、高架のときのことを考えると、もし、高架のような場合だと余り遮音壁なんてつくると、また、問題がありますよね、景観上も。だから、余り妥当ではないですよ。だから、遮音壁を設置することで本当に何でもクリアできるという書き方は余り妥当ではないなと思います。もうちょっと適切な書き方があるんじゃないかなと。

それから、遮音壁のかわりに樹木をやって、それでパフアにして騒音を落とすというようなことももちろん考えられるんですけども、余り効果はないですよ。日本でも風害対策として樹木を植えますなんてよくやりますけれども、ほとんど効果はないですよ。だから、こういった騒音をやっぱり落とすには、そもそも自動車自体に低騒音の車を採用するような施策をできるだけ誘導する以外に手はないですよ、供用時には。だけれども、貧しくてそんなものはつくれませんよと、買えませんよということであれば、何でもし放題で、かつ遮音壁があればクリアできるというような考え方でいくというのは、余り代替案というか、対策案ではないと思いますけれども。

谷本主査 おっしゃるとおり、遮音壁は発生したものをたださえぎるだけですので、根本的というか、守る対象がはっきりしていればいいんでしょうけれども、全体的に下げるとなると、そういった自動車、例えば車検制度とか、そういったものが必要になってくると思います。

柳委員 だから、整備不良の車がたくさん走って、それが騒音や大気汚染をまき散らしているような状況がもしあるとすれば、それをちゃんと直すように定期的に車検制度を導入するとか、そのようなソフトの対策を提案するということのほうが、利にかなっているんじゃないかなと思いますけれども。

間宮 わかりました。

谷本主査 あとは舗装面ですね。

原嶋委員 そもそも思っていた、Section1だけは既存道路を使う、基本的には既存道路を使うということなので、そこは決定的な理由は何でしたっけ。

間宮 この先に別の市がありまして、もともとサンミゲルの国道1号線のバイパスとし

て、どれがふさわしいかというルート選定から始まっていたものですから、余り範囲を広げ過ぎてしまうと、その次の都市まで含めてバイパスするような形になってしまって、特にこのあたりの住んでいる方が北に行く交通とか、そういう交通に対しての効果が薄れてきてしまうということもありまして、本当のサンミゲルの中心市街地だけを迂回するような形で、こういうふうに設定しました。あとは、ここの場所がちょうどSection1のほうは沿線に家がかなり建ち並ぶんですけれども、一回、ちょっと途切れて、そういう移転を必要としないような土地が確保できるものですから、そういうこともあって、ここに起点のインターチェンジをつくるという形になっております。

原嶋委員 既存道路とバイパスとの接点P2のところというのは、どういうふうに交通整理するんですか。

間宮 平面交差になります。交通量から考えて、今の予測では平面交差で十分だろうということ。

谷本主査 信号をつけると。

間宮 斜めに分布していくような形になりますので、片方向はそのままいける、もう片方向は信号がついて合流していくと、そういうような感じになります。

原嶋委員 余りスマートじゃない感じがする。

谷本主査 国道ですからね。

間宮 ゆくゆく、ここの交通量はその先にさらに伸びていくような形であれば、直接ランプとか、そういうことも次の段階で考えていくことかなと思います。

谷本主査 よろしいですか。

では、35番からいきましょうか。次、一気に35番から49番までいきましょうか。そこで少し休憩しましょう。

35番、CO₂のところ。

松下委員 これを質問した趣旨は、CO₂の場合はほかの大気汚染物質と比較すると、直接的な人体への影響という意味ではちょっと趣旨が違うので、そういう意味で一緒にいたしました。この回答で一応了解いたします。

原嶋委員 36についてはよろしいんですけれども、37番について復習も含めて、16番と29番のご指摘とちょっと重なるんですけれども、石田先生のご指摘で、げっ歯目ってノイズだけの影響なんですか。37番だけを拝見していると、げっ歯目の影響というのはノイズだけで取り上げられているんですけれども、それで十分なのか、やや先ほどの議論との

関係があるので、もう一度、確認させていただきたいのと、あと、植物については29番で谷本先生がおっしゃったのは特に貴重種ということではないんでしょうし、全体として二次林が多いところのようなんですけれども、植物についてはこういう貴重種というのは、結構、確認されているのかどうか、念のために教えていただけますか。

谷本主査 私は、29番はそこまで考えていませんでした。

原嶋委員 今の2点をちょっと教えてください。

谷本主査 では、37番、原嶋委員のところをお答えいただけますか。特に植物のほう。

原嶋委員 あと、げっ歯目がノイズだけの対策で十分なのかどうか、先ほどの17番の議論とも関係があるんでしょうけれども。

谷本主査 生活圏ですね、バッファゾーン。

原嶋委員 石田先生がいろいろ巣とか、いろいろ問題をご指摘になっていたんですけれども。

間宮 まず、げっ歯目についてですけれども、おっしゃるとおり、騒音だけではないと思います、その程度如何にしても。例えば工事中の振動とか、そういったものもありますので、それは動物の保護というよりはバイブレーションとか、そのあたりに対策を書かせていただいているところです。

植物についても先ほどお話がありましたけれども、二次林ということなんですけど、絶滅危惧種の木があるんですけれども、それについては可能な限り、避ける計画にしています……。

原嶋委員 バイパスの沿道にもそういうものは確認されているんですか、それはかなり。

間宮 そういった木があるんですけれども、可能な限り、それを避ける計画にするということに加えて、どうしても切ってしまうといけないというときには、その種類1本につき、10倍の量の10本の植林を別の場所に行うということを対策としてとらせていただく。

原嶋委員 植物の保全対策については、私は十分じゃないかもしれませんが、12ページの35というか、そこに、今、言ったようなことが盛り込まれているということよろしいんですか。

間宮 はい、記載しています。

原嶋委員 わかりました。

谷本主査 37番はよろしいですか。

では、38番、松下委員、どうぞ。

松下委員 これについては測定値が高い理由として、洪水期の直後に実施されたということだったので、それと対照する意味で、洪水期でない時期においても実施すべきではないかと、そういう趣旨です。今後、実施されるということですので、これで結構です。

谷本主査 これでよろしいですか。

39番はノイズ、これは分析結果をきちんと書いていただければと思います。

40番、ステークホルダーからのということですね、松下委員、どうぞ。

松下委員 これはこの回答で了解いたしました。

谷本主査 その次、騒音と振動に戻りまして学校への影響、原嶋委員。

原嶋委員 これは先ほど。

谷本主査 議論しましたね。

42番、大気質のところ、柳委員のところですが、これは何かデータ、説明があるんですか、このところは。

間宮 先ほど説明したところです。SPMの話がありましたけれども、その他の項目については非常に小さかったものですから、モニタリングも必要ないかなということを考えています。ただ、SPMについては後ほど確認させてください。

谷本主査 わかりました。よろしいですか、柳委員。

柳委員 今日、ご説明されたデータというのは、事前に配付された報告書の何ページに当たるところのものなんですか。それとも事前に配られたやつには……。

間宮 ドラフトファイナルには、申しわけありません、間に合わなくて、この資料を用意させていただきました。それをファイナルレポートではしっかり説明書きとともに盛り込みたいと思います。

柳委員 僕がこのドラフトファイナルレポートを見た限りでは、現況値についてはよく記述されているけれども、予測評価の項目というものに十分な記述がないと。それってアセスと言わないんじゃないのと基本的に思ったので、大気を例にとって質問したわけです。ほかもみんなそうなんですけれども、だって、それってアセスじゃないですよ。現況値はただ調査しているだけだから、だから、それはあくまでもバックグラウンド値を見ているに過ぎないので、こういった事業をやったときにどうなるかということの評価するのがアセスなので、だから、それをどう考えておられるのかなと。それはすごく基本的な疑問

だったので質問させていただいたんですね。そうすると、当日配付資料で出てくるということは、ちょっと問題があるかなと、そういう危惧があるので、しっかりほかのほうもちゃんとクリアできるようにしておいていただいたほうがいいと思います。

谷本主査 これはほかの項目でも当てはまるということ。

柳委員 と思います。

谷本主査 では、全体のところでというか、もう一度、議論しましょう、助言のところで。

43番はいかがでしょうか。

松下委員 これについてもバイパス建設によって通学環境が改善される。結論を書いているんですが、どういうふうに改善されるのか、具体的に教えていただけるとありがたいんですが。

間宮 もともと雨季になるとかなり水が湛水したりして、下がぬかるんで通えないというような状況だったものが、バイパスの建設によって、側道とか、そういったものも整備しますので、そういった面で通学のルートが改善されるという意味で書いています。

松下委員 そうすると、44番の質問に対する回答とも関連するわけですか。

間宮 はい。

谷本主査 よろしいですか。では、43、44はこういう回答で……。

松下委員 45についても了解いたしました。

谷本主査 45のところもよろしいですか、近隣での適地というところ、こういうところがありますと。わかりました。

46番、原嶋委員、どうぞ。人数のちょっと差があったという。

原嶋委員 それで、タイプミスはともかくとして、多分、既存道路に近いところだろうと思うんですけども、これは分譲地を購入しているけれども、家を建てていない人とか、まだ、居住していない人という人の位置づけというのは、分譲地は日本的に何か住宅ローンを抱えているとか、そんなイメージになっちゃうとちょっと違うんでしょうけれども、分譲地を購入しているけれども、まだ、そこに住んでいないとか、家を建てていない人がこれだけ、ざっくり見ると、多分、200人とかぐらいいらっしゃる数になるんでしょうけれども、その人たちというのは分譲地を買ったけれども、住む前にどけと言われる、そういう形になっちゃうんですけども、その人たちというのは補償とか、そういうのはどういうふうになるんですか。そこは、ごめんなさい、何か余りどこかに書いてあったような

記憶がなかったんですけれども。

問宮 回答にその辺の説明を記載したつもりなのですが、ちょっとわかりにくくて。

原嶋委員 ごめんなさい、今、ちょっと。だから、例えば一番最後のほうに、経済社会調査では分譲地主に対して経済社会調査を実施しますと、人数を把握しますと。そうすると、200人とか、200世帯とか、世帯と数の単位は別ですけれども、そういう規模の人たちが出てくると思うんですけれども、その人たちは個人情報の扱いがとても繊細など、できないというか、でも、何かかわいそうですよね。

問宮 補償の前には当然しないといけませんので、そういう補償の説明会とか、もっと直前の説明会とか、そういうときには分譲の売ったもとの人とかを通じて……。

原嶋委員 それは例えば日本と全く違うんでしょうけれども、日本で例えば住宅を買うとって土地を買いましたとって、お金か何か、どこで買うか、民間なのか、公の分譲なのかわかりませんが、お金を払う。払っているけれども、その後、建てていない、そういう状況というイメージと同じでよろしいんですか。

問宮 幾つかありまして、まず、一つは分譲地をやっている業者が開発をしたけれども、まだ、売れていない土地、それから、開発して売れたけれども、建っていない土地、実際に建っている土地というようなことになります。実際に建っているところは再取得の価格に見合う価格を補償すると。売ったけれども、まだ、家を建てていないもの、こちらについても再取得の価格での補償が望ましいと思います。それから、開発はしたけれども、まだ、売っていない土地、売れていない土地、こちらについては、これも2種類ありまして、2種類といいますか、法的には分譲地開発の許可が必要なんですけど、その許可を得ないでやっているというものがほとんどです。

原嶋委員 イリーガルということですか。土地の権利もないということ、そういうわけではない。

問宮 開発の許可がないということです。ということで、日本の法律でいくと、そういうところは分譲地としての価格としての補償はできないと思うんですけれども、要は違法に開発をして分譲地並みの価値にその土地の価値を高めた。その高めた分については違法であればなかなか補償できないというのが、日本ではそういう考え方になるのかなと思うんですが、そうすると、業者のほうも生計が成り立たないとか、そういったこともあるでしょうから、今、考えていますのは土地の開発に要した実費、儲けの分は除いて開発に使った費用の分までは補償すると、そういったことを基本的な考え方にして、それぞれ評

価の価格を出していくのかなと考えています。

原嶋委員 今、ざっくりと200人とか、200世帯とかですけれども、いわゆる開発のディベロッパーさんで土地がさばけていないというのは、200世帯とは違う話ですね、多分、そこには住んでいない方、もともと住む気もないし、住んでいない方ですね。そういうディベロッパーさんも複数いらっしゃる、関与している。

間宮 失礼しました、200世帯というのは連絡をとれない、既に売却済みの。

原嶋委員 売却はしたけれども、連絡がとれないんですか。それは連絡をとるつもりなんですか、当然というのか。

間宮 個人情報関係で今は調べられなかったんですが、今後、連絡を何らかの手段で。

原嶋委員 それとは別に、今、おっしゃったような、そういうディベロッパーさんでちゃんとしているかどうか、ちゃんと完全に手続が終えているかどうかは別だけれども、開発をして売れていないとか、ストップになっているようなもののディベロッパーさんも何社かあるということ。そうすると、その補償というのは難しいですね。でも、土地の権利はあるわけですね。土地の権利はあるけれども、開発行為そのものが無許可だったり、ちゃんと適正手続がとられていないから、開発をしたことは違法だということですね、今、おっしゃっているのは、そういうイメージですか。

谷本主査 こういうのはどうしますかね。助言にそう入れますかね。

原嶋委員 それは数的には多いんですか。面積的には広いですか。

下坂 登記を後からやろうというケースは非常に多いです。

原嶋委員 それは日本と全く同じでしょうね。土地は確保するわけですね。土地は確保するけれども、住宅地とか、何かの形で開発をしたことは違法というか、余りちゃんとしていなくて、さらに売れていない。そういうことですね。

下坂 違法という言葉の使い方というか、理解が同じかどうかというのはわからないんですが、土地を有する権利というのは生じていますので、そこで販売行為、売買行為というのが発生していれば、登記はされていなくても販売した、買った人に対して用地が今回の工事で必要であれば、取得を行うということですね。その取得のために必要か、同じものを再取得するために必要なものをコンペントするというのが今回の事業で行う手続ということですか。そのときに違法とおっしゃったのは、登記がされていないという意味での違法性といえますか、登記がまだされていないので、売買手続をすぐに行えないということは状況としてはあるんですが、違法に開発を進めたので、この土地の買収ができない

というのは直接的には関係のない話です。

原嶋委員 いずれにせよ、それぞれちゃんと確認をされて、それにそれぞれを分けて、コンペンセーションをするということは当然のこととして予定されている。

下坂 はい。

原嶋委員 とりあえずは。

谷本主査 ここは後ほどどうするかを検討しましょう。

47番、同じく住民移転の数のこと。

原嶋委員 いいです。

谷本主査 よろしいですか、これで。

その次、48番。

原嶋委員 これも結構です、さっきの回答で。

谷本主査 これでよろしいですね。

49番、これは私のところ、これはAppendixに書かれているというふうなことであれば、これはこれで結構です。

あと、8項目、一気にやりましょう。それで休憩しましょう。

すみません、では、50番、石田委員のところ。ステークホルダーの関係。

石田委員 50番はありがとうございます、理解しました。

谷本主査 これでよろしいですか。

51番。

石田委員 51番も結構です。

谷本主査 これでよろしいですか。

石田委員 ありがとうございます。

谷本主査 その次に52番、柳委員のところ。

柳委員 これはこれで結構です。

谷本主査 よろしいですか。

53番、石田委員、サンミゲル商工会議所。

石田委員 これもそのように修正してください。ありがとうございます。

谷本主査 よろしいですね。

その他のところにいきましょう。54番、原嶋委員ですね、モニタリングの。

原嶋委員 結論からいうと、交通管理計画というのは別につくられるということ、何か

いろいろそちらに依存しているような記述が幾つかあったり、前のスコーピングの段階の何かコメントなんかを見ている、交通管理計画にかなり依存しているような記述があったので、それが今回の資料にはなかった。

間宮 今回のこの業務の中で、「そういったものを交通管理計画に盛り込んでください」という提言はすると。

原嶋委員 提案していただくのですね、わかりました。

谷本主査 よろしいですか。

55番、石田委員のところ。

石田委員 55と56は関連しますのであわせて。EIVというのは今回のスコーピングの評価をするために用いたんですか、そもそもとして。

間宮 そうです。

石田委員 そうですか。非常に興味深かったので、一応、考え方をフォローしてみたんです。それで、ご説明になられたことはよくわかるんですが、冒頭の3つのルートにおける評価項目の重みづけとまた関連してくるんですね。これは全部、私ですね。

谷本主査 56ですね。

石田委員 55、56、57、58まで全部、私ですね。

では、55はわかりました。55は5.0、mediumなので影響はないと。

56ですが、56はやっぱり逆でしたね。何度、見てもわからなかったもので、単純ミスだと思いますので直してください。ありがとうございます。

57番、こういう定義があるわけですね。longとmediumが何年から何年までという、この手法は既に確立されていて、住民移転の場合には例えば5年以上はlongだということですね。理解しました。

谷本主査 よろしいですか。58番。

石田委員 58番。これは何が言いたいかというと、結局、4つ項目があってReversibilityとDurationと、あと2つ、何でしたっけ、ReversibilityとDurationと、4つありますね、項目が。

間宮 PossibilityとIntensityとExtensionとDurationとReversibilityですね。

石田委員 これはとてもおもしろい考え方だったんです。Appendixのどこかに書いてある、ごめんなさい。

間宮 Appendixの4 - 20ページに書いてあります。

石田委員 4 - 20ですか。ここでしたね。58番のご説明、回答をいただいた後半部分で、ReversibilityとDurationではhighですけれども、要するに発生確率がmediumで影響の大きさと範囲がlowなので合計得点は5.0、これも単純平均というか、単純計算でしょう。だから、この考え方というのはすべての項目に同じ重みがあると。ただ、Reversibilityというのは復元できないということ、復元可能性とか復元に関することですよね。復元できないんだったら、マイナスAじゃないですか。全部、ならしちゃうと、それは低いほうに引っ張られますよね、点数として。それが僕はわからないんです。計算上は、数学上は間違っていないんです。でも、環境影響を評価する上注意が必要だと思います。Reversibilityが高いんだったら、それで完全にマイナスAじゃないんですかね。それをほかのものと計算すると薄められてmediumになっちゃうかなという。

間宮 確かに項目間での優先順位という件では完全に均等に扱っていて、さらに足し算でやっているというところで、そういう形になってしまっています。

石田委員 そこはどう考えればいいんですか。この手法を用いた今までの実績みたいなものがあるれば、教えていただければ幸いなんですけれど。それぞれキャラクターが違うと思うんですね。影響の大きさと範囲も重要だし、発生の可能性も当然重要だし、リバーシブルかどうかも重要だし、それをそもそも合わせて平均点をとるという意味がわかりません。

間宮 すみません、さきほど間違った説明をしてしまいました。Appendix4 - 20ページの上の記述の中に、それぞれのEach criteria has weighting.....。

石田委員 それぞれ数字はhighの場合は2とか、mediumの場合は1とか、全部、書いていますよね。わかっています。

間宮 その中で、それぞれの項目間の重みづけとしてReversibilityとかですと20%、ほかの例えばDurationとかよりも重みをつけているというような形になっています。

石田委員 だから、その重みに従って重みづけをしているので、総合結果はちゃんと意味があることだということですね。

間宮 そうです。

石田委員 わかりました。項目間の重みづけの数字は、何か納得はいかないんですけれども、そういう方式であれば結構じゃないかと思います。ありがとうございます。

谷本主査 よろしいですか。

石田委員 結構です。

谷本主査 終わりました。一応、58番までのその他ということで、では、ここで少し休憩しましょう、10分ぐらい。それで、助言案の取りまとめに進みましょう。

午後3時28分 休憩

午後3時36分 再開

谷本主査 よろしいですか。

では、今から助言案のほうの作成のほうで。平さん、よろしいですか。お願いします。

では、1ページに戻りまして、1、2、3、4とあります。

1はいかがでしょうか。

松下委員 1番はご回答いただいているので結構です。

谷本主査 削除でいいですか。2番も結構です。3番、原嶋委員のところはどうですか。

原嶋委員 削除で。

谷本主査 要りませんか。4番、石田委員。

石田委員 4番も大丈夫です。

谷本主査 大丈夫ですか。では、2ページ目にまいりましょう。5番のところ、5、6が、いかがでしょうか、ここは。

石田委員 5、6、7、8と合わせて、一つコメントにしたいと思います。

谷本主査 助言案ですね。

石田委員 失礼しました、助言案にしたいと思います。

谷本主査 どういう文言にしましょうか。

石田委員 最適ルートを選択に当たっては、比較項目ごとの重みづけとその理由及び優位性（advantage）の意味について明記しておくこと、あたりでいかがでしょうか。

谷本主査 明記することにしましょうか。では、平さん、お願いします。それでよろしいですか。

では、9番、柳先生、どうですか。ここのところは。

柳委員 これは落として結構です。

谷本主査 よろしいですか。では、3ページ目、もう一度、石田委員に戻ります。10、11、12あたり。

石田委員 これは大丈夫です。そのまま落としてください。

谷本主査 よろしいですか。13、私のところは結構、落としましょう。

では、4ページにまいります。14番、ここも文化財のところですか。私のところと同じで、

続きまして石田委員。先ほどどうでしょうかという原嶋委員もそうなんですが。

原嶋委員 そうしたならば、相手国の法令に従った文化財の調査を実施することと。

谷本主査 ということでよろしいですか。

石田委員 結構です。

谷本主査 では、平さん、そういう形でちょっとまとめてください。13、14、15を一つに合体です。2番目の助言案です。16番。

石田委員 ここは助言案にいたします。動物への影響については行動圏、再生産及びバッファゾーンを含めて影響を評価した上で記述すること。

谷本主査 原嶋委員、すみません、37番のところ。

原嶋委員 同じで結構です、組み込んでいただいて。

谷本主査 よろしいですか。では、37番も組み込んでいただいたということで、では、17番、松下委員。

松下委員 これは結構です。

谷本主査 取りましょう。18番、石田委員。

石田委員 結構です。

谷本主査 これもよろしいですか。18番。

19番はいかがでしょう。ここが一つ先ほどSPM10のところですか。

柳委員 私のほうでいいですか。

谷本主査 どうぞ。

柳委員 19番については、最終報告書を作成するときに、ドラフトで環境影響評価ということで12 - 14以下に記述している項目、今日、報告されたのは大気と騒音ですよね。だから、水質とかは特にここでは一方では説明がなかったんですけども、こういった項目についての予測地点とそれから評価の手法、それから予測の結果、ここでは分析結果というように書いてありますけれども、それと講ずべき提案、提案すべき措置内容というものを記述してほしいというのが提案ですので、それを簡単に言うと、スコーピングで取り上げた項目で予測評価の対象になっているものに関しては、最終報告書にその内容を記述することというような内容のことにしたいと思っています。

谷本主査 具体的には大気……。

柳委員 大気、水質、騒音、悪臭もありますよね。

谷本主査 等を入れますか。

柳委員 等を入れておいてください。

谷本主査 平さん、括弧の中に、大気質、水質、騒音等ということが。

平 等を入れれば。

谷本主査 等を入れてください。

平 この続きをもう一度、よろしいですか。スコーピングで取り上げた影響の予測される項目（大気、騒音、水質等）……。

谷本主査 その後に続いて。

柳委員 について予測の地点、予測の手法、予測の結果、最後に分析の結果で提案すべき措置内容等を記述することということですね。

平 提案すべき、すみません。

柳委員 提案すべき措置内容を最終報告書に記述すること。後は削っていいです。

谷本主査 それが4番目の助言案のところですね。

そうしますと、20番、それから、後ろのほうの41番もここに入るということで、原嶋委員、よろしいですか、騒音のところ。20番、今、柳委員に書いていただいたというところで、全部、加味されるということで、そうしましたら、6ページに移りましょう。21番、石田委員のところですね。間違いでしたということは、これでいかがでしょうか。

石田委員 結構です。

谷本主査 では、削除。22番。

原嶋委員 22、23は削除で、24はこのまま残して。

谷本主査 24番、このままで対応していただくこと。これが5つ目の助言案ですね。平さん、よろしいですか。

平 大丈夫です。

谷本主査 25番、高架橋のところ。これは私のところも絡んでいますが、いかがでしょうか、柳委員。

柳委員 これは追記していただければ結構です。

谷本主査 助言に入れますか。

柳委員 追記した内容をちゃんと、助言案はいいんじゃないですか。記述を追加することですよね、対応としては。

谷本主査 ですから、よろしいですか、落として。では、25、26は落としましょう。

27番、これは、私のところはないということですから削除で結構です。28番、のり面

の保護、これはやられると理解で、ということですので落としましょう。29番は在来種をきちんとやりますと決まっておりますということなので、それも結構です。

30番、松下委員、climate。

松下委員 30番は趣旨を残していただくことにして、助言案としては道路構造が想定される気候変動の影響に対するものとなるよう考慮すること。道路構造が想定される気候変動による影響に対するものとなるよう考慮すること、そういった趣旨。

谷本主査 よろしいですか。平さん、いいですか。

では、8ページにまいりましょう。31番は了解しました。

32番、松下委員、offensive odorsのところ。

松下委員 これは結構です。

谷本主査 これもよろしいですか。私もそこは結構です。33番も落としてください。

34番、交通事故のところ、信号機等、柳委員。

柳委員 これはちょっと助言したいと思うんですけれども、アンダーパスを提案する際、降雨時に湛水しない等の配慮をするように、あわせて助言することとかなんとか、提案する際にはそういうことをやってくださいねと。ただ、降雨時に湛水するということだと利用できないので、湛水しない構造にする等の提案をしてくださいということですね。

谷本主査 アンダーパスの建設を検討するに際して。

柳委員 このアンダーパスと言っているのは、人間が使うわけですよ、基本的に。

谷本主査 家畜も通る。

間宮 人間と家畜です。

柳委員 家畜も入っているんですか。

谷本主査 冠水は冠のほう。

柳委員 いや、湛水。水がたまる。

谷本主査 湛水のほうにしますか。

柳委員 水がたまるほうですね、湛水しないように。冠水はある程度、しょうがないですけれども、そういう水がはければいいわけですがね。

谷本主査 これでいいですね。

柳委員 ただ、ここはロードキルでいろいろ言っていますけれども、物によって家畜だけが通ることよりも、現道利用者が基本的に使えないと余りアンダーパスとしての意味がないですよ。だから、そちらにちょっと重点を置いた言い方をしたいんですけれ

ども、ですから、アンダーパスの構造は降雨時に湛水しないような構造にするような配慮をあわせて提案することぐらいにしておいていただければいいと思うんですけども。

平 提案の前に配慮を入れる。

柳委員 そうですね。配慮を。

谷本主査 降雨でいいですか。水に直さなくていいですか。ここは雪は降らないか、だから、大丈夫か。

平 降らないそうです。

谷本主査 湛水しない構造等にする等の配慮を行うこと。提案することは抜きましよう。後で全部、直しますけれども、では、35番、CO₂のところ、松下委員。

松下委員 これは結構です。

谷本主査 よろしいですか。36番のprotected area、原嶋先生。いいですか。

原嶋委員 大丈夫です。

谷本主査 大丈夫ですか。37番は先ほど一緒にやりました、16番。

では、次の10ページにまいります。38番、松下委員、ここが洪水のところ、SSか。

松下委員 これは趣旨を助言案として入れていただきたいと思います。

谷本主査 8番目の助言案。

松下委員 内容としては、Total suspended solidsのサンプリングを洪水期以外の時点でも行うことと。

平 洪水期以外にも行うと。

松下委員 はい。

谷本主査 わかりました、38。39番はこれは結構です。これは言っていたいていますので。40番。

松下委員 40番も結構です。

谷本主査 よろしいですか。41番、原嶋委員。

原嶋委員 先ほど検討しました。

谷本主査 先ほど出ましたね。学校のところ。よろしいですか。

原嶋委員 いいです、結構です。

谷本主査 どこで出ましたっけ。

原嶋委員 一緒にすると。

谷本主査 一緒にするということですね。4番かな。

42番、これも先ほど言っていたんですね。

柳委員 そうですね。それから、今日、説明された6ページの表7がありますね。ほかもそうですけれども、表4、5、6、7、みんな、そうなんですけれども、単位が一番左から2番目に書いてあって、環境基準にはまた単位を入れて、わかりにくいですよ、この表記の仕方が。整合性が余りとれないものもあるので、ここはわかりやすく全部、記述をまずしていただくということのほうがいいと思いますけれども、それは非常に細かいことですが、最終報告書で入れられるときは、ここをちゃんとまず整理されてやってください。

谷本主査 それが、ですから……。

柳委員 その結果、大気については環境管理計画は不必要だという話に一応はなっているんですよ。ただ、我々が読んでいる最初にもらった資料では、あくまでも現況値が書いてあって、モニターしているというのはわかりますけれども、バックグラウンドを見るために、それで予測評価していなかったわけですよ。我々はそれを見ていなかったから、どこにあるんですかという質問をしたので、それと今日の配付資料が配られて、こういうふうに予測評価しましたと。

中には何ポイントか、サンプリングして、そこを見ていますとは書いてあるんだけど、見た結果については書いていなかったのだから、予測結果がこういうような形で出てきたのを見て、そして、モニタリング計画を入れるかどうかを、今日、考えなければいけなかったという段階になっているので、なかなか、環境基準を大きく本当に下回っているかどうかを確認していただいて、その結果、判断したやつを入れていただければいいと思いますけれども、僕が言っているのは、欧州の基準というのは自動車のPM10の排出限界値の値を20というふうに、PM10でやっているときは20マイクログラム・パー・立米というのが数値として僕の記憶の中にあるので、記憶違いというのはあるのかもしれませんが、チェックしなければ僕もあれですが、多分、そうだったと思いますので、だから、そういうやつと比較して本当に低ければ必要はないでしょうけれども、予測が本当にシミュレーションした結果、そういうふうな予測どおりになるかどうかのこともちゃんと慎重に見ていただいた上で、いいか、ないか、ちゃんとやっていただかないと、そこについてもバックグラウンド自体が高いから、こういったバイパス計画をつくって拡散させようと、入ってくる通過交通を逃がして音を下げたいと考えて、こういう計画をつくっているわけですから、本当にシミュレーションどおりになるかどうかは、ちゃんと予測評価

していただかないとわからないわけですよ。

我々がいただいたときにはわからなかったから、今日、やっとこれでこういうことなんですというのがある程度、把握できたので、だから、なかなか、こんなことはしにくいんですよ、助言もしにくいということもあるので、それはちょっとそちらのほうでモニタリングが必要かどうかの確認をしてくださいというのは、コメントとして残したっていいのかもしれないですけども、助言としては確認をとることぐらいは。

原嶋委員 ちょっとお聞きしたいんですけども、先方の国のアセスの法律とかルールの書類というのは、完全にコンプリートがなっているんですか。なぜかという、先生がおっしゃったようにアセスとしての体裁としては、若干、問題があるんじゃないかというのは、先方の側の国のアセスの報告書とか、そういうのは終わっているんですか、それともこれからですか。

間宮 既にEIAとしては出しています。

原嶋委員 EIAとは。

柳委員 現況調査と照らし合わせをやっているわけですよ、当然、アセス結果と。

原嶋委員 先方と国の、エルサルバドル。

柳委員 その国がやっているアセスと。

原嶋委員 JICAさんが支援されているかもしれないし、支援されていないのかもしれないんですけども、今、あそこの作業としては、結局、それを確認するというのが大事な作業。

柳委員 そうそう。突き合わせをやっていただいて、それで、大丈夫だったらいいんですけども、一応、JICA資料で、今日、調査団で出された資料、これがアセスの中身なんです、多分。ではないのですか。これとは別途のアセスですか。

原嶋委員 これとは別に。

下坂 予測値、委員の方々がアセスと呼ばれていらっしゃる部分というのは、エルサルバドル側のEIAの項目としては求められておりません。

原嶋委員 そうですか。

下坂 なので、含まれておりません。

柳委員 含まれていないんですね。やっていないから、インパクトアセスメントと書いてある中で、一応、やったと。ただ、ドラフトの中の目次ですけども、いただいた、この資料の、インパクトアセスメントの中に書かれた項目の幾つかについては、こういう形

で予測評価をサンプリング地点に応じてやっておられるので、ただ、それがもう少しわかりやすく最終報告書でという先ほどの助言で明らかにしたんですけれども、ここでも、それで特に問題がなければ当然、モニタリング計画でチェックする必要はあえてないんですけれども、果たしてそうかどうか分からないので、その点は調査団のほうでちゃんとチェックをしておいていただければ、助言として書かなくてもいいと思いますけれども。

間宮 それについては確認して記述しておきます。

谷本主査 お願いします。

では、43番はいかがですか、松下委員。

松下委員 これは結構です。

谷本主査 とってよろしい。44番。

松下委員 44は助言として残していただいて……。

谷本主査 9番目。

松下委員 内容としては回答に書いてあると思いますが、バイパスと生活道路を分離するために予定される、バイパスと並行する側道（生活道路）の建設計画につき、具体的に記述することと。

平 もう一度、よろしいですか。

松下委員 バイパスと生活道路を分離するために予定される、バイパスと並行する側道（生活道路）の建設計画につき、具体的に記述すること。

平 すみません、後半をもう一度、よろしいですか。

松下委員 右側に書いてあるのをそのまま引っ張ってくれば。バイパスと生活道路を分離するために予定される、バイパスと並行する側道（生活道路）の建設計画を具体的に記述すること。

谷本主査 よろしいですか、平さん。では、45番、松下先生。

松下委員 これは結構です。

谷本主査 これは落としていいですか。46番、原嶋先生、ここは。

原嶋委員 一応、簡単に申し上げますと……。

谷本主査 では、ここは助言案をお願いします。

原嶋委員 用地取得の対象となる土地所有者すべてが把握されていないという現状にかんがみて、今後、土地所有者の調査を行い、正式に登録されていない分譲地の地主を含めて、すべての土地所有者への補償の基準と、その実施手続について確認すること。とりあ

えず、原案としてそんなことですけれども、先ほど申し上げたのは正式に登録されていない分譲、そこが問題というか、何か、それって結構数が多いんですか、数とか面積とか。

下坂 少なくないですね。

原嶋委員 少なくないんですか。それはどういう位置づけなんですか。それはどういう位置づけというか、ガイドライン上、どういう位置づけなんですか。突然、質問してもあれなんでしょうけれども、いわゆる土地がない住民というのはよく議論されているし、想定されてガイドラインにも書かれてはいるんでしょうけれども、いろんな形態があってちょっとわかりにくい。権利がないというわけじゃないですよ。

下坂 権利は多少は発生しますが。

原嶋委員 あるんですよ。あるんですけれども、それとか、補償内容が少し変わってくるということ、変わってこざるを得ないですよ。

下坂 基本的に彼らが持っているものの再取得に必要な分を補償するという形をとりますので。

原嶋委員 土地を買って、それなりの投資をして改変とかして、売ろうかなとしていたりするわけですよ。それなりに投資をしているわけですよ、その人たちは。合法か、違法か、境界線の人もいると思うんですけれども、それにどのくらい補償するのか、私もちょっとわかりませんけれども。

河野 基本的には所有権にかかわらず、補償するとなっていますから、ですから、登記しようと、しまいと、投下した資本を全部、回収できるだけの補償はするという考え方でいいんだと思いますけれども。

原嶋委員 先方の国のルールというのはどんな感じなんですか。先方のルールって、エルサルバドルの国の補償基準みたいなものがあるかどうか、細かいことは。

下坂 今回の場合は世銀のガイドラインというのを採用しますけれども、それとエルサルバドルの国内法というのを照らし合わせると、同じような解釈をすることは可能だけれども、エルサルバドル側のほうが少し漠然とした書き方をしている部分があるというのが今回の調査結果でございます。

原嶋委員 そのギャップを補っていくという方向でよろしい。

下坂 そうですね。その辺は世銀のガイドラインのほうで補っていくと思います。

原嶋委員 一応、今回、今、考えられる文は、私はそういう文。

谷本主査 わかりました。ありがとうございます。

では、12ページ、47番。

原嶋委員 いいです。

谷本主査 これはよろしいですか。

原嶋委員 48も結構です。

谷本主査 よろしいですか。

では、13ページにまいりまして、ここは最後の石田先生のところに全部、私はおんぶにだっこになります。49は後ほど54以下のところに入れさせていただきます。

では、50番。ステークホルダー協議のところ、石田委員。

石田委員 50、51は結構です。

谷本主査 よろしいですか。

では、14ページにいきまして、52番、柳委員。

柳委員 52も落として結構です。

谷本主査 これもよろしいですか。

53番、サンミゲル商工会議所の話、石田委員。

石田委員 落としてください。

谷本主査 よろしいですか。

では、最後のところ、原嶋委員、環境管理計画。

原嶋委員 これは残してください。最後のところは具体的に記述というよりは、策定を提案してくださいと。

谷本主査 11番目の助言案ですね。

原嶋委員 提案することと。

谷本主査 交通管理計画の必要性を、交通管理計画の……。

原嶋委員 やっぱり、そのまま右側の文章を利用させていただく。

谷本主査 必要性を提言することとしますか。

原嶋委員 そうしていただいて結構です。そこの右側の文章を。

柳委員 交通管理計画の中に先ほども議論があった車検制度とか、そういったこともあわせて検討していただいたほうがいいと思うんですけども、こちら側が提言するわけですから、だから、そういう車検制度がなければ整備不良の車が走ることによって、もろもろの騒音等が起こっているわけですから、そういうことがないようにするという意味では、そういったソフトの対策もやはりあわせて交通管理計画の一環として提案するといいと思

いますけれども。

原嶋委員 そうであれば、車両整備についての具体的な措置についても盛り込むことと
というようなことを付記していただく。交通管理計画には車両整備ですかとか、車両整備あ
るいは車検。

柳委員 制度の導入。

原嶋委員 導入についての提案を盛り込むこととか。

谷本主査 そうでしょうか。

原嶋委員 含める、そういう細かいことは。

谷本主査 後ほどね。では、平さん、そういう形でちょっと文章にしてください。それ
が11番目の助言案ですね。

では、石田委員、最後のところ。

石田委員 あとは全部、私ですね。

谷本主査 EIVです。

石田委員 EIVについて、ちょっと長くなるんですけども、こんなふうになればどう
かなと思ったので読み上げます。まず、EIVを用いて負の影響を評価する方法、次は括弧
ですね、(P12 - 31から12 - 33)、評価する方法(P12 - 31から12 - 33)については用
いられる5つの基準それぞれの意味、それらの基準を用いる妥当性及び手法が用いられて
いる実績について明記することと、そんな形にしてみました。

谷本主査 これが55から58まで一括でいいですね。

石田委員 一括で。

谷本主査 それでは、平さん、もう一度、すみません、助言案の1から今が12、ちょっ
と出していただけませんか。それで、二次チェックをしましょう。ですから、ほかのとこ
ろは消していただいてもいいのかな。

平 そうしたら、1ページ目はすべて。

谷本主査 なしです。消してください。

平 2ページ目。

谷本主査 5から5、6、7、8が一つで一体です。

平 文章はこの5にあるものをつくりました。

谷本主査 では、あとは消してください。

平 9番も落とします。

谷本主査 そうですね。

平 3ページ目について、ここはすべて落とします。4ページ目が。

谷本主査 2つ目ですね、2番目の文化財のところですね。

平 これは、13、14、15を15の文章にしました。

谷本主査 そこにしてください。それで結構です。

平 16は残して、今、文章も変わっています。

谷本主査 15のところをすみません、15を2番にするのかな。後でいいかな。

平 2番ですね、すみません。

谷本主査 そこを2番の助言案に。

平 これが3番です。

谷本主査 そうですね。

平 すみません、1番を1番にしていけないので今直します。

谷本主査 そこが1番です。

平 戻ります。17、18は落とします。

谷本主査 落としてください。

平 19の上は落として下のものを……。

谷本主査 その下のところを生かしてください。4番目の助言案。

平 4ですね。ここに残っている20は落とします。

谷本主査 落としてください。

平 次のページの21は落とす。

谷本主査 21は落としてください。

平 22も落とします。

谷本主査 大丈夫ですね。

平 23も落とします。

谷本主査 23も落としてください。

平 24がこのままの文章で5番の助言案ですね。25、26は落とす。

谷本主査 落としてください。27、28も大丈夫です。

平 27、28も落とします。

谷本主査 29までですね。落としてください。30番が6番目の助言案。

平 30がこれですね。道路構造が想定される気候変動による……。

谷本主査 耐えるような道路構造にすることかな。

平 気候変動による影響に耐えるよう……。

谷本主査 そうしてください。

平 これが6番目ですね。

谷本主査 31番は落としてください。

平 31番は落とします。

谷本主査 32番も消してください。

平 32、落とします。33も落とします。

谷本主査 33も消してください。大丈夫ですね。34番は7番目の助言案にしてください。

平 7番ですね。35、36、37は落とします。

谷本主査 落としてください。38番を8番目の助言案にしてください。

平 8番ですね。39から42は落とします。

谷本主査 42まで、そのページは落としてください。

平 43も落とします。

谷本主査 落としてください。44は9番目の助言案に変えて。

平 文章はこれでできていますね。45も落とします。

谷本主査 45も落としてください。

平 46は10ですね。

谷本主査 10番目の助言案にしてください。

平 47、48は落とします。

谷本主査 落としてください。そうです。49も落としてください。

平 49は落とすと。

谷本主査 結構です。

平 これは54に入って。

谷本主査 入ります。

平 50と51は落とします。

谷本主査 落としてください。52、53も落としてください。

平 54が11番目の助言案で、残りはここに含まれていると。

谷本主査 そこに、12番。

平 12番ですか。

谷本主査 そのこのところは12番目の助言案。

石田委員 あとはもう要らない。

谷本主査 では、あとは、これで一応、案まで12項目が出ましたので、あと、平さんのほうで整理していただいて送っていただいて、それぞれの担当のところで文言の精緻化をしてください。では、予定のほうをスケジュールですね。では、バトンタッチしましょう。

河野 その前に、業務主幹部のほうから不明な点とか何か、ご質問があれば。

谷本主査 それをやっておきましょう。では、平さん、1番から戻してください。

平 最適ルートを選択に当たっては、比較項目ごとの重みづけとその意味及び優位性（advantage）の意味について明記すること。

谷本主査 どうですか。ちょっと、そこを残して、いかがですか。大丈夫ですか。

では、次、2番のところを送っていただいて、そこですね。文化財はこれはこのままですね。

間宮 後続の調査も含めてスケジュールを分けてやることになるんですが、それで大丈夫でしょうか。

谷本主査 基本的には詳細設計のところで作るということですね。何か頭につける言葉があれば入れてください。

間宮 詳細設計時に実施することということで、それでよろしいでしょうか。

谷本主査 詳細設計の時点で何か出たと、何かあったら、それで大急ぎで作るということですね。工事の発注までにそれは処理しちゃう。

原嶋委員 現実には設計後、建設前ですね。多分、現実にはね。

谷本主査 そうということ。よろしいですか。

では、3番はいかがですか、このところは。

間宮 結構です。

谷本主査 よろしいですか。

その次、4番目、柳先生のところからスコーピングのところ。

原嶋委員 最終報告書で大丈夫ですか。いいのか、ファイナルレポート。

先方の国のアセスではそこまではやっていらっしやらない。要件が緩やかだったこと、簡単に言うと、我々が考えているアセスのような要件とか、水準がそこまでではないということに理解してよろしい。

下坂 そうですね。その部分に関してはそのように考えております。

谷本主査 では、これはよろしいですか。

間宮 はい。

谷本主査 では、5番目、ここはいかがですか。よろしいですか。

間宮 はい。

谷本主査 6番、道路構造ですね。これは洪水とか、そういうふうなもの。

松下委員 文章をわかりやすくするために、想定される気候変動による影響に耐えるように道路構造を考慮する。

間宮 これはちょっと非常に難しいところなんですけれども、気候変動については確かに今後、起こっていくというのは通常概念なんでしょうけれども、それについて、今の設計でどこまで担保しましょうかという、その量とか、そういうものを出すことが今はできないんですね。そうしたときに、今、例えば洪水に対しても降る雨の量が今後、ふえてくると、そういったことに対して道路の構造、路面排水を受ける側溝、そういったものからすべて計画していくかということ、なかなか、それはちょっと難しい点があるんですけれども、本当に大きくクリティカルな量、道路が流されてしまうとか、街が全部、冠水してしまうとか、そういった大きな問題にならないように、後から例えば側溝だと簡単にやり直せるじゃないですか。

だけれども、橋の高さが足りないとか、そういうことになるとやり直せませんので、そういったところについては、今、量は出せないけれども、100年確率ぐらいの降雨だったら大丈夫だろうと、現況の気候条件の中で想定している100年確率だったら、大丈夫だということは言っているんですけれども、今後、どういうふうに変動するからというものを担保した設計とまでは、なかなか言えないところがあると思うんです。

谷本主査 どうしましょう、ここまで。気候変動を加味したぐらいにしますか。

松下委員 気候変動というと確かに、今後、予測は難しいので。

間宮 耐え得るという。

松下委員 一応、対策としては過去における洪水の実績等を考慮してやっているわけですね。

間宮 例えば気候変動が想定されるので、その点について配慮した設計することとか、そういう表現にさせていただけると助かるんですが。

松下委員 それでもいいですが、耐え得るというと確かに気候変動自体が……。

間宮 担保しないといけないという。

松下委員 想定外ですね、進行してしまうと耐えられないと思いますから、今、言われた趣旨でも結構です。影響を考慮して。

谷本主査 考慮した道路構造。このあたりでまず妥協の産物で、一つ、助言しておきましょう。これは難しいですね。

松下委員 今、気候変動の議論を見てもいろいろ、もちろん、予測についてはいろいろ幅がありますが、それに対してよりレジリエントといいますか、抵抗力があるとか、あるいは適応できる対応が求められてくるみたいな、そういった趣旨を考えていただきたいということです。ですから、具体的にどこまでやればいいのか、どこまでやればだめだとか、そういうことでは定量的に出ませんが、一応、そういうことを考慮した道路構造を検討してほしいという趣旨です。

間宮 そうしたら、道路設計に当たっては気候変動に配慮した設計とすることとか。

松下委員 それでも大丈夫です。

間宮 これでいかがでしょうか。

谷本主査 これでも、しましたと言われたら、実際、確かに気候変動は。では、これで、まず、当面の案としましょう。

その次をお願いします。続けてください、7番目。アンダーパスのところ。洪水時に冠水しない構造にする等、配慮を行うこと。これはよろしいですね。

柳委員 アンダーパスをよく動物に配慮したとかいうときに、よくボックスカルバートを入れたりするんですよね。ボックスカルバートを入れるときに、平面にそのままやっちゃうと、全部、湛水しちゃいますよね。だから、段差をつけてすると、でも、動物はそれを越えられないとかなかなかあるから、そういった工夫をしなければいけないんですね、人の場合はちゃんと段差をつけても大丈夫なんですけれども、動物も段差があったらスロープをつけるとか、湛水しない工夫をしないと、もしボックスカルバートみたいなことを考えておられるのだったら、やっぱり、そういった配慮が必要かなと思います。

間宮 おっしゃっている意味はよくわかります。このままの文言でいかがでしょうか。

谷本主査 よろしいですか。

では、8番。これはよろしいですね。

間宮 もしくは既に一回されて、実施の詳細設計は直前という意味で、その辺を追加しておいたらどうでしょうか。詳細設計の前に行うサンプリングでは.....。

谷本主査 設計の段階で。

間宮 詳細設計で。

谷本主査 詳細設計の時点ですか。

原嶋委員 ここは上流に何か有力な汚染源とかありますか。

間宮 Total suspended solidsのサンプリングは洪水期にも行うこと。いかがでしょうか。

谷本主査 よろしいですか。

9番目。ここはバイパス。建設計画を具体的に提示すること。

原嶋委員 側道だけですか。側道じゃなくてバイパスと市街地を結ぶ道なんかも、側道というと、そういう意味じゃないんですか。バイパスそのものに沿った道のことを指しているわけ、例えば旧市街地というか、既存道路の町とバイパスのアクセスをつなげたりするという、そういうイメージではない。

梅永 側道というのがどうも間違っているとられているような気がします。フィーダーロードという意味ではなくて、メイン道路があって、その横にくっついているもの、これが側道です。だから、通過交通は真ん中の大きいところを通過して、生活のほうは必要ないので両側の側道を通行するということになります。

間宮 ドラフトファイナルの8 - 36ページ、8.6の項目を見ると、側道の計画について記載していたつもりなんですけど、36ページ。

松下委員 もう詳細にキューズをされているということになるんですかね。そうすると、余り助言としては意味を持たない。

間宮 もう少し補足をつける項目等がありましたら、おっしゃっていただくと助かります。

松下委員 そうすることで、既に記述をされているということであれば、これは助言として改めて書く意味がないと思いますので、これは落とすことで。

谷本主査 落としますか。よろしいですか。

そうすると、8、9番。このところはいかがですか。9番。原嶋委員のところ。ここは9になりましたから。

原嶋委員 正式に登録されていない地主というのは、結構、数的に多いですよ、200人か、200世帯か、数の単位はちょっとはっきりしていないんですけども、結構な規模ですよ。

間宮 今時点でコーエイさんに請けていただいているFSの業務としての部分としては、

一通り、できることまでやって、それで残りの部分はすべて先方とも協議をして、こういう手続が必要だと、そういったものとか、あと、手続にどのくらい時間がかかりますとか、そういったことも含めてドラフトファイナルに記載していますが、助言としては業務としてじゃなくて、この事業に対して実施段階までにそういったことを確実にやってくださいと、そういう助言という意味で残されています。

原嶋委員 RAPはどの段階でだれがつくるんですか。RAPというか、住民移転計画とか土地利用、何か、そういうものは今のものでおしまい。多分、どこかでもうちょっと目を……。

間宮 いや、実施段階で。

原嶋委員 今の調査団はまたかわるかもしれないということじゃなくて、手続としてはどこかでRAPとか、それに相当するものがちゃんとできてきますよね。

間宮 はい。

谷本主査 これはどうしますか。詳細設計時点までにというような言葉を入れるんですかね。

原嶋委員 そうなのは把握されていないので、助言としては何か助言、何かコメントせざるを得ない内容だと思うので、表現はともかくとして。

河野 実態としては詳細設計時に最終的なRAPを確定しますので、ですから、それまでにやればよいということなんです。ですから、着工前までにやるか、もしくは詳細設計時に。

谷本主査 今後のところの言葉ですね。別に今後でも……。

間宮 これも先ほどと同じように建設工事着工までにということでしょうか。

原嶋委員 やらざるを得ないことですからね。やらないわけにいかないと思います。当然でしょうね。

谷本主査 では、そういう言葉をちょっと入れていただくと。よろしいですか。

その次が一つ繰り上がって10番目、これが先ほど車両整備、車検整備。

原嶋委員 前の何かスコーピングの段階の問答表というかな、あれを見たときにかなり交通管理計画に依存するような記述が結構多かったのが、すごく率直に言って気になるんです。今回のファイナルレポートのドラフトには、交通管理計画はそれほど記述がなかった、コメントとして上げたんですけれども。

間宮 今、車検制度まで話を広げた提言というのはしていなかったんですが、啓蒙活動

とか、そういった点については既に提言をしていたところなんですけれども、なので、その提言に加えて車検制度の導入とか、そういったところまで広げて提案を行うことというような助言内容とされてはいかがでしょうか。

柳委員 それはそれでいいんですけれども、先ほどの騒音のこのデータとか大気の手データで考えると、大気は環境基準をクリアしているけれども、騒音についてはバックグラウンドでもう超えていますよというのは、そもそも騒音の発生源がクラクションとか、そういう音がやたらとあるのか、それとも未整備車両で最も走行時に音が大きく出ちゃうのか、それは現地を見ていないからわからないんですよ。

途上国一般によくクラクションとかをやたらと鳴らすというのが中国もそうですけれども、やたらと鳴らすわけですよ。やらなくたっていいことをやるわけですよ。人が一緒に介在しているので危ないよとってばんばん鳴らしたりするわけですよ。そうすると、それは道路教育というか、車の安全教育もソフトな場面で、そういうのをしっかりやっていたかかないと、やっぱり同じように道路が整備されても騒音状態というのは変わらないということになりますよね。だから、その点がどうなのかよくわからないので、現場を見ていないとわからないので、そこら辺は調査団が見られて、それはこういう理由ですよというのをちゃんと記述しておいていただかないとわからないですよ。それって本当はどうなんですか、その辺は実態がどうなっているのかというのは。それによって助言内容も変わりますので。

山田 クラクションとかよりも車がきちんと整備されていなくて、騒音が大きくなってしまっているというのが多い状況です、現況では。

柳委員 要は、車検制度もなくして未整備車両が多いと。古い中古車両をいろいろと日本とか、いろんな国からどんどん入れてきて、そういうのが一般的に多く走っているの、音が大きいということなんですかね。もし、そうであれば、やっぱり整備車両をちゃんと走らせるような車検制度をちゃんと導入させるような提言をしていただかないと、それと安全教育とかもあわせてやっていただかないと。車検制度を入れたり、それから、免許制度はあるんですか、ここは車の免許制度はあるわけですね。すると、交通安全は一応やっているということですよ。だから、そういった未整備車両が走行できないように、本来だと道交法とか、そういうやつで一応の規制はやるんだろうと思いますけれども、そこがどうなっているのかというのもやっぱりチェックしなければいけないですよ。だから、未整備車両があまり運行しないような助言をしないといけないかなと思います。

間宮 そういう点で交通管理計画の役割も重要であると。

柳委員 だから、特に未整備車両が運行しないような車検制度の導入について盛り込むこととか、そういうふうに変えていただければわかりやすいと思います。

間宮 これでいかがですか。

柳委員 いいと思います。

間宮 ありがとうございます。

谷本主査 いいですか。

では、最後、11番、いかがですか。

石田委員 これについてはもっと踏み込みたかったんですが、手法について議論する場じゃないので、ここまでにとどめました。恐らく調査団は趣旨をおわかりいただけると。それと、もう一度、改めて見たんですが、文化財が何かやたらと6.9とかポイントが高いが、Possibilityが2というのは何なのか理解できないんです、あんなに場所が遠いのに。だから、使う人によってどこに重みを置くかによって、本当にいわゆる客観性そのものすらも持たせられるのかということもわからない。

それから、Intensityを私はちょっと見落としていたんですけれども、Intensityが30%というのはカリチュラルヘリテージだとか、あと、動植物の営巣だとか、希少種に対しては30%で本当にいいのという気がするんですよね。そこはまだ議論もあるところだと思います。だから、それを突っ込んでもおかしなことになっちゃうから、そこは突っ込みません。ですので、最低限、この5つの基準の意味について書いていただきたい。5つの基準の意味の最初のPossibilityとIntensityについては説明がないんです。high、low、だから、そこはぜひ入れてください。そうでないと誤解します。

それから、なぜ、この5つの基準を用いたのか。だから、Intensityを入れておくことによって危ないエンデンジャードスピーシーズを守ることができますよというような意図だと思っんですよね。そういう妥当性について書いていただきたいのと、それから、先ほど休み時間中にお話しした中南米ではこれが標準手法として用いられているから、今回も採用したということが一言あれば、やはり読み手には妥当性がよくわかると思うので、そういうところに配慮していただきたいなという意図でこういう形にしました。いかがでしょうか。

間宮 配慮した書き方にしていただき、ありがとうございます。

石田委員 よろしいですか。

間宮 はい。それで、実際に議論する場というのをまた……。

石田委員 また、チャンスがあればぜひ話してみてください。お願いします。

谷本主査 よろしいですか。

では、事務局のほうにバトンタッチします。

河野 それでは、スケジュールの確認をいたします。来週13日の全体会で確定をしたいと思いますので、本日中にドラフトの案は送らせていただきます。それで、できましたら、遅くとも12日の午前中、できれば11日中に助言の最終案を確定できるような形で調整いただければというふうに思います。いかがでしょうか。

谷本主査 では、11日は水曜日ですね。水曜日に確定ですので、今日、平さんのほうから送られてくる事務局案をすみません、皆さん方で文言を見ていただいて、それでお返しいただければ。最後、文章の統一というか、そういうのが必要ならば図ります。10日までにお送りしますので、それでチェックしていただいて、11日にファイナライズ、13日に全体会合。申しわけありませんが、よろしくお願いします。

河野 よろしければ、これで終わりにします。どうもありがとうございました。

午後4時44分 閉会