

環境社会配慮助言委員会ワーキンググループ

エルサルバドル幹線道路整備事業（有償）

スコーピング案

日時 平成23年6月24日（金）15：00～17：42

場所 JICA本部 1階 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
佐藤 真久	東京都市大学 環境情報学部准教授
田中 充	法政大学 社会学部及び政策科学研究科教授
二宮 浩輔	山梨県立大学 国際政策学部総合政策学科准教授
早瀬 隆司	長崎大学大学院 水産・環境科学総合研究科教授
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・通信第三課 課長
北口 喜教	経済基盤開発部 運輸交通・通信第三課
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 オペレーション部 副部長
横田 英一	日本工営株式会社 コンサルタント海外事業本部 運輸・交通事業部 道路・橋梁部

午後3時00分 開会

○青木 お集まりありがとうございます。3時になりました。今アナウンスが入りましたように、本日このビルで避難訓練が実施されることになっております。我々は逃げる必要はないんですが、若干大きな声でお話いただきたいのと、こうしたアナウンスが入ったときは、議事録作成の面をかぶってしまう可能性がありますので、コメントいただけるときには一旦止めていただいて、また終わってから再開ということにさせていただきます。

(訓練放送)

○青木 それでは、田中先生、石田先生は若干遅れていらっしゃるということ、二宮先生はまだご連絡をいただけていませんけれども、始めたいと思います。

本日は、エルサルバドル国幹線道路整備事業準備調査の環境社会配慮助言委員会のワーキンググループ、スコーピング段階のものを開催させていただきたいと思います。

今回の日程、時間を決めさせていただくにあたりまして、ご都合ということもありまして、本日は17時45分までには助言案の絞り込みの段階まで進めていきたいと考えております。今回につきましては、原課にいただいておりますコメント、回答も昨日の段階で既にお送りしておりますので、これを一字一句読むという形でなくて、かいつまんでご説明させていただいて、議論の時間をなるべく長くとっていきたいと考えておりますので、リズムカルに進めていければと思います。よろしくお願いたします。

本日、このビルの避難訓練がありまして、時々サイレンあるいはアナウンスが鳴ることがあります。その際、録音の関係もありまして、拾えないことになってしまうとまずいので、一旦ご発言を止めていただいて、終了したらまた続けていただくということをお願いいたします。

では、初めに、今回のワーキンググループの主査ということで、これまで主査をやっていたいただきました回数を確認いたしましたら、二宮先生が1回ということなので、今回お願いしてもよろしいですか。

○二宮委員 わかりました。

○青木 では、よろしくお願いたします。

○二宮主査 遅れて参りましてバタバタとなってしまうまい。もう2巡目ということなので、まだまだなかなか慣れませんが、主査を担当させていただきたいと思います。

どういふふうにしたらいいでしょうか。ここで配付されている質問・コメントに対する回答ごとに、説明は……。

○青木 原課のほうからまず最初に3分か5分程度で概要を確認させていただいて、その後に幾

つかの質問をまとめて……。

(訓練放送)

○青木 失礼いたしました。最初に3分か5分ぐらい、原課から案件概要について再度説明させていただいて、その後に幾つかまとめですかね、案件概要ですとか、大きなタイトルごとに、主査の二宮先生に区切っていただいて、質問と回答を簡単にご説明して、質疑応答という形でできればと思っております。よろしくお願いいたします。

○二宮主査 では、そういうご提案ですので、そういうふうな流れでやらせていただきたいと思います。

最初に、追加の資料等もあるようですので、簡単に説明をよろしくお願いいたします。

○北口 経済基盤開発部の北口と申します。本日はよろしくお願いいたします。

今回、エルサルバドル国幹線道路整備計画準備調査に関しまして、まず3～5分程度で案件概要について説明させていただきます。皆様既に読んでいただいておりますので、いろんなところで割愛させていただきますが、ご了承ください。

まず調査目的、5ページからですが、これはサンミゲル市における幹線道路の整備によって、交通輸送能力を強化し、もって地域経済の発展に寄与することを目的とした円借款事業「幹線道路整備事業」形成のためのフィージビリティ調査を行うものです。

この計画の関連の上位計画に関しましては、1) から5) までに分けて記載してあるとおりです。一つ目が中米地域統合計画になります。こちらは、メキシコ南部からコロンビア北部までの中米地域統合を目指すイニシアティブでございます。交通インフラ整備は、RICMと称するメソアメリカ国際道路網というものを定められておまして、サンミゲルバイパスというのはこのRICMの事業リストに追加されており、地域統合に不可欠な道路インフラ……。

(訓練放送)

○北口 すみません、それでは続けさせていただきます。さらに短く説明していきたいと思えます。

前回の案件概要のときに、上位計画については、「どうなっているんですか」という質問がございましたので、ここに五つ関連したものを書かせていただいております。今回の案件はこういったところで記載があったり、記載がないものもありますが、こういった上位計画が関連のものということでご紹介させていただきます。

そして、7ページのところで、質問にもございましたが、近年、「エ」国で繰り返し発生している洪水によって注目されている防災も考慮したインフラを検討するというで書かせて

いただいております。これについては、委員の皆様からもコメントがあったのですが、本プロジェクトによって都市の防災機能が向上するとか強化されるというのではなくて、洪水等を受けても耐えられるような設計にしていきますということで、ここに記載しておりますので、その点ご理解いただければと思います。

ページをずっとめくっていただきまして、17ページ、交通量調査の結果ということで、前回これについてどうなっていますかということ質問されましたが、ここに書いてあるとおり、交通量については、現状このような形になっておりまして、将来の需要予測については、また後ほど説明させていただきます。

20ページ、ステークホルダー協議について、本調査では3回予定しております。そのうち、1回目については終了しております。今回はバイパスが通る可能性のある集落の代表までを対象として実施しております。今後開催予定の第2回と第3回のステークホルダー協議においては、さらに対象者を拡大して、より広い意見を聴取することとしています。

続きまして、23ページ、世界銀行OP4.12と「エ」国法令との相違点ということで、こちらについては大きな差異はないということを書かせていただいております。

そして、24ページ、代替案、これについても案件概要のときにいろいろ質問をいただきましたけれども、今検討しているものは、ここに書いてあるとおりVMVDU案とMOP案ベース、この二つのものを代替案として考えておりますが、25ページの下の部分に書いてあるとおり、これを3区間に区切って、どちらのほうがよりいいかということで代替案を比較しておりますので、ご注意くださいと思います。

第1案と第2案の間には明確な優位性を見出すことができなかったということと、区間2、区間3については代替案1のほうに優位性があるということで判断しております。

そして、30ページ、31ページ、スコーピングについて書かせていただいておりますが、今回のこの後の質疑を踏まえて、また幾つか修正等をしておりますので、そのときに説明させていただきます。

以上で説明を終わらせていただきます。

○二宮主査 ありがとうございます。

そうしましたら、事前のコメント・質問と、それに対する回答について、順次議論していきたいと思います。きょうは時間の都合で17時45分くらいまでにとということですが、訓練も入って少し時間をとられるところもあるみたいですから、効率的に進めていきたいと思いますので、ご協力をよろしくお願いいたします。

配付していただいた資料を拝見いたしますと、事前に配っていただきましたが、八つの項目にわたって53の事項についてコメントとその回答をしていただいていますので、二つの項目をカバーする10番までのところ、それから、そのあとまた二つの項目をカバーする20番まで、社会経済に関する基本情報とステークホルダーについて、それから、スコーピングは少し長くて、20項目ほどあります。このスコーピングのところと、残りの43から53までと、大きく四つぐらいの区切りで、ちょっと駆け足ですが、30分くらいを目標にそれぞれ、まとめの議論も要ると思いますので、効率的な議論をしていただければと思いますが、そのような四つの区切りでよろしいでしょうか。まとまりを考えると、もう少し適切な区切りもあるかもしれませんが、数で配分してそのような感じで進めさせていただきたいと思います。

では、最初の10項目ですね、案件の概要と自然環境に関する基本情報について、簡単な回答のポイントについてご説明いただければと思います。

○北口 わかりました。それでは、案件概要と自然環境に関する基本情報の回答部分について、かいつまんで説明させていただきたいと思います。

まずラ・ウニオン港の位置づけですけれども、皆さんのお手元に別添の資料があると思いますが、参考資料1をごらんいただければと思います。こちらに中米地域の地図、簡単なものが出ておりますけれども、ラ・ウニオン港はサンミゲル市、赤の二重丸の右側にある港ですけれども、こういったところに位置しております。エルサルバドルにあるものの、グアテマラ、ホンジュラス、ニカラグア、こういったところにも囲まれているということと、中米地域統合のイニシアティブで定められている幹線道路の3路線が交わっているところの近くにあるということから、地理的な要衝であると言えることができると思っております。

今回、バイパスをつくることによって国道1号線の容量が懸念されますけれども、今回また……。

(訓練放送)

○北口 国道1号線への交通量への懸念ということですが、今回この1号線についても簡便な調査をすることにしておりまして、今回現況の把握をし、将来案件形成をする可能性がございますので、それに備えるということで、ここに回答を記させていただいております。

そして、2番目、北側ルート案が最適と考える理由については、一つはCA- I (サンサルバドル側) とルート18の間の交通需要が大きいということで書かせていただいております。こちらは、先ほど案件概要のところの説明させていただいた区間1の交通需要が大きいということが判明しているということ。また、南側ルートに関しては、火山がございますので、自然災害に

よる影響を受ける可能性が高いということ。また、サンミゲル圏の地域開発計画の戦略的環境評価報告書に注意してくださいということが記載されておりますので、北側ルートが適切だと判断しております。

そして、3番目、交通需要の管理計画が長期的な視点で示されているか確認するということですが、こちらについては、上位計画に関して交通需要の管理計画は記載されていないという状況です。今回、需要予測については、「エ」国の道路整備計画では、過去の傾向を基に年率3.5%の交通量増を想定しているということから、本調査においても同様な値を用いております。その結果を添付資料5に記載提出しております。ご確認いただければと思いますけれども、Do Nothing CaseとBypass 4-lane Caseということで、バイパスが、まず青色のところ为建设されているとともに、市内の交通量、混雑を色であらわしています。赤が一番混雑しているということですが、混雑が緩和されているということがこの図から、依然として赤いところはありますけれども、見るができるということで書かせていただいております。

続きまして、四つ目の質問に関しまして、環状道路としての機能、南側のルートの整備も行ったほうがいいのかということかと思いますが、ご指摘のとおり、環状に整備した場合、サンミゲル市内の道路混雑度がより低減するというふうに考えられますが、南側区間については、南側にバイパスを整備しても、迂回交通を行うトリップが少ないということが想定されておまして、バイパスとして活用されない可能性もあるということで、今回、環状道路ではなく、北側ルートのみで大丈夫ということで判断しております。

続きまして、自然環境に関する基本情報ということで、5番、6番、セットで回答させていただきます。

動植物について、「エ」国現地コンサルによる実施で調査ができるのかということですが、今回、本調査の中で現地再委託と調査団と二つの調査で確認することとしております。「エ」国の現地コンサルの実績や能力についてですが、EIA専門として環境資源省に登録されている法人は54社、個人専門家は546人。「エ」国の国際援助機関の事業を多数実施してきた経験があります。それらにおいて、世銀のオペレーションポリシーを満たすEIAを実施しているということから、問題はないと考えておりますが、再委託の選定にあたっては、適切なコンサルタントを選出するために、他機関等にも聞き取り調査を行う予定にしています。

そして、7番については、現在、水文調査を実施しておまして、舗装部分が洪水高を下回らない設計とする方針にしております。

8番と9番ですが、防災の視点に立った具体的対策に関しまして、今回、その設計に関

しまして、河川の流下断面の確実な確保、橋梁下部工における十分な根入れ深さの確保等を想定しております。そして、先ほど説明したとおり舗装厚が洪水高を下回らない設計とする方針でございます。

次のページ、3ページに移らせていただきますが、本件の実施によって洪水等の災害の発生がしやすくなる等の影響は見込まれないということから、松下委員からありましたコメントに対しまして、スコーピング案への追加は不要と考えております。ただ、噴火を想定した際には、災害復旧のライフラインとして、北側火山から離れたところにありますので、そういった利用の仕方等は想定されると考えております。

そして、10番、サンミゲル火山の噴火による被害については、過去304年の間に26回以上の噴火がございました。直近の噴火は1976年に起こっており、溶岩の流出を伴っておりますが、当時の被害状況については不明ということで回答しており、2002年1月16日はテフラが降る規模の噴火があったということがわかっております。

以上です。

○二宮主査 ありがとうございます。

それでは、順番に関連する質問・助言をされた委員の先生、追加の質問・コメント等ございましたら、お願いいたします。1番及び2番のところ、いかがでしょうか。

○石田委員 1番、特にありません。

○二宮主査 はい。2番のところはよろしいですか。

3、4のところは私なのですが、上位計画を1から5まで紹介していただきましたけれども、これだけ関連する計画があつて、交通管理に関する戦略と言いますか、方針みたいなものがあまり明確ではないということなんでしょうか。

○北口 そうですね。記載されていないというふうに聞いております。

○二宮主査 本来はそういうものを前提に支援がなされるのが望ましいのでしょうか。したがって、後のところも関係してくると思いますが、そういう大きな計画を持って進められるべきであると先方に提案するということになるんだろうと思いますが、ぜひその辺を、本来だったら計画のないところに援助がなされるということは、順番としては違うのではないかと感じはします。懸念として示させていただきたいと思ひまして、その上で回答いただいているようなご対応ということでやむを得ないのかなという感じはします。

(館内放送)

○二宮主査 4番のところは、環状道路としての機能が追加されるということで、市内への流

入交通のための代替ルートとして利用されることが予測されることになると、市内混雑を緩和するという意味では、あまりよろしくないのではないかという気がするんですが、その辺はどういうふうに考えたらよろしいでしょうか。

○北口 4番の市内への流入交通のための代替ルートとして利用されることで、市内に流入するというのが増えるのではないかというコメントであると思いますが、今回はまず環状道路の整備は行わず、北側ルートだけを整備します。南側区間を整備した際には、市内の流入交通のために迂回交通は少ないと。だから、市内に入る交通がこのバイパスを使う可能性があるということなんですけど、今回その南側をやったとしても、それによる需要の増加というものは少ないですので、現状、別添のほうに示してありますが、南側ルートを整備しなくても、市内の混雑状況はかなり緩和されるということですので、問題はないと思っております。

○二宮主査 新たに流入が生じるということではないんですね。

○北口 はい。

○二宮主査 わかりました。

では、3、4のところはそれで私のほうは結構です。

5、6、7、8、9、10のところですが、それぞれの先生方、いかがでしょうか。

○佐藤委員 私、6番のところ、早瀬委員とともにこのような指摘をさせていただいたんですけども、ご指摘のとおり「EIAで世銀のオペレーションポリシーを満たすEIAを実施しています」という回答であるわけなんですけれども、この文章の中で「動植物の研究が乏しい」とか「各地域における貴重種の分布に関する調査が乏しい」ということが書いてありますよね。各々のEIAを実施しているというものは各案件のEIAであることはわかるんですけども、生態系というのは全体の分布であり、また、季節変化なども当然あるわけですね。そういう基礎情報が、世銀のポリシーを満たすようなEIAの中で果たして情報がとれているのかどうかという確認をまずとりたいのと、そういうような情報を今回の案件の中で活用することができるのかどうか、それだけお伺いしたいと思います。

○北口 今のお話は、世銀がやっているオペレーションポリシーを満たすEIAの中で動植物の研究が乏しいとか、貴重種の分布に関する調査が乏しいというところがフォローされているのかということで、そういったものがフォローされているのであれば今回の調査にそれを活用できるのかと。

○佐藤委員 基礎情報があるのかということです。

○北口 基礎情報があるということですね。ない場合、今回やる調査でどこまでそれがフォロ

一できるんでしょうかという質問ですね。

○下坂氏 基礎情報に関しては、引き続き確認させていただきたいと思いますが、今の時点ではちょっと不十分であるという認識しております。

○佐藤委員 おそらく限られた期間と案件の目的で、調査団が入って生態系を調べたとしても限界があるかなと僕は思っています、今までコンサルの実施がされているのであれば、そこら辺の異なる案件の中での基礎情報を集めて、その中で総合的な分布とか季節変化を見ていかないと結構難しいのかなという印象を受けています。

○下坂氏 他の案件という意味では、幾つか類似の調査案件を含めて資料として収集してございますので、そちらを参考にできるかと思えます。

○二宮主査 佐藤先生、よろしいですか。

○佐藤委員 はい。

○二宮主査 早瀬先生、何かございますか。ここは質問事項ということで、ある程度お答えをいただいているようですが、やはり限定的な調査になってしまって、どうかということが懸念だらうと思えます。

あと、7、8、9、柳委員、佐藤委員、松下委員、いかがでしょうか。

○松下委員 事前資料を見ますと、対象区域は繰り返し洪水が発生している地域であり、それから、バイパス間においても洪水が起きる可能性が高い、河川を横断するということが書いてあって、それに対して、一定の工法上で対応をとるということは理解いたしました。ただ、現時点においては、自然災害とかあるいは気候変動の影響等に対して、どれだけレジリエンス、復元力があつたということの評価は非常に大事だと思います。

もちろん、ここに書かれているように、事業を実施することによって洪水が発生することは多分ないと思うんですが、道路自体が想定されるような洪水とか災害に対してどの程度適応できるかと、そういう評価もするべきだと思うんですが、このあたりはいかがでしょうか。スコーピング案に追加するかどうかということはまた別の判断かもしれませんが、道路が予想される洪水の可能性に対してどの程度対応できるかということ、どこかできちんと評価すべきなのではないかと思いますが、いかがでしょうか。

○梅永課長 対応というのは、もし洪水が起きたときにライフラインとしてちゃんと機能していますとか、そういう観点からの評価という意味でしょうか。

○松下委員 それと、道路自体が一定の洪水に対して……。

○梅永課長 壊れない……。

○下坂氏 道路の設計自体は、洪水時の水位等の調査結果を反映する形でやっておりますので、問題ないかと思えます。

○柳委員 その関連で質問を。私も質問しているんですけども、洪水の常襲地域というのは、ステークホルダー協議でも地元の人がたびたび発言しているのは、洪水の常襲地域なので、そういうところに道路をつくと、道路自体が新しい川になって、さらに被害を広げることがありうるんですね。日本でも洪水の常襲地域というのは、天井川のようになっているようなところも多いので、そういうところの道路のつくり方というのは日本でもかなり工夫はしているんですよ。

ところが、大気汚染で、国交省が出しているような道路、沿道のつくり方というのは、周りの環境、路側帯を嵩上げしちゃうので川みたいになっちゃうわけですよ。内水の排除ができないということになるので、こういった道路をつくる時の内水排除ということを念頭に置きつつ道路の設計をしないと、なかなか内水排除ができなくて冠水して道路が使えないという状態になる可能性があるんです。だから、地元の人が、洪水の常襲地域提は河川を横断しますので、そういうところはかなり慎重な配慮を事前におかないと、なかなか難しいかなと思っています。

○北口 その点については考慮させていただきたいと思えます。ありがとうございます。

○佐藤委員 私のほうは、洪水の指摘がまさにメインで指摘されてはいるんですけども、ほかの文章を読ませていただきますと、そこにハリケーンとか地震のことも書いてあるわけですよ。そういうことに対する配慮、そういうものに対するスコーピングの視点というのは何か考えていらっしゃるのでしょうか。

○北口 スコーピングの視点？

○佐藤委員 地震のことが書いてあるんですよ。ハリケーンのことも書いてあるので。

○下坂氏 地震に関しましては、設計上地震を考慮した設計という形で、橋であれば地震荷重を考慮したもので設計してございます。ハリケーンに関しましては、ハリケーンがきたときの風雨、特に雨が短時間に非常に多く降りますので、それが河川に流入して洪水被害が一番典型的なケースかと思えますけれども、洪水に関しては、先ほど申し上げたとおりの対応で考えております。

○佐藤委員 ありがとうございます。

○二宮主査 よろしいでしょうか。

ほかには、この5番から10番に関してご発言おありの方はおられますでしょうか。

防災上の配慮というのは、「エ」国には一定の建築基準みたいなものがあるわけですか。

○北口 はい。

○二宮主査 それに従ってやるということですか。

○下坂氏 設計基準に関しましては、「エ」国のものがございます。中米地域で共有されているものがございますので、そちらを参考にとということになるかと思います。

○二宮主査 それは、例えばそれが非常に国際的な一般的なスタンダードに比べて厳しいから、あるいは緩いので、今回のプロジェクトに関してはこちらの基準を適用してとかということの議論は特にないのでしょうか。

○下坂氏 基本的には米国のアシュトと呼ばれる基準をベースに作成されている中米地域の設計基準ということになってございます。そういった意味では国際レベルの要求事項になっているという理解をしております。

○二宮主査 ここで委員ご懸念の項目についてはほぼクリアできるという判断ですね。わかりました。

次に移らせていただいてよろしいでしょうか。社会経済に関する基本情報とステークホルダー協議のところ、11番から20番までをまとめてよろしく願いいたします。

○北口 それでは、11番から20番について説明させていただきます。

まず11番と20番に関しまして、土地所有の状況、土地利用についてですけれども、土地所有者に関する正式な統計データや、サンミゲル市の農牧畜業の詳細情報は存在しませんので、これについては第2次現地調査にて詳細に調査する予定にしています。

別添の資料として付けさせていただきました参考資料2と参考資料3をごらんいただきたいと思います。しかし、「サンミゲル圏経済活動図」からもわかるように、農地は極めて少ない地域であるということがわかっております。また、サンミゲル市街地周辺の土壌の北部・東部は農業に適していないという状況です。また、家族からの海外送金に頼って生活している人も多く、放置されている農地が多いということが問題になっています。

サンミゲル市では、人口の6.5%が農業に従事しており、自給自足のための小規模な農業形態がとられています。主要作物はこのとおりで、経済活動についてはこちらに記載のとおりになっております。

13番、バイパス工事がもたらす市街地・バイパス道路近辺の交通量の予測については、先ほどの別添5に記載のとおり、このような需要予測の結果になっております。

14番、地域分断と地域住民の移動に関しまして、通勤・通学、水利用、土地利用、コミュニ

ティの場形成の四つに関して回答させていただきます。

まず通勤・通学については、歩道橋を渡る必要が生じる住民が想定される一方で、雨期の河川増水によって乾期と比較して通学時間が大幅にかかっている住民が、今回のバイパスの一部として建設される橋梁を利用するといった理由で、乾期と変わらない通勤・通学時間が確保できるという可能性が期待されています。

水利用については、バイパス沿線では、家庭井戸及び共同井戸を使用しておりますので、バイパス開通による給水活動への影響は限定的と想定されています。

土地利用については、放牧地と牛舎が分断される畜産農家があるということが想定されています。

コミュニティ形成については、先ほどのとおり歩道橋を渡る必要が生じる住民が想定されますが、日本のように水利組合、農家組合、共有地、共同掃除等のコミュニティ活動はないことから、こういった活動に影響を与える可能性は低いというふうに想定しております。

続きまして、ステークホルダー協議についてですけれども、今回のステークホルダー協議に関しまして、参加しているコミュニティリーダーの大半は農民です。彼らが土地の所有者であるということは確認しておりませんが、基本的にコミュニティリーダーは土地所有者である可能性が高いと思われれます。

16番の質問に対しては、「住民」に農業セクター関係者を含んでおります。

17番、バイパスの反対意見はなかったということに関しまして、今回、第1回ステークホルダー協議に参加いただいた方は、バイパス建設予定沿線地区周辺に居住する住民でございます。第2回ステークホルダー協議においては、今回の第1次現地調査で選定したバイパスルートに基づいて参加を呼びかけました。先ほど広範な人に呼びかけるということをご説明したとおりでありますが、その方々たちと協議し、改めて地域利害対立等について検討したいと思っております。

18番、交通需要管理について、ステークホルダーに情報提供するというので、そのようにいたします。

19番と20番、交通弱者への安全対策や社会的弱者、貧困層に対する対策についても、ご指摘事項を配慮した対応を検討したいと思っております。

以上です。

○二宮主査 ありがとうございます。

それでは、順番に社会経済に関する基本情報のところから、関連する委員の皆さんご発言をお願いいたします。

石田委員はよろしいですか。

○石田委員 ちょっと今考慮しています。先にお願ひできれば、よろしくお願ひします。

すみません、ということは、バイパスを敷設するにあたって農業を営んでいる人たちの割合というのは少ないので考慮しなくていけないけれども一定の割合以下であると、そういう理解でよろしいんですかね。

○北口 はい、いいと思います。

○石田委員 そうですか。小作民だとか土地無し農民はいないんですか。それもわからないですか。

○北口 すみません、これから詳細に調査したいと思っております。

○石田委員 第1回ステークホルダー協議に参加したコミュニティリーダーの大半は農民ですと。

○北口 ええ、農民もいらっしゃいます。

○石田委員 大半は……。

○北口 大半は農民で間違いありません。

○石田委員 バイパスにかかわるところに関連するコミュニティの大半は農村地帯ということですか。

○北口 ご指摘の……。

○石田委員 全体から見ると農民の数は少ないと、そんな感じなんですね。

○北口 はい。

○石田委員 わかりました。ぜひしっかりと土地所有も含めて土地無しとか農業の実態を調べてください。ありがとうございます。

以上です。

○松下委員 追加で。海外からの送金に頼って生活している人が多いと書いてありますが、そういう人は海外送金以外の収入というのはないんですか。

○下坂氏 非常に限られていると思います。例えば農業を営んで月に数百ドルの収入がある、同じぐらいの額というのが家族送金で簡単に手に入ってしまう、そういった状況が非常に典型的な機会だと思います。

○松下委員 はい、わかりました。

○柳委員 確認ですけれども、よろしいですか。17の意見を出したのは、事前配付資料の中に、事前にステークホルダー協議の中でも一般の住民に聞くと、まだ政治的にも不安定な要素がい

ろいろとあるので、とりあえず外しましょうという話がかかれていますが、外して、それで関係者に限定して、1回目のステークホルダーがあつて、その関係者というのはおそらくこの事業を推進する政府関係、州関係とか、行政関係とかがあつて、一部、地域のリーダー系の人だけをとりにあえず集めてやつたと、そういうふうに読めたんですね。

そういう意味では一般の住民の意見は聞いてないので、地域の利害関係の対立というところはありませんと書いてあるけれども、それはまだ聞いてないからいけないわけ。それなのに「ない」という前提で議論は、1回目はそういう形で進めたんでしょけれども、2回目以降は地元の生の声を拾ってくると多様な意見が出てくるだろうと思うんです。だから、地域の利害対立という項目でものを考えるのであれば、その点は十分に配慮してくださいというのが僕の意見です。

○北口 ありがとうございます。

○佐藤委員 私のほうから意見を。ステークホルダーというのは、利害関係者で考えますと、大半が農民であり、土地所有者である可能性が高いということなので、ある面、これはステークホルダーの会議になってないわけですね。ある特定の利害を有している人たちが主として入ってきているので、ぜひこのステークホルダー会議には異なるステークが入るような配慮は必要だと思いますし。「農民」という書き方ではなくて、所有者なのか、小作民なのか、土地無しなのかというのはある程度明確に書かれたほうがよろしいかと思います。

以上です。

○北口 ありがとうございます。

○二宮主査 今の点は含んでいただいて。よろしく申し上げます。

○北口 はい、含めます。

○二宮主査 あと、13、14あたりの佐藤委員のところはいかがでしょうか

○佐藤委員 13はオーケーです。14に関しましては、通勤・通学とか、水利用、土地利用、コミュニティ形成などの中での地域分断と地域住民にもたらす影響という形で聞かせていただいたんですけども、回答によりますと、土地利用に関しましては、放牧地と牛舎が分断される可能性がある。これについてはどの程度そちらのほうで情報をお持ちなのでしょう。

○下坂氏 今把握している時点では想定されるルート、現場踏査という形で通っていますけれども、ビジュアルに把握できる、例えば放牧地の境界線がバイパスと交差するような形になっていると、そこは分断されてしまう可能性があるといったようなことで、現在把握しているところでございます。

○佐藤委員 わかりました。ありがとうございます。結構です。

○二宮主査 そのほかの部分、ステークホルダー協議のところ、石田委員、この15番のご助言についてはよろしいでしょうか。

○石田委員 はい、特にありません。

○田中委員 ちょっとよろしいですか。13番の関係で、添付資料5というのは今日配られている参考資料のことを指しているのでしょうか。

○北口 はい、参考資料のことを指します。

○田中委員 そうすると、参考資料5-1と5-2とありますが、この読み方を教えてくださいませんか。説明していただけますか。

○北口 わかりました。

では、まず5-1ですね。これは2035年でバイパスを建設した場合と建設しない場合を比較しております。こちらで色分けされておりますが、想定される交通量を交通容量で除した割合を示しております。より数値が高いほうが混雑が想定されるということになっております。左側と右側を見たときに、赤とか緑、混雑がバイパス建設によって減るということを参考資料の5-1で示しております。

続きまして、参考資料5-2ですが、こちらも2035年の時点をあらわしており、こちらのパーセンテージは通過交通の割合を示しています。具体的にどういうことかといいますと、例えばバイパス4レーンケースのほうをごらんいただきますと、数値が低いところに関しては通過交通の割合が少ないということをあらわしており、市内の中で交通がストップしているということを示しております。なので、今回、通過交通が市内に入っていることが少なくなっているということを示しております。9とか5.8、4.2というもののほとんどは市内で止まるということなので、市内に入る車はこちらで止まっており、通過交通が市内に入ってきていないということを表すための図です。

以上です。

○田中委員 では、2点ばかりお尋ねします。まず、今ご説明があった資料5-2のほうですが、例えばバイパス道路でリング状につくりますよね。例えば20.8という数字が書いてあるところがありますが、右側のほうですね、バイパス4レーンのところ、20.8。これは20.8%が通過交通で、従って約8割の車はこの沿線では止まるということの意味しているんですか。

○北口 はい、そのとおりです。

○田中委員 なるほど。そうすると、バイパス道路沿いでも通過交通量が2割とか3割のところ

もあり、あるいは、89.7という非常に高い割合のところもあるわけですが、この2割、3割のところは、逆にいうと7割、8割はこの沿線で止まると。

○北口 はい。

○田中委員 なるほど。わかりました。

○柳委員 この参考資料の5-1から5-2で、バイパスの今度の案で出ているやつをこれに落としとくと。この図のところバイパスがどういうふうに通っていくのかというのがわかるといいかなと思っていました。先ほどこれも紹介いただきましたけれども。

○田中委員 この線がバイパスの線なのではないの、違いますか。

○柳委員 この線自体がバイパスの線なんですか。

○北口 はい、左側にない線は今回建設するバイパスです。

○松下委員 バイパスの28.9から突然89.7と、どうしてこう上がるんですか。ちょっとギャップが大きい……。

○北口 そうですね。

○田中委員 この89.7というのは、この路線はほとんどバイパスというか通過交通にしか使えないということなんでしょうね。9割の車は通過交通であるということですね。

○横田氏 これは市から大分南に外れていまして、いわゆるOBの交通量を計算上流したときに、こんな外れまでくる車はないんですね。大型交通しか、ここは路線通ってないし、絶対数の交通量が非常に少ないんです。5,000台とか6,000台ぐらいだと思いますが、これは我々も想定外で、もうちょっと走ってもらいたいところなんです。

○松下委員 それは市外に用事がない車も出入りすると。

○横田氏 はい。

○田中委員 よろしいですか。では、1枚目のほう、表側というか、5-1のほうですが、これは下の分母と分子があって、分母のほうは容量で、上の分子のほうは予測される交通量ということですね。例えば左と右で、赤字のところは、左のほうでは、Do Nothing Caseでは4万900台が、右側のほうの赤字のところは4万7,000台になるということは、交通量としては約2割近く増えますよと、そういう予測を立てているという理解でよろしいですか。そういうことですよ。これがバイパス側に行くのと、市街地のほうに入ってくるのに分かれて、2万5,000台、2万1,400台ですか、このように分かると。わかりました。

○二宮主査 ほかの委員の皆さんはよろしいでしょうか。今の11から20の項目のところ。18、19の私の上のところはこれで結構です。

佐藤先生、いかがですか。

○佐藤委員 18、19ですか。

○二宮主査 20番のところ。

○佐藤委員 20番。19番、20番の件ですが、二宮委員のご指摘等も踏まえまして、この中での小作農民とか、土地無し農民とか、あとは、社会的弱者と呼ばれているような人たちに対する対策に関しては、配慮した対策を検討するということなんですね。

○北口 はい、そのとおりです。

○佐藤委員 交通安全対策のことなんですけれども、これだけ大きな道路ができてしまうと、社会的弱者も様々なものがありますので、移動ができなくなってしまうということも、要は道路を渡ることができないということも十分あり得るかなと思っていまして、歩道橋ができるということも書いてあったと思うんですけれども、移動に関してはどういうふうにとらえていらっしゃるのですか。階段を上れない人たちとか、そういうのはどれぐらいいらっしゃるのか。

○下坂氏 今現在そこまでの人数は把握できていませんで、これから第2次の調査の中で、影響を受ける住民を1軒1軒回る予定になっていますので、そこで把握することになっております。

○石田委員 すみません、今、参考資料5-1のお話が出たので、この図の読み方をもう一度。今見ているんですが、5-1のほうは将来的にバイパスをつくと。バイパス側に逃がしたいわけですね。ただ、色だけ見るとあまり変わってない。まずぱっと見てあまり色が変わらない。バイパスが緑とか黄色とか赤になればうれしいと思うんですけれども、バイパスのほうは通過量はあまり多くなりません。とすると、このバイパスの効果は市街地のどういうところにあらわれることを期待されているんですか。

例えば特定の北部の箇所だとか南部の箇所だとか、南部の一部も4万5,200、4万3,400で終わるとまだ緑だし、若干オーバーキャパシティが残ると。それから、真ん中あたりの緑は消えているわけですね、青になっているから。この真ん中あたりを期待されているんですか。

○北口 そうです。真ん中あたりをまず……。

○石田委員 真ん中あたり、3万7,400とか4万3,400という、ここが一番問題、ボトルネックになっているんですね、今は。

○北口 すみません、どちらでしょうか。

○石田委員 バイパス4レーンケースというやつです。3万7,400と4万3,400で。

○北口 市内に入ってくる通過交通はバイパスを通らせるということです。市内に入ってくる交通量を減らすというのが今回の目的の一つです。

○石田委員 そうすると、効果として考える場合には、Do Nothing Caseの赤から折れて南側になっている4万5,100を4万3,400で割った部分がまず青に変わることが一つ大きな効果であると。そこを見ていけばよろしいわけですね。

○北口 はい、そうですね。あと、ほかにも今回お出しできていないんですけども、通過時間がどれほど短縮されるかというものも効果として考えております。

○石田委員 これは裏側のほうですか。

○北口 いえ、また別です。

○石田委員 時間単位当たり……。

○北口 例えば左側から18号線に抜けていく場合をシミュレーションで確認してみたところ、バイパスがない場合は47分かかるんですけども、バイパスを建設すれば8分とか、そういったふうに通る時間が減るということも、今回のこういったケースで、ここをバイパスすることの効果の一つとして今後説明していくことができると考えております。そして、ここの交通量が減るのも効果の一つです。

○石田委員 交通量が減ったかどうかの効果という話をする場合には比較の対象が必要だと思うんです。数字としては減った、伸びた、減った、増えたと言えらると思えますけれども、何に照らし合わせてどうだったかということは、費用対効果をいうには別のケースが必要だと思うんです。

例えば中米の似たような条件の国で、with、withoutの比較と考えられた係数と比べて、ここはどういう感じなんでしょうかね。ミディアムというか、中庸なのか、それとも結構効果があるほうなのか、それともやや低いような値を出しているか。日本でもバイパスをつくるけれども全然通ってないと。うちの近所でもあるんですよ、線形が悪かったのか。そういうところを含めてちょっと気になります。「効果」という言葉をお使いになられるのであれば、どこと比較した上で効果が高い、低いとしか言えないわけで……。

○北口 すみません、そういう意味におきましては、今回はこのDo Nothing Caseとこれを比較したときに、単純にかかる同じ目的につきましてビフォアアフターの話をしております。

○石田委員 わかりました。

○柳委員 ただ、参考資料の5-2を見ると、バイパスをつくることによって、バイパスを經由して沿道の道路交通の混雑度を高めるわけですね。

○北口 はい。

○柳委員 それから、バイパスをつくることによって、下のほうは89.7%とかなり混雑度が高

くなっていくわけですね。あ、通過交通の割合ですか。

○北口 89.7%の人が通過するという割合です。

○柳委員 通過するということは、逆に言えば混雑度にもかかわるわけですね。

○北口 これは総量の中の89.7%が通過するという……。

○田中委員 混雑度は1番のほうを見たほうがいいんだよ、5万4,000に対して5,500台しか走ってないから。

○松下委員 5%ぐらい……。

○田中委員 10%ぐらいかな。

○柳委員 もちろん容量に対してそれだけ通過するわけだから、通過するということはいつも車が走っているということですね。そういう理解じゃないんですか。通過するというのは通過交通量の総量は変わらないわけですね、ふえていくわけですね。今までは通っていないところを車が通るわけですね。

○梅永課長 ただ、それはキャパシティに対してどれだけの交通量かという比較の問題になってくるので、通過交通が多い少ないということではなくて、この今おっしゃっている39.7%のところは、5万4,000のキャパに対して5,500ですから、十分すいすい通れるという状況になっています。

○北口 この5,500台の89.7%が通過するという意味です。

○横田氏 通過交通という定義は、サンミゲル市を目的地ないしはサンミゲル市から出発する交通ではなくて、サンミゲル市を通過して、第三国からここを通過してまた別の国に行くとか、こういう交通を通過交通と呼んでいます。具体的には大きなコンテナトラックが国道をずっと通って行って隣の国に行ったりするんですけども、サンミゲルを通過するだけなんですね。それが通過交通と定義してしまして、市内交通ではない、大型の交通のほうが多いんですが、その占める割合が何パーセントだということを5-2で示しております。

○柳委員 ですから、バイパスをつくることによって、そのバイパスを使って、サンミゲルの市内には入らないけれども、周りに抜けていく交通量というのは当然ふえていくわけですね。この赤い字は混雑度が高くなるという数値ですよという説明があったので、30%を超えていくということは、5-2の資料の右の上に上がっていく36.2%というのは混雑度は高くなっていくと理解したんですけども、そうじゃないんですか。

○下坂氏 もう少し補足説明をさせていただいてよろしいでしょうか。5-1の色使いと5-2の色使いとで示している意味少し異なります。5-1で示しているのは、おっしゃるとおり混雑度、

赤が一番混雑度が高いということを示してございます。一方で、5-2で示しているのは混雑度ではなくて、この路線を通っている車が市内に入らずに通過していってしまうものなのか、市内から出るもしくは市内に入るということを示したものに過ぎませんので、ここで混雑度ということを示しておりません。

○間宮 先ほどのご質問のダイレクトな回答としては、北東側に進んでいく交通量として、絶対量としては、参考資料5-1のページをめくっていただいて、2万1,700台から2万1,500台と若干ながら減少しています。

○佐藤委員 5-1の南のほうも1万8,500台から1万6,200台に減っていますよね。増えた分はどこにいっちゃっているんですか。

○北口 増えた分と言いますと。

○佐藤委員 赤いところは増えているわけですね。

○北口 右側で。

○佐藤委員 左の。5-1の赤いところはふえているわけですね。他のところは変わらないか、減っていますよね。

○横田氏 申しわけないんですけれども、このリンクそのものはもうちょっと広域でやっております。バイパスがないときにはサンミゲルを通過するキャパシティが少ないもので。

○佐藤委員 ほかのルートを通ってくるんですね。

○横田氏 北を回ったり南を回ったりしているのがあるんです。ここで出ているバイパスの4レーンのDo Nothingの南側にまっすぐ下りていくやつ、この1万6,000と1万8,000の違いがどこからくるのか、今即座にはわかりませんが、ここの地域だけで単独で解析しているものではないので。同じ流入量の交通が入っているわけではない。大きな外縁で北側に抜けたりしている車があるので、これだけでは直接は比較できないという言い方もおかしいんですけれども。

○松下委員 時間をとってすみません。一つわからないのは、参考資料5-1の右側の図で、1番左側の赤いところが2万1,800に対して4万900ですが、次が2万1,800に対して2万1,400ということで、これはwithoutの場合は4万3,400のキャパシティだったものですから、キャパシティが減ってしまっているのはどうしてなんですか。

○横田氏 ごらんになっているところが違うと思うんです。4万3,400は4車線のほうの交通容量です。

○松下委員 わかりました。

○田中委員 後でまた質問しますけれども、要するにバイパスをつくることで、私なんかは全体の交通が増えるのではないかと。それで大気汚染とか、特に温暖化ガスが増えるのではないかとという予測を立てていて、そういう指摘もしたわけですがけれども、どうもそういうことはないというご回答のようです。後でまたディスカッションしたいと思います。

○二宮主査 今日出していただいた資料を、今、委員からもいろいろご質問がありましたけれども、わかりやすくというか、今、補足の説明があったようなことをどこかに解説を入れていただいて、こう読むんですよというのがあったほうが。多分これも同時に公表される資料になると思いますので、お願いします。

○北口 わかりました。用意させていただきます。

○二宮主査 では、また関連する議論が後のところであるようですが、補足部分はよろしいですか、とりあえずここまでのところ。また、スコーピングのところに関連する部分があると思いますので、先に進めさせていただきます。

では、21から42まで。ちょっと多いのですが、質問と助言に分かれていますけれども、おそらく双方関連すると思いますので、一気にかいつまんでポイントをご説明お願いいたします。

○北口 それでは、21から42まで説明させていただきます。

まず21番、居住地と農地、居住地と学校の分断についてですけれども、ご指摘の調査は必要だというふうに認識しております。既存資料がございませんので、現在調査中でございます。

22番、貧困層、農牧地における貧困層、小作、土地無し農民への影響についてですけれども、用地取得及び住民移転の対象となる住民に対して、再取得価格に基づく補償を実施するために、各家庭の経済社会調査を第2次現地調査で実施します。また、ステークホルダー協議の場において、各現地の生活環境及び住民ニーズを把握し、地域住民の生活向上に資する計画を検討したいと考えております。したがって、ご指摘の貧困層、小作、土地無し農民への調査については、本調査で網羅できると理解しております。

23番、24番、飲料水、農牧畜用水に与える影響につきまして、今回、切土がございますが、数カ所で、25m程度ですけれども、非常に区間が短いので影響は限定的だと考えております。

25番、水質、そして、29番の廃棄物でも同様のご指摘かと思いますが、今回バイパス建設によって発生する工事排水は施主の監督のもと、「エ」国の法律に従った方法で施工業者が適切に処分します。そして、道路供用後については、各事業者が「エ」国基準に従った処理を行った上で排水することになります。

26番については、ご指摘のとおりでした。修正いたします。

続きまして、27番、道路整備の派生的影響に関して、多様な商業施設が進出することが予想されるということですが、一番下の段落について説明させていただきますが、開発利益の配分については、ガソリンスタンドや、商業施設であれば、直接雇用の創出につながると考えております。その他利益の配分については、「エ」国の税制や社会保障制度を通して行われる配分に従うということになるかと思っております。

28番については、供用後の評価を「B+」に修正いたします。

29番については、先ほど説明したのと同様でございます。

続きまして、30番から42番までご説明させていただきます。EIAの調査の項目には貧困層への影響も含めることとしております。

そして、31番については、土地利用や地域資源利用の項の評価を「B+」に修正いたします。

32番については、火山と湿地、自然保護区は火山山麓に係る保護区であり、湿地が想定されますが、遠隔地でございますので、本事業による影響は想定されないと考えています。スコーピングの評価は「D」です。

動植物については、ご指摘のとおり、スコーピング表に追記いたします。

34番から40番に関しまして、大気汚染についてご質問をいただいているので、回答をご説明いたします。今回、バイパスの有無で比較した結果、1) ですけども、これについては事業によって改善されると考えられます。本調査の将来需要予測では、経済成長に伴い周辺地域の交通量が増加するモデルを採用しております。バイパスが建設されることによって通過交通が渋滞に巻き込まれず、高速走行ができるようになるということと、市内の交通渋滞が緩和されるということで、このバイパスの有りと無しを比較すれば、排気ガス排出量の相対的低減が図られると考えております。

一方で、地域全体の絶対的な比較ということで、交通量の増加による絶対的な排気ガス排出量、これは経済の成長とともに想定されるものですが、こういった絶対的な増加については、ほかのモードを含めた対応とか、地域の交通輸送計画や都市内の交通、都市計画というような、さらに大きな取組が必要になると考えておまして、この点は「エ」国にその必要性を働きかけていきたいと考えております。

3) については、局所的な、今はないところにバイパスが通るわけでございますので、バイパスを建設するところに関しましては、工事中は工事用車両の走行や工事用機械の稼働による排気ガスが排出されますし、供用後はバイパスを通行する車両の排気ガスが排出されます。

そこで、こちらをまとめまして、「大気汚染」については工事中の評価は「B-」を維持し、

供用後の評価は「B+」と「B-」の併記へ修正させていただきます。長期的に、そして地域全体をみると、バイパス建設をしない場合に比較して、排気ガス排出量は減少すると想定されますので、「地球温暖化」については「D」を維持したいと考えております。

残り二つ、41番、42番の項目ですけれども、大気質と騒音等の主要な環境項目に関しましては、EIA調査のベースライン調査で測定する予定です。「騒音振動」の項で大きな影響が生じる可能性があることに留意することということです。さらなる分析をして、騒音振動に係る影響及びその対応策について検討していきたいと考えております。

以上で終わります。

○二宮主査 ありがとうございます。

それでは、また順番にいかせていただきたいと思います。21から29のところの質問事項ですが、21から順番に関連する委員の方のご発言をお願いしたいと思います。

21、22、23のところ、石田委員、いかがですか。

○石田委員 21、22は調べてください。23は佐藤先生も質問されていますよね。限定的な影響があるんだったら「B」にしておけばいいんじゃないですか。「影響がない」だったらわかりますが、「影響は限定的だ」と書かれているのはちょっと気になります。影響はないとはっきり言われてなくて、影響はやっぱりあって限定的だというふうに読んでいいんでしょうか。そこら辺ちょっとわからないので教えてください。

○横田氏 僕がこんなこと言って悪いけれども、地下水脈などはまだ全然調べていませんのでね。

○石田委員 そうですね、まだ不明ですよ。

○横田氏 はい。だから、どのように。切土も想定される線形ですので、どういうふうな分断が出てくるか、何もないのか、ちょっと今断言はできません。

○石田委員 そうですね。じゃ調べていただくということでお願いします。

○佐藤委員 私も同じ意見です。

○佐藤委員 25に関しましては、一つ確認なんですけれども、ここで新規の商業地が予定されていますよね。

○北口 新規の商業地……。

○佐藤委員 新規の商業地、確か私が読んでいたときに、道路上にパーキングスペースと商業地ができたときに、道路が建設されたことによる影響ではなくて、パーキングエリアと商業地

がもたらす環境負荷というものをどれぐらいここで配慮されているかということを知りたいんですけれども、そこら辺の検討。文章の中に新規商業地があるということが図にかいてあったんですよ。その環境配慮に対する指摘だったんです。

○北口 今回のバイパスが建設された後にできる新規商業地についての対応ということでしょうか。

○佐藤委員 はい。おそらく大量の車がそこに止まって、排水から廃棄物が出てくる可能性があると思うんですね。それが大量の車がくればくるほどたまっていくわけですよね。そこら辺の環境配慮の視点というのが書いてなかったのが気になっています。

○北口 そうですね。こちらは回答してあるとおりになんですけれども、今回のこの調査の中で具体的にこれについての対応は、供用後ということになりますので、それは事業者が適切に法律に従って対応するというように考えております。

○佐藤委員 ですけども、商業地をつくるということは、バイパスの中でも道ができるわけですよね、商業地に入る。そこがひとつ想定されて、入っていくわけではないんですか。どこかで私、読んだんですけども。

○北口 すみません、どちらに新規の商業地という記載が……。

○柳委員 北側のところに商業地域ができることが書かれているんですよね。バイパスをつくと北側のほうにそれをつくと。僕も質問したんですけども、こちらのほうにバイパスを振るのは、商業地域の計画があるから、そちらにバイパス道路を振っているんじゃないですかということがあったので、そういった質問をしたんです。

○北口 それでは、46番を少しご説明したほうがいいかなと思うんですが。確かに地図の中で商業地というものが、計画地域というものがあったんですけども、今回はそれは考慮には入っていません。なぜかという、この案は住宅都市開発副省が策定しているものなんですけど、現時点では法的効力も持っていませんし、商業地化の具体的な計画もなされていないということから、これについては今現在考慮していないという状況です。

○佐藤委員 事前の配付資料の25ページの図8-4に商業地化計画予定地というのがかいてあるんですけども、予定されていないということですか。

○北口 具体的な計画は進行していないという……。

○横田氏 土地利用計画ではそういう考慮はされている。

○北口 土地利用計画としてはそういう考慮はされているが、具体化はされていないと。

○横田氏 ちょっとわかりづらいかもしれませんが、公共事業庁の中の住宅都市開発副

省という副省があって、そこが、作成した都市計画案の中に書いてあるこの絵に、商業地区を想定した地域をかいてあるということなんですね。将来こういう構想を彼らは持っているのかもしれませんが、我々が今現在これが最適案だと思っているルートとは多少外れている。ただし、あそこは18号線沿いなので、18号線沿いにだんだんいろんな設備ができてくることは理解できるというぐらいしか、今は発言できないんです。

それと、我々もバイパスの中にサービスエリアのようなものは必要だと考えておりますけれども、その設計には当然いろんなことを考慮した対策を盛り込みたいと思っております。

○佐藤委員 その商業地がこの案件とは外れていることは私も理解できるんですけども、都市整備計画とこの道路計画との整合性はとられているものなんですか。

○横田氏 担当者と話をしながら進めておりますので、整合がとれているというか、納得をして了解を得ていることだと思います。

○佐藤委員 ありがとうございます。

○早瀬委員 こういった地域開発計画というのは、ある意味では都市計画でしょうけれども、質問なんです、こういうものの作成の過程に市民の参画というんですかね、市民委員会みたいなものは、アメリカなどではそういうのをつくってやっているようですけども、「エ」国の場合はどうなんですか。あるいは、この計画そのものが市民にどれぐらい公表されているのかというのは。

○下坂氏 我々はこの報告書をいただいて、それを読んでいるという状態ですけども、そこで把握できていることは、中央政府として公共事業省の中の住宅都市開発副省が担当しているに対し、サンミゲル圏では、サンミゲル市、それから五つの市があるんですけども、市のレベルで議論されていることは確認しております。住民協議等を実施した記録も残っていますので、そういう形での意見の取り入れはされているという理解をして問題ないと思います。

○二宮主査 そうすると、この事業の中ではまだ将来的に具体的にどうなるかというのはわからないけれども、交通量がふえて、人の通過もしくは人の集積がおきる可能性がある道路の両サイドに、例えば商業地ができるということが将来あるとするならば、どうなんでしょう、助言としては、この中ではそこまでを含まないほうがいいのか。また後でも議論になると思うんですけども。

○早瀬委員 そこは累積的な影響というのは考慮すべきという基本的なスタンスですね。

○北口 今回は今想定しているルートで地形的に大規模な商業地ができることはあまり想定できないということはわかっておりますが、その接合点といったところについては出てくる可

能性があるかなと思っております。

○二宮主査 そういったことが起きたときには、25番の佐藤委員のご懸念のようなことが生じるわけですね。

○佐藤委員 25と29ですね。

○二宮主査 はい。

○北口 そういった場合に、右側に書いてあるような施工業者とか事業者による適切な法律に沿った処理ということでは足りず、また何かプラスアルファで、今回の調査でということになるんでしょうね。

○二宮主査 ここの基礎資料、我々が参照した資料の中に商業施設という位置づけがありますので、当然目にして助言なり質問をするわけでしょうから。また、それは後でどういう形で盛り込むかということについてご意見を賜りたいと思います。

25までいったんですかね。それと関連で46のところにも触れましたけれども、26の私のところは修正していただけるということで、これで結構であります。

27、28、29のところはいかがでしょうか。

○早瀬委員 27のところなんですけれども、これもさっきの項と関係が深いんですが、道路の接合点あたりに土地を持っている方がおられたら、土地の値段は値上がりする。この計画あるいはこの開発の利益というものをその方は享受するんですけれども、そういったものが逆にさっきの排水の、都市施設に対して今度は何らかの法的な負担で下水道をつくったりしなきゃいけないことが出てくるかもわからない。この開発の利益が土地所有者にいくんですけれども、それをリターンするような法的なところ、そういうようなことが必要なのではないかなという気がするんです。

特に土地所有の制度がよくわからないんですけれども、もしこのあたり大地主と小作民というような関係だったとすると、土地所有者だけが開発の利益を独り占めしてしまって、社会的な格差の問題が生じてくるのではないかというようなことを懸念するんですね。開発の利益を、このあたりを都市化するということであるならば、都市のインフラ整備のニーズが出てくるかと思うんですけれども、そのあたりのことについても、向こうの国内の制度の問題もあるんでしょうけれども、一つはその制度で解決するという方法があって、もう一つはステークホルダー協議ですね、これからやる。ステークホルダー協議の中で、先ほどおっしゃっていたような、ここに関係するようないろんなステークホルダーの方が自由に物を言えるような協議の場が必要だと思うんですけれども、そのあたりがちょっと気になっております。

○北口 今いただいています助言の53番にも関連するかもしれませんが、いろんな経済的な影響についてはステークホルダーから意見を聞いて、経済的な負の影響、経済的な便益の分配においても協議していきたいと考えております。

○二宮主査 そうですね、53のところは後ろのほうの助言のところとも関連しているわけですよ。その辺と合わせて何らかの形で助言を盛り込むという形になろうかと思えます。懸念されている委員の方が多いので、後で整理させてください。

28、29のところはいかがでしょうか。

○田中委員 28は結構です。

○佐藤委員 29も、先ほどの指摘等を踏まえて後でまだ指摘させていただきます。

○二宮主査 では、助言のほうに移らせていただきます。関連すると思えますけれども、30番から順番にですが、いかがでしょうか。

特に大気汚染、地球温暖化というところで共通の助言があるので、34のところから。まず、30から33のところでご意見等おありでしたらいただきたいんですが。

私のところ、32のところは地理的な距離感というのがわからないんですが、自然保護区は火山に関する保護であるということで、ずっと南の離れたところだという理解になるんですね。

○北口 はい。

○二宮主査 これも考慮しなくていいと。

○北口 はい。

○二宮主査 わかりました。じゃ、それはそれで結構です。

○田中委員 31のことでちょっとお伺いします。ここは、評価のこともさることながら、雨水排水対策のようなものをつくる必要があるのではないですかという指摘なんです。それはこの道路計画に盛り込まれているのかしら。

○北口 はい、盛り込まれております。

○田中委員 わかりました。そうすると、雨期対策、雨期のときに冠水しないとか、そういうことがあるんだと思うんですね。

○北口 先ほどの自然保護区については、9ページに地図がございますので、そちらをご参照いただければと思います。

○石田委員 大気汚染のことでよろしいですか。

○二宮主査 じゃ、30番の。石田先生のところは22の回答参照ということですがけれども、よろしいでしょうか。

○石田委員 はい、私はそれで結構です。

○二宮主査 よろしいですか、そこの関連ということで。

33もよろしいですか。

○田中委員 はい。またこの指摘はさせてもらいますが、評価のところこういう内容を指摘してくれたので、これでいいと思います。

○二宮主査 そしたら、35から40までですかね。「大気汚染」のところたくさんご意見をいただいていますので、ここについてご発言をお願いしたいと思います。

○田中委員 各委員からいろいろ出ていますが、指摘しているのは評価をもう一回きちんすべきではないかという話と、対策をきちんとするべきではないかという二つの内容があって、これは評価の話で受け止めているんですね。ですから、考え方をもう一回整理したほうがいいのではないかというのはご回答を見て思ったところです。

例えば私が指摘しているような評価の話がありまして、37番とか、あるいは、ほかの委員からも出ています34番とか。こういう評価の話は評価の話でいいと思うんですね、スコーピングに評価づけをもう一回見直してくださいねという話。そうではなくて、大気汚染対策、あるいは、温暖化対策が必要だという、例えば35とか36、あるいは、38とか39、こういう話は対策の話ですので、これはこれでまたきちんに対応していただかないといけないと思います。

よろしいですか、私が言うことではないかもしれませんが。

○北口 ご指摘のとおり対策についての視点が抜けていたかと思いますが、大気汚染、どうなんでしょうか、何かありますか。

○下坂氏 道路工事をするとき樹木を切ってしまうということもありますし、そういった意味で緑化をするというのはひとつ直接的にはあるかと思いますが、そのほかにも政策レベルで全体としてどういった交通政策をとっていくのかというのを、我々の調査の中で、提言ということまではできないと思いますので、事例紹介等といった形で情報共有する程度までなのかなというふうに考えております。

○田中委員 道路緑化とか、あるいは、中央分離帯の緑化とか、後でも項目が出てきますけれども、ぜひそれは必要だと思います。

それから、評価のことについての事業部からご回答の中で、大気汚染については、工事中は多分「B-」で、供用後は「B+」と「B-」が両方ありうると。それでこういう併記に修正された。これはこれで一つの考え方だと思うんですが、前提でこの三つのケースを分けていますね、地域全体でどうなるかというのが、バイパスをつくった場合とつくらない場合の比較、それから、

絶対的にどうなるか。多分これは経済発展とともに増えてくるということ。それから、局所的なという、この三つのケースを押さえていますよね。

ちょっとこの説明でわからなかったのは、将来的な動向というんですか、2) のケースですね。つまり地域全体として絶対的にどうなるかというのは、ご回答の中で「この事業の範疇で扱うのは困難と考えますが」とあるんですが、先ほどの資料の5-1で予測交通量が示されていますけれども、この予測交通量にはそもそも将来的な動向を含めてある程度伸ばしているんじゃないんですか。繰り返しますと、参考資料でいただいた5-1の2035年の数値データは、このケースでいけば、1) 、2) 、3) の何を指してつくられているんですか。

○北口 これは地域全体の絶対的な比較ということで、年率3.5%の増大を見込んだ需要予測結果が表5-1ですし、その場合のwith、withoutというものを表5-1で示させていただいております。

○田中委員 そこで言えば、1) 、2) の二つのことを読み込んで資料の5-1がつくられているという理解ですが、それでよろしいですか。

○北口 はい。

○田中委員 そうすると、7ページの2) の「事業の範疇で扱うのは困難と考えます」と、この意味がどういうことなのかちょっとわからないんです。

○北口 年率3.5%という仮定に今回のプロジェクトをしても変化はないということです。それは前提条件として置いているということです。

○田中委員 「事業の範疇」というのは、事業計画としてそれは予見しているわけではないんですか、事業計画としては年率3.5%で経済発展していく、あるいは、交通量を見ていくと。そういうことを前提に事業計画はつくられているわけですよね。

○北口 そうです。

○田中委員 ですから、2) の意味はそういうことでいいんじゃないでしょうか。地域全体の絶対的な比較というのは将来交通がそういうものであらかじめ設定していると。そういうことではないかと思うんですが。事業計画の範疇で操作できるかどうかという意味では、操作できないけれども、事業計画の前提としているということは間違いはないんじゃないですかということでもいいですよ。

○北口 はい、そのとおりです

○田中委員 問題は絶対交通量はふえるという前提があると。バイパスをつくることによって利便性は高まって走行速度は上がるんですね。上がるんですが、交通量はふえますよ。その

相殺をどうみるかという話を書いてあるわけですね。交通量がふえることと速度が上がること
によつてのマイナス面とプラス面をどのように相殺しますかと。結論は両方ありうるというこ
とですか。「B+」と「B-」を併記するという意味はどういうことですか。

○北口 大気汚染については、3)の局所的には「B-」と。今まで道路がなかったところに道
路が通るわけですので、そこについては環境の影響が悪化するということで「B-」。大気汚染
については「B+」というのは、効率的になることによつて大気汚染が減ると、混雑が減るとい
うことで「+」と書かせていただいたと。

○田中委員 そうすると、温室効果のほうは「D」ですから、ほとんど影響がないという評価
ですが、それを維持するというのは、全体からみるとそれは相殺して±0になるということだ
ということですか。

○北口 そういうことです。

○早瀬委員 今後の物流のニーズを考えたときに、将来的にはニーズがどんどん高まっていく
わけで、渋滞の緩和によるメリットというのは一時的なものであるもので、この事業をすること
と将来の物流のニーズとを考え合わせると、マイナスの面がもっと大きくなっていくというこ
とは当然予想できるのではないですかね。それをこの事業で全部責任を持って対策をとれとい
う趣旨ではないんですけれども、道路をつくることによつて問題がないと言われると、そうで
はなくて、将来物流のニーズが出るということに対して、「エ」国に対して警鐘を鳴らしてお
くこと。今後の対策についても十分な今の時点での長期的な見通しに基づいた検討が必要であ
ると、そのあたりのことは強くここで表記しておく必要があるのではないのかなと。

この温暖化の評価について、「D」というのがどういう趣旨なのかよくわからないですけれ
ども、今後の検討課題としての重要性という意味からは重要な項目の一つであると考えている
んです。田中委員のほうから「対策とはちょっと別だ」と言われたんですが、私はあまり変わ
らないと思つていまして、対策の部分については、今回の事業に関係する事業者ができる範囲
で対策をとればいいことであつて、そういう趣旨からいくと、温暖化の問題を受けての対策と
いうのは、事業者が責任とれるものは非常に限られているとは思ふんですけれども、そうい
つた見通しに基づいた将来的な温暖化対策についての必要性は、十二分に強調しておいていただ
きたいなと。

こういうふうによつて道路をつくることによつてふえていくわけですから、ほかのモーダルシフト
ということは今考えているわけですね、日本でも。そういうことも含めた「エ」国での定期
的な対策が必要なんだということについては、もうわかつておられるとは思ふんですけども、

そこは抜きにして語れない問題ですから、何度でもそこは記述しておいていただきたい。そして、事業者のできる範囲で対策については十分なものをとっていただきたいと思いますね。だから、「D」というのがどういう意味なのか。問題の大きさそのものからすると……。

○北口 「D」といいますのは、全体の地球温暖化という傾向の中で、今回のプロジェクトがそこまで大きな寄与をすることはないということで、「D」にしております。

○早瀬委員 一時的には。でもきっと便利になる。どんどん便利な道路をつくるということになると、道路の寄与率が増える、あるいは、道路に対する依存度が増えるということになってくるわけですね。クルマ社会がどんどん広がって。

○北口 そうですね。そういう意味では、2) の回答にも書かせていただいておりますが、ほかのモードを含めた全体の傾向に対してどういう対策ができるかというところは、ここでアイデアとして……。

○早瀬委員 そうなんです。これでいいんです、2) のところでできることに関してはこれで私もいいと思っているんですが。だからといってこの問題が軽い問題であるという評価ではないだろうということです。「D」の意味がどういう意味なのかもうちょっと……。

○松下委員 早瀬委員と全く同意見です。「D」と書くといかにも問題ではないと、そういう評価ですね。だけど、よく聞いてみると、「D」の前提として、そもそも経済発展なり、あるいは交通量の需要を年率3.5%想定していて、その想定自体、私は問題があると思うんですが、それはとらないとして。そういう想定の下で交通需要がふえた中で、バイパスがある場合とない場合を比較すると、それほど差はないと、トータルで。そういう評価だと思うんですね。

それ自体が、そうかもしれないけれども、一般的には道路をつくることによって新しい交通需要が生み出されて、交通がふえていく。これは過去の経験から相当程度確実なところなんです。そういったことも留意点とか、それからまた、直接の道路事業で対応できない部分としてはもちろんありますが、国全体の交通総量の管理とか、あるいは、モーダルシフトだとか、そういう違った形の対策をちゃんと強調していくことは必要だと思います。

○北口 そうですね、ご指摘のとおりかと思います。今回、バイパス道路の建設ということでして、他の交通機関から道路のほうに振ってくるというような他の交通機関もないので、他の交通機関からのモーダルシフトとか、この道路ができることによって新たな需要が発生するというところは、バイパス道路の建設ということではあまりないのかなと思っておりますが、ご指摘のとおりそういった重要性についてはあるのかなと思っております。

○柳委員 参考までに。平成22年3月に環境省が「道路事業における温室効果ガス排出量に関

する環境影響評価ガイドラインというのをつくっているんですが、ご存じですか。それを参考にさせていただければいいと思いますけれども、環境保全措置を講ずるときに、建設段階の環境保全措置で環境負荷の少ない工法の採用とか事細かく、存在供用時における環境保全措置のときの自動車走行に対する環境保全措置とか、何を配慮して事業をやればいいのかというようことについて、かなり細かく検討され報告書がガイドラインとして出ていますので、ほかの国でやるときにもそういうのを参考にさせていただいて、できるだけいい事業をやっていただかないといけないので、ぜひそれはごらんになって参考にされるといいと思います。

○田中委員 もう一回言いますと、この委員からの質問なり助言は、評価に関すること、対策分野に関することなんです。これを一括して答えたのが以下のものかということですよ。もちろんそれは連動はします。ですから、こういう一覧表のスコーピング評価をもう一回見直してくださいという話と、その上で対策をきちん講じてくださいという話がありますねということですね。いいですよ。

その上で、温暖化について言えば、先ほど北口さんがお答えになったのは、このバイパス道路事業でふえるCO₂の量というのは、地球の温暖化の総量で年間七十何億トンとか、今七十何億ギガトンとか、出ている量からすれば、それは確かに誤差範囲ですよ。だけれども、対策の一つひとつでCO₂を出さないほうに、事業や仕組みをできるだけ変えていくというのが温暖化対策の考え方で、そういうことを配慮しなくちゃいけませんねという指摘なんですよ。

ですから、地球全体の温暖化、効果ガスの総量から見れば、0.000何パーセントぐらいのものだからほとんど影響ありませんと、「D」評価しちゃうというのはいかがなもの。絶対量から見ればそういう量を出していくことになりますので、そこはちゃんと評価したほうがいいんじゃないですかと。評価の側から言えばそういうことですね。それから、対策は今、柳先生おっしゃられたように難しいと思います。中長期的にはモーダルシフトとか、そういうことになるんでしょうけれども。ということです。

○二宮主査 今、委員の先生がおっしゃったことで大体整理がついたなと思うんですけども、必要な道路を整備することで、一定の交通需要の増加という効果を持ってしまうということはあるので、当然、交通量が増加すると、それに対する増加関数で大気汚染物質もふえていくわけですから、地球温暖化物質、温暖化ガスも同じ理屈でふえていくということになると、両方の評価が違うということは辻つまが合わないと言いますか、すっきりしない表現になってしまうと思いますので、温暖化のところはもう少し見直していただいたほうがいいのかなという気がします。

そういう前提、そういうロジックで助言をするということになると、地球温暖化というところが「D」で、大気汚染が「B」という差をどこかで納得させるような説明ができないといけないと思いますから。

○田中委員 最後に。参考4を今回お示しいただいていますが、このことに関連していいですか。

○二宮主査 はい。

○田中委員 真ん中辺に棒グラフが二つありまして、SPMとNOxになっていますが、どちらがSPMで、どちらがNOxですか。縦軸と横軸でそれぞれ入れ違っていますね。縦軸と横軸とそれぞれ、NOx、SPMどちらも。ちょっと確認してください。

○北口 すみません。

○田中委員 その上で、5割削減のところ矢印がありますが、例えば平均速度がバイパス開通後は60から80kmぐらいに上昇するという意図でこのようにグラフに示しているんですか。60から80というところに矢印がついていますね、5割削減という。

○北口 これは20kmが60から80kmになったら5割削減と。

○田中委員 これは資料で出すときに、バイパス道路が60から80kmに改善するという意図でこういうふうに表示しているわけではないんですか。

○北口 そうではないです。

○田中委員 これを参考資料で出すと誤解を招くんじゃないですか。60kmから80kmで走行速度を想定しているのかと。そういうことではないんですか。そうでもないんですか。これはどこかのホームページから持ってきただけの話ですか。

○下坂氏 資料のソースはホームページから、国土交通省のものですが、設計速度が今80kmでやっておりますので、実際の平均速度、ある程度の車両が通る状態で70kmとかでオペレーションされることになるということを想定しています。

○田中委員 すごいですね。結構速いですね。

○下坂氏 そうですね。

○田中委員 現況では20kmぐらいなんですか。

○下坂氏 ピーク時の渋滞、市内の渋滞があるところでは20km、もしくはそれよりも低い速度制限をされています。

○田中委員 わかりました。

○石田委員 中南米は結構飛ばしますよね。こういうのを持ってこないで、80とか100とかを

書いているんです。100kmぐらいでみんな飛ばしていますから。特に4車線にすると飛ばしますよね、ガンガン。

○梅永課長 本当は捕まるはずなんです。今回の設計速度が80ということで押さえていますので、本来はそういうオペレーション、そういう速度で走行するべきではない。

○石田委員 オフィシャルでは80までと。はい、わかりました。

○柳委員 この図はホームページと全く同じですよ。

○田中委員 そうですか。じゃ、NOxとSPMの入れ違いも一緒ですか。

○柳委員 一緒です。

○田中委員 じゃ、これは国土交通省のホームページがよろしくないんだね。そうですか。

○二宮主査 それ以外に関連するところでご発言はありますでしょうか。何となく論点というか整理点が見えてきたような感じですけども、このスコーピングのところですが。

○北口 地球温暖化の評価についてなんですが、今は「D」評価にさせていただいてまして、今回これをやることによってCO₂が減る量と、今後先ほど想定される3.5%という増加を見込んで、やった場合とやらない場合を比較したら、CO₂の排出量は削減されるという予想が立っているんですけども、そういった場合についても評価「D」ということになるのでしょうか。

○田中委員 予測の数値は出せるんですか。計算上出せるんですか。

○下坂氏 そうですね。

○田中委員 先ほどの交通量のデータがありますね、参考資料の5-1。それと、資料4にあるような速度の改善によってCO₂の総量が減ってくると、その二つですか。

○下坂氏 速度も考慮した排出の原単位を掛け合わせて算出ということになります。

○佐藤委員 先ほど早瀬委員から指摘があったと思いますが、一時的に減少しても、最終的に交通量が増加していけばふえるわけですよ。ここら辺の時間軸をどうとらえるかというのは考えておかないと。

○田中委員 2050年とかね。

○下坂氏 その比較の対象なんですが、今のwithoutプロジェクトのケースとwithプロジェクトのケースで、どちらも3.5%年率で伸びていくという前提でモデルを作成しております。その場合に、3.5%でバイパスをつくらなくて、20年後にたどりついた場合のCO₂排出量と、バイパスをつくって20年後になった場合を比較した、20年たった時点での比較をしたときに、バイパスを建設したほうが若干CO₂の排出量は少ない。

○佐藤委員 20年ではね。20年という時間の中ではそうだといいことですよ。

○下坂氏 そうですね。それは今のモデルでいくと将来にわたっても同じ傾向が続いていくという形になると。

○佐藤委員 その後、その車が増加する可能性はあるわけですよね、20年後以上のことは。

○下坂氏 ございますけれども、今使用しているモデルに関しましては、バイパスを整備しない場合に関しても、交通量自体は経済発展とともに伸びていくという前提になっておりますので、同じ期間後に比較すると同じ結果が……。

○佐藤委員 withとwithoutで比較するということですね。

○下坂氏 そのとおりです。はい。

○早瀬委員 そうすると、交通量自体はwithとwithoutで全く変わらないという予測になっているわけですね。要するに、道路の負担率……。

○下坂氏 同じです。

○早瀬委員 だから、その辺の前提条件が、非常に恣意性があるといったら失礼ですけども、人によって変わりうるものですよね。もちろん将来予測というのは正しい値は出るものではないので、不確実なものも含んでいるわけですよね。そうなってきたときに、もし減るとしても、じゃふえたらどうするんだという議論に発展していくわけですけども、その辺の不確実な部分をアセスメントの段階でどういうふうに処理するのかという問題ですよね。

○石田委員 その予測のモデルの精度というのはどの程度なんですか。3.5%……。

○佐藤委員 将来はわからない。

○石田委員 わからないですよね。だから、そこに不確実性があるわけですよね。

○下坂氏 それはそのとおりかと思いますが……。

○石田委員 そうなんです、それはそのとおりなんです、不確実性。片や地球温暖化とか気候変動については、確実性が重要視されているわけですね、異論もありますけれども。私たちとしては、そこは佐藤委員もおっしゃった長期で見てほしいということと、ほかの事例や今までの議論でのケースなどを踏まえて道路をつくると、どうしてもそこに集中して量がふえるということで、予測を裏切られることもあります。

国全体のマクロとしては3.5%で経緯するんでしょうけれども、そこだけ20%、30%増えることは考えられなくもないということで、「D」というのはアンダーエスティメートじゃないと、楽観的シナリオじゃないかというのが皆さんのご意見じゃないかと思うんです。放射能の話をしているみたいですけども、楽観的シナリオ、多少は幅を持たせて評価をしたほうがいいんじゃないでしょうかね。ただし、ほかの委員の方も最前からおっしゃられているように、

対策まで私たちが考えるかどうかはまた別問題、不明ですよね。ただ、指摘はしておいて、評価は懸念があれば、その懸念を含めた評価にしておくべきではないでしょうかね。

○青木 ありがとうございます。常に安全面ですっておけばというと、評価自体があまり的確なものではなくなってしまうおそれがあるので、なるべく精度を高める必要はあると思うんですね。今おっしゃった3.5(%)がどのくらい確度が高いのかというのは正直読めないところがありますし、アンダーエスティメートかオーバーエスティメートかというのはなかなか評価がしづらいところだと思います。

一方で、モデルとしている以上、ひとまず3.5と決めたのであれば、それでどうなのかを見たときに、あとは、ご指摘のあったようなバイパスができたときに本当に3.5のままなのか。できたことによって交通量が増える、3.5ではなくて3.8になる。議論は平行線をたどっていくのではなくて、バイパスをつくったほうが交通量の増加はより高くなっていく可能性があるのではないかというご指摘をされているわけですよね。

ですから、今回、例えばCO₂の量で比較をして、with、withoutで減少するという判断をするのであれば、どのくらいのパーセンテージまで上振れをしてもその範囲におさまるのかという計算は成り立つのかかもしれません。いずれにしても、今回「D」としたことがアンダーエスティメートなのかということころは、正直、とったモデルの確度についてどう評価をするにかかってしまうので、そこはどう調べるかという……。

○北口 ちなみに、誘発交通について説明をしていただけますか。

○下坂氏 ご指摘の点について簡単な解析を試みたんですが、バイパスを整備した場合に全体、市内、それから、バイパスが整備されることによって外国から通過交通がふえるというようなシナリオをつくって、それがどれくらいふえたときに、バイパスを整備することによって削減されるCO₂の量を相殺してしまうのかという形で、二つのシナリオ検討してみました。

まず、外国からの通過交通がどれだけふえるとCO₂削減量を相殺してしまうのかということころでは、約8%上乗せされるとCO₂排出量は相殺されてしまう。それを市内交通で見た場合、市内交通は将来非常に渋滞が激しくなる、それがバイパスを整備することによって多少空くので、渋滞を嫌って車を使っていなかった人たちが使うようになるということを仮定した場合に、どれくらい量がふえると相殺されてしまうかということに関しましては、今現在3.5%の伸び率で予想していますが、それが5%の伸び率になると、4割増しぐらいですか、40%前後上乗せされると相殺されてしまうということが、非常に概略ですけども、無視し切れないところがございます。

○田中委員 今回の説明は、バイパスをつくると4割ぐらい、バイパスがないときよりも交通量はふえるという前提で計算しますという話ですか、計算しましたという話ですか。

○北口 計算しましたという、計算結果です。

○横田氏 逆です。相殺するのは、どのくらい車がふえたら相殺されるんだろうかという逆算をしたらば、市内交通では4割、大型車の通過交通が8%ぐらい、誘発交通として伸びちゃったらば、緩和されるよというのはチャラになって、それ以上ふえたらばトータルではふえていってしまうと。

○早瀬委員 1割なり2割なり誘発する交通量が出ると、渋滞が今度はどう増えるのかというのは評価できていないんですよ。

○横田氏 それは現在しておりません。CO₂の関係で一生懸命検討させていただいております。

○早瀬委員 交通量に

○二宮主査 ここは表現ぶりをどうするかということになるんでしょうけれども、この案件だけではなくて、道路に関する案件で同じような議論をずっとしてきて、大気汚染物質にしても、地球温暖化物質にしても、モータリゼーションを拡大していくことで様々なところで外部経済としての様々な問題が起きてきているので、それを事前のアセスで見極めましょうと。それから、プロセスの中に組み込んで何らかの対応をしましょうというのが、助言委員会の趣旨だと思いますので、ここで「D」になったとか「B」になったということ自体は、極端にいうとどちらでもいいという語弊があるかもしれませんが、全体として、援助するときその進め方に対する日本国としての考え方として、どういうことを重視するかと、そういう議論だろうと思うんですね。

したがって、それはこの案件に限らずなんですけれども、非常に不確実性の高いことを殊更に前提条件としてきちっと出しましたというようにしても、たとえば70年代、80年代の日本の国土計画が人口がふえることを前提につくって現状と合わなかったということと、同じようなことがおそらく起きてくるだろうということなので、道路中心の交通ということを前提に経済が発展していけば、当然それとの増加の関係性で、様々な汚染物質や温暖化物質もふえていきますよと。ですから、計画が必要なんですよと、そういうような助言という形にならざるを得ないんだろうと思うんですね。

だけど、一方では、こっちは「B」で、こっちは「D」ですよとなると、助言としておそらく中身の整合性がどうかということになると思うので、そこをどう論旨の一貫性を持った助言

にするかここら辺が一番大事なところかなという気がいたします。ですから、どうしても「D」という判定にこだわられるということであれば、それをうまく説明する様々な材料を載せて、どういうふうに盛り込むかということになるのかなと気がいたします。

ちょっと時間的に押していますので、あとは事前の文言のところでも合意を図っていくという形で整理をさせていただいて、代替案比較以降の43から53までのところに移らせていただいてよろしいでしょうか。

○北口 それでは、最後のパートになりますが、43から53番についての説明をさせていただきます。

まず43番ですけれども、代替案検討のポイントには住民移転の規模があるということで、ご教示願いたいということではいただいていますので、右側に示しています。CA1-R18の区間については、代替案1では約10世帯、代替案2では約50世帯、118-1号線では、代替案1は7世帯、代替案2では10世帯、1号線-17号線では、代替案1では0世帯、代替案2では20世帯、こういった規模になっております。

そして、44番、45番ですが、それぞれの区間を代替案1のほうに優位性があると判断された根拠ですけれども、区間2については土工量と住民移転の数の比較において代替案1に優位性があると判断しています。そして、区間3については、住民移転の数の比較と1号線との交差点の接続しやすさにおいて代替案1に優位性があると判断しております。

46番、代替案の検討で南側ルートより北側ルートを中心に選定しているのは、北側ルートに商業地化計画地域があることがポイントになっているのかということですが、こちらは先ほど説明させていただいたとおり、商業地化計画は法的効力は持っておらず、計画も具体化していないという状況があります。北側ルートを選定した理由は一番初めに説明させていただいたとおりです。

47番、スコーピング案は代替案2しか明示されていないが、代替案1のものは検討されていないかということですが、スコーピングについては第1案、第2案の候補地の現地踏査を実施した上で、両案の環境社会面には大きな差異はないと判断しておりますので、一つのスコーピング案として提示させていただいております。

そして、48番は代替案検討の際の大気汚染、今議論のあったとおりで、それを踏まえてになるかと思えます。

49番、代替案の1と2を比較して、環境面・社会面についてどの程度違うのかということですが、二つの代替案の間で大きな差異はないというのは先ほど説明したとおりですが、

住民移転については、3区間において代替案2のほうが影響が大きいと予測されます。

そして、「地形と地理的特徴」、「動植物と生物多様性」、「土壌侵食」については、1号線-18号線の区間では代替案1のほうが影響が大きくて、18号線-1号線の区間では代替案2のほうが影響が大きいと予測しております。

そして、「騒音と振動」については、18号線-1号線区間において影響が最も大きいというふうに予測していますが、代替案2の間で大きな差異はございません。

50番、戦略的環境評価報告書の位置づけと効力につきましては、法的な効力は一切持ちません。

51番、道路沿道または中央部分における植栽・緑化については、検討しております。

そして、新規のバイパス道路の自動車交通量の変化については、ご説明しているとおります。

53番、商業セクターへの就労割合からみても、バイパス道路整備事業に伴う商業活動の増加が想定されるということで、十分な協議をしてほしいということのコメントですけれども、こちらについては第2回、第3回のステークホルダー協議会において、サンミゲル商工会議所及びその他の商業セクターからも参加を呼びかけ、サンミゲル市内の経済的影響について協議することとしております。

以上です。

○二宮主査 ありがとうございます。

内容的にはこれまで出た項目とかなり関連する部分も、既に議論された内容に関係する部分もあるみたいですが、それぞれのご提案の委員の皆さんからご発言をお願いいたします。

○早瀬委員 代替案2、区間2というのは28ページを見ればいいんですかね。

○北口 区間2というのは28ページです。

○早瀬委員 他意はなくて、表8-4の比較から区間2が代替案1のほうに優位性があるというふうに読もうとするので、ちょっと見てみたんですけども、表8-4からちょっと判断しづらいので、この質問をさせていただいたんですが、ここで見れるような形に表を改めることはできないんですか。ここでおっしゃっている土工量だとか住民移転に関して、代替案1が代替案2よりも優れているということは明示的にここには出てきていないですよ。今の表の中では、ちょっと見えるようにしておいてください。

○二宮主査 資料から優位性が明確になるようなつくり方というのは可能ですか。

○北口 はい、可能です。

○二宮主査 松下委員、いかがですか、同じところが。

○松下委員 結構です、それで。

○二宮主査 46もいいですか。

○柳委員 代替案検討のところで幾つか質問させていただいたんですけども、先ほど参考資料5-1とか5-2で0オプションと、代替案の2についての比較をされているんですけども、本来ですと、0オプションというのは、これはやることを前提に考えているわけだから、やらないことの0オプションで云々といろいろと議論されるとなかなかコメントしにくいところがあって。検討するときはいいでしょうけれども、むしろオプションの1と2で交通量はどう変わるのかというようなことを明示していただいたほうが、やることが前提ということで私は考えて、このスコーピング案とか見ているわけですから、そのほうがわかりやすいなど、理解しやすいと思います。

今後何かこういうことをやるときに、やらないという前提のことが判断要素として我々に求めているのが大きいんだということであればいいですけども、そうではないということが往々にして、ほとんどはやることを前提に考えていると私は受け取っておりますので、それをちょっと検討していただければと思います、説明されるときに。

○北口 はい、わかりました。今回は確かにご指摘のとおり、南側ルートをなぜ落としているのかとか、どういうふうにするのかというところの説明がかなり少なかったように思いますので、それについては今後わかるように説明できるようにしていきたいと思います。

○田中委員 私の49番は、先ほどの話もあったように、環境面・社会面について比較をちゃんとしたらいいのではないかというのが第一番目。どちらが有意だとか書いてあるんですけども、比較をして整理してくださるといいと思います。

○二宮主査 48の部分も、スコーピングのところで議論されたのと同じ趣旨ですので、これはこれで結構です。

代替案のところ、ほかに何かコメントございませんでしょうか。案相互の比較をして優位性をクリアにしていっていただきたいということですね。やらないということは委員の皆さんはどなたも想定されておられないと思います。必要であるということをもとに前提にどういうふうに環境・社会に配慮していくかということだと思っておりますので、その視点を含めたときに1がいいとか2がいいとか、そういう表現ぶりができるクリアになるのではないかと思います。

○北口 今、比較表を、代替案1と2で比較しているんですけども、さらに詳細な項目を設けてということなのか。それとも、回答のほうに少し書かせていただいているんですけども、代替案1と2の環境面・社会面について比較できるようなものというか、そういったものが必要

ということですか。

○田中委員 そのように。

○北口 わかりました。ここに書いてあるとおりの大きな差異はないということで理解しているんですが、差異があるところについて詳細にとか。

○田中委員 幾つかの項目でも、住民移転とか、あるいは、自然環境への影響とか、差が出てくるわけですね。

○北口 差が出てきます。

○田中委員 ですから、そういう項目を中心に、差があること、そして、差がどのぐらいあるのか。住民移転などはかなりありそうですね。

○北口 わかりました。

○田中委員 そういうのを明示することがわかりやすくいいんじゃないでしょうか。

○北口 わかりました。ここに影響が大きいとか書いてありますけれども、そこをもうちょっとイメージが湧くように説明したいと思います。

○二宮主査 早瀬先生のご意見もそういうことですね。

○早瀬委員 そうです。見えるようにしていただいて。

○二宮主査 ぱっと見たときに、○、×、△の数が大体同じぐらいなのに、どうしてこっちなのかというのがちょっとわかりにくいと、そういうことですね。

あと、添付資料及びその他の部分はいかがでしょうか。

○石田委員 添付資料についてはわかりました。

○田中委員 その他のところも結構です。いずれにしても51とか、あるいは52もそうですが、52は今回出していただきましたが、ちゃんとデータに盛り込んでもらっていいと思います、報告書というか。

○北口 すみません、間に合わなかったのでお出しできなかったんです。申しわけありませんでした。

○佐藤委員 53番に関しましては、27の早瀬委員と同じようなことを言っているのでも、また、後ほどくっつけて議論ができればと思います。

○二宮主査 そうしましたら、助言の案をどういうふうに整理するかという話なのですが、あと30分弱ぐらいしかないのですが、それまでにある程度方向性だけでも講じておきたいと思うんですが。今回の事前のコメントは質問が比較的多かったような感じがしますが、質問のところも内容がクリアになってオーケーだということもありましたけれども、議論があっ

たところもありますので、必要に応じて書きぶりを変えてこちらに残していくということになるかなと思います。

それでは、順番に、ご提案をいただいた委員の皆さんにご確認をお願いして、その上で残すものと、クリアになったものというものだけは最低でもこの場で確認しておいて、あと、どういうふうな形で残していくかということについては、来週全体会議がありますけれども、それに……。

○青木 これは8月を予定しています。

○二宮主査 ですね。だったら少し時間があるようですので、ちょっと詰めさせていただきたいと思います。

では、時間がないんですが、1番、2番のところから順番にいきたいと思います。1番、2番は、先ほどオーケーだというお話でしたが、よろしいでしょうか。

○田中委員 休憩はとらないでやりましょうか。

○青木 残り25分ぐらいですね。もし休憩をとられるのであれば、早瀬先生のところをまず先にご意見いただいてから。

○二宮主査 休憩をとったほうがいいですか。やっちゃっていいですか。

○田中委員 いいです、やりましょうか。

○青木 先生方は大丈夫ですか。ありがとうございます。では、よろしくお祈りします。

○二宮主査 どうしてもという方は、手洗いなど適宜中座していただいて各人でご対応をお願いします。

○青木 そうですね。ありがとうございます。

○二宮主査 1、2は、石田委員、佐藤委員、早瀬委員ですけれども、よろしいですね。

○田中委員 盛り込むかどうかということだけ確認したほうがいいね。

○石田委員 1は具体的に示すこういう説明は文章に入れておいてください。だから、助言します。1は助言案に盛り込みます。

○二宮主査 では、残していただいて。文章をお願いします。少し時間があるようですので。

2はオーケーということで、落としていいということでよろしいですね。

では、2は落として。1は残して、表現を変えていただくということ。

3と4のところですが、これは計画でどういうふうに位置づけるかというところは、スコーピングのところも関係するので、そこでどういう表現が残るかということに関係するんですが、内容的には、特に3番のところは何らかの形で残すことにしていただいて、ほかの助言項目と

の関係性が必要があれば吸収していただくと。4のところは落としていただいて結構です。

5番、6番、7番。5番は、早瀬先生、いかがでしょうか。

○早瀬委員 5番は今日いただいた回答でよろしいというか、こういう形で、いいコンサルの方を決めていただいたらいいと思いますが、コメントとして、こういう心配がありますというコメントは残しておきたいと思います。

○佐藤委員 私も同様の意見です。もし可能であるならば、今までの案件で入手した基礎情報を最大限に活用するというので、よろしくをお願いします。

○二宮主査 そういう形で両委員で相談していただいて、盛り込ませていただくということをお願いいたします。

7番、柳先生、いかがでしょうか。

○柳委員 これは31の田中委員の指摘に関連するんですけども、「バイパスの道路設計にあたって、洪水常襲地域の特性を踏まえて防災型の設計を検討すること」と、そういった助言をしたいと思います。

○二宮主査 今拾われました？ 議事録で録音していただいていますね。

では、31との関連で助言を、田中先生のコメントと併せた形でしていただくということ。これも両委員で文言調整してご提言いただくということでもいいですか。

(「はい」の声あり)

○二宮主査 では、8番と9番はいかがでしょうか。

○佐藤委員 8番に関しましては、今の柳委員の文言でよろしいかなと思います。

○松下委員 私も柳委員のご提案で結構です。

○二宮主査 わかりました。では、それは一つにして残すということですね。

10番はいかがですか。

○柳委員 10番もこれで結構です。スルーして結構です。

○二宮主査 ご回答いただいたものを残さないということですね。わかりました。

11、12ですけれども。

○石田委員 11は、12の松下委員のほうがより詳しいので、同じですから、私のほうは落としてください。

○二宮主査 はい。

○松下委員 12も、これは特に助言としては残す必要はないと思います。

○二宮主査 はい。したがって、これは農地所有とか農業従事者について詳細調査をしていた

だくということでもいいということですね。

○松下委員 はい。

○二宮主査 では、11、12は併せて今回の回答でいいということで。

石田委員、よろしいですか。

○石田委員 はい、よろしいです。

○二宮主査 13、14、佐藤先生、いかがですか。

○佐藤委員 13に関しましては、今日の配付資料があると思いますので、よろしいかと思いません。

14に関しましては、残していただければと思います。

○二宮主査 添付資料の5については、先ほどお話があった、もう少しわかりやすいご説明をしていただいて残すということですね。それで13のほうはもういいということです。14は残して……。

○佐藤委員 残していただきたい。

○二宮主査 はい。15番はいかがですか。

○石田委員 事実確認できましたので、落としてください。

○二宮主査 16番は。

○佐藤委員 私も同様です。削除なりお願いします。

○二宮主査 17番、いかがでしょうか。

○柳委員 17番は、地域内の利害対立の評価にあたっては、全ステークホルダー協議の状況を見て検討することというふうにしたいと思います。

○二宮主査 では、そういう表現で残して、助言に盛り込むということにさせていただきたいと思います。

18ですが、18は「提供します」というご回答をいただいていますけれども、助言としては残させていただいて、そういう対応をしていただくということで結構だと思います。

19、20、19のところは私、佐藤先生のところと一つにさせていただいていいと思うんですが、20番は……。

○佐藤委員 20は残していただいて、二宮委員のと併せていただければと思います。

○二宮主査 趣旨は同じなので、佐藤先生に。

この言葉、このままでよろしいんですか。少しまた後から。

○佐藤委員 このままで残していただいて。また必要に応じて……。

- 二宮主査 スコーピング案のところはいかがでしょうか。
- 石田委員 21は落としてください。22も、先ほどこの調査を行うということだったので、これもいいです。
- 二宮主査 はい、わかりました。
- 石田委員 23番は、先ほど影響はまだわかっていないということなので、これはぜひ助言として残してください。調べてほしいと思います。
- 二宮主査 23番は残します。
- 24番、佐藤委員。
- 佐藤委員 24と23はくっつけていただければと思います。よろしくお願いします。
- 二宮主査 はい、わかりました。
- 二宮主査 25番。
- 佐藤委員 25に関しては、残していただければなと思います。これを「今後の都市整備計画との整合性を配慮していく」か、どう書けばよろしいですかね。新規商業地というものが予定されているわけですので。まだ具体的には進んでないわけですよ。
- 二宮主査 助言の仕方に少し工夫が必要かもしれませんね。
- 佐藤委員 そうですね。ともかく予定されている場合には、当該国の排出基準等との整合性をとることという形で残していただければと思います。
- 二宮主査 26、これはわかりましたので、落としていただいて結構です。
- 27はいかがでしょうか。
- 早瀬委員 27は、何らかの形で残したいと思いますが、53番とも関係しそうだし、23とも関係しそうなので。
- 二宮主査 ショッピングセンターに関係する部分というのは幾つか……。
- 佐藤委員 27と53は非常に重なっていますので、早瀬委員のほうに入れていただければなと思います。
- 二宮主査 では、53の内容も含んだ形で、27のところでは何らかの助言を早瀬委員にお願いしてよろしいですか。
- 早瀬委員 はい。
- 二宮主査 28は。
- 田中委員 このまま残してください。「B+」としなくてもいいかもしれません。「評価を見直すこと」とか「再検討すること」という表現で残してください。

○佐藤委員 29に関しましては、廃棄物に関してですが、これも「当該国の環境基準との整合性をとること」という形で残していただければと思います。

○二宮主査 わかりました。

そうすると今度は助言のところですが……。

○石田委員 あ、30番は落としてください。

○二宮主査 はい。

31はいかがでしょうか。

○田中委員 これは入れてください。「盛り込むこと」というふうにしましょうかね。「雨水対策として、排水施設の設置を盛り込むこと」ですかね。

○二宮主査 そういう形で残します。

32番は落としていただいて結構です。

33番。

○田中委員 これはそのまま入れてください。

○二宮主査 そのまま残す。

○田中委員 はい、残してください。

○二宮主査 34以降ですけれども、これはどうしましょうか。相互にかなり関連しているのですが。先ほどの議論では、評価のところと対策のところという田中先生の整理がありまして、早瀬先生はちょっと違ったご意見ということでしたけれども、どういうふうに。

○早瀬委員 そうそう、これどうするかね。

○二宮主査 何かご意見があったら。一つひとつのご発言を残すか残さないかというのでもいいのですが。うまくすると二つか三つぐらいで整理できそうな感じもするのですが。

○青木 この点は、地球温暖化と大気汚染、それから、評価と対策といったあたりでうまく分けて、2、3の項目に一旦まとめて、それでまた見ていただくということによろしいですか。

○二宮主査 よろしいですか。

○田中委員 対策を提言するのは、例えば31番のような対策と、ほかもあったと思いますが、対策の話は対策の話としてあると思うんですね。例えば、道路沿道緑化対策を盛り込むこととか、そういう話はあると思うんですね。同時にスコーピングの評価のあり方について中心に出ている意見もありますよね。それを整理したほうがいいのではないかというのが先ほどの私の意見です。いや、一緒にくっつけちゃったほうがいいのかというのもあるかもしれません、一体のものだから。どうなんでしょうね。

- 松下委員 36と38、39は一体化できるんですね。
- 田中委員 そうですね。一体的ですかね。そういう点では、34とか37とか40というのは割とまとめられることになる。
- 二宮主査 そうですね、より評価というような視点ですね。
- 田中委員 お手数ですが、青木さんのほうでちょっと整理をしていただいて。
- 青木 案をつくります。
- 二宮主査 41、42はどうしますか。
- 田中委員 41、42ね、41は調査をするんですね、このあとのEIA調査で。でも、41、42はそのまま助言項目にさせてください。もちろん対応されるということだと思いますから。
- 二宮主査 あと、代替案比較ですから、43……。後で確認させていただきます。
- 松下委員 44と45は一体化して、代替案1の優位性についてわかりやすく示すことと、これぐらい……。
- 田中委員 そうですね。49もその意味では吸収していただいて構いません。同じような表現にするか、一体の表現で構いません。
- 松下委員 そうですね。環境・社会面……。
- 二宮主査 あとは、48のところは。
- 田中委員 これは前の話と同じですかね。
- 二宮主査 これはさっきのスコーピングのところの考え方のところと一緒に書くような形にしたいと思います。ここからはもう落としていただいて。
- ちょっと先にいかせていただいて、50はいかがでしょうか。
- 石田委員 50は落としてよかったと思います。質問だけですので。
- 二宮主査 落としちゃっていいですか。
- 石田委員 はい。
- 田中委員 51は残していただいて。52は前のほうでもありましたけれども、せっかく今回こういうデータがあるのであれば、助言として残させていただいて、データを盛り込んでもらうということで、このまま残していただいてよろしいかと思いますが、いかがでしょうか。
- 二宮主査 52も。
- 田中委員 ええ、52ですね。51、52です。
- 佐藤委員 53は27と併せていただければと思います。
- 二宮主査 そうすると、43、46、47の柳先生のところが、確認ができれば、大体今のところ

で。

○青木 ありがとうございます。

ちょっと多かったので、一通りまとめも含めて確認させてください。

1番は残します。2番はカットします。3番は残します。4番はカットします。5番と6番は統合して残します。7番は単独で残します。8、9、10はなくなりまして、11、12は統合して、土地利用ということで残します。13番はカットしまして、14番は残します。15、16はカットしまして、17、18は残します。19、20は統合して残します。20、21はカットしまして、23、24は統合いたします。25も残します。26はなくしまして、27は53と併せて残します。28、29は単独でそれぞれ残します。31は、「盛り込むこと」という形で残します。33も残しまして、34から40については、先ほどの評価、対策、あるいは地球温暖化、大気汚染といったところで分けつつ、2の3に残して、またご確認をいただくと。それから、41、42はそれぞれ単独で残します。44、45は49と併せて統合して残します。51、残します。52も残します。53は先ほど言及したとおり27と併せて残します。

ということよろしいでしょうか。

○二宮主査 柳先生、今のご説明のような形で合意して、あとは先生のご助言部分をどう加えるかというところなのですが。

○柳委員 僕の部分は落として結構です。

○二宮主査 43と46、47は。

○柳委員 はい、落として結構です。

○二宮主査 要らないんですか。

○柳委員 はい。

○二宮主査 わかりました。

11、12は落とすということですよ。

○青木 落とすでしたっけ。はい、わかりました。

○二宮主査 要らないということですね。

○青木 要らない、はい、失礼しました。

○石田委員 すみません、その点でちょっと復活させてください。11番と30番、復活してもらえませんか。30番は「特にEIAで影響の程度は軽微であり、今後の調査は不要である項目」に、本文のほうで「貧困層は調べない」と書いてあるので、ちょっとそれでは困りますから、やはり30番は残していただいて、11番もそれに大いに関連しますから。30と11は復活してください。

よろしく申し上げます。

○二宮主査 それぞれに残す？

○石田委員 はい。

○青木 12番の松下委員は……。

○松下委員 11番と合体させて。

○青木 併せて残すという理解ですね。

それから、追加でいただいたのは、添付資料5はわかりやすい形でということですね。

ありがとうございました。

○二宮主査 それでは、議論としてはここまでで、あとは事務局にお返しいたします。

○青木 ありがとうございます。お疲れさまです。

そうしましたら、スケジュールの確認をさせていただきたいと思います。先ほどお伝えいたしましたように、8月の全体会合での助言確定を目指したいと思っております。本日が24日ですので、若干日程に余裕があるんですけども、29日にはこちらから第1案ということで主査の二宮委員にお送りいたします。その後、7月8日ですと、厳しいですか、もう1週ぐらい必要でしょうか。15日ぐらいにしましょうか。

○二宮主査 そうですね、そのくらいいただけると。

○青木 15日をめどに助言を確定していくという作業を進めていただければと存じます。

○二宮主査 私にいただけるのはいつまでですか。

○青木 29日ですね、来週の水曜日にはお送りいたします。

○二宮主査 すみません、まだ変わりうるかもしれないんですが、8月の全体会合は1日ですよ。月曜日は私が出られないのですが、そこは大丈夫でしょうか。

○青木 今の時点でご出席できないということですね。

○二宮主査 おそらくその可能性が非常に高いと思います。

○青木 わかりました。そうしましたら、確定作業をされる中でどなたか代理でご説明いただける方を決めていただければと思いますが、よろしいでしょうか。それとも、今この場でどなたか、立候補で決めていただくと早いですか。

○二宮主査 お出になられるという方で。

○松下委員 立候補ではなくて、1日は出席できないということをお伝えしておきます。

○青木 そうしましたら、残り5名の委員の方はいかがでしょうか。

○柳委員 8月は出席はできるんですけども、明日から北京に行っていないので、対応がで

きないんです。

○青木 ああ、そうですか。了解しました。

○田中委員 早瀬さんか私か。このあたりだね、残っているのは。

○二宮主査 いいですか。

○青木 ありがとうございます。

○二宮主査 確定作業はやりますので。確定作業というか、やりとりの作業は。報告だけ、申しわけないですけども、お願いします。

○青木 そうですね、当日の発表では。

○田中委員 早瀬さんが休まれたら私がやると、第二候補で。

○青木 ありがとうございます。では、当日よろしく願いいたします。

そうしましたら、ぎりぎりですけども、45分までに終了できました。本当に今日のご協力ありがとうございました。以上で終わりたいと思います。

ありがとうございました。

午後5時42分 閉会