

**モザンビーク国
ナカラ回廊道路網改善事業
（協力準備調査（有償））
スコーピング案**

日時 平成27年7月13日（月）14：00～17：10
場所 JICA本部1階 111会議室

（独）国際協力機構

助言委員（敬称略）

柴田 裕希 東邦大学 理学部 専任講師
清水谷 卓 山口大学 大学研究推進機構 研究推進戦略部 URA
長谷川 弘 広島修道大学 人間環境学部及び経済科学研究科 教授
松行 美帆子 横浜国立大学 大学院 都市イノベーション研究院 准教授
柳 憲一郎 明治大学 法科大学院 教授・環境法センター長

JICA

<事業主管部>

飯村 学 アフリカ部 参事役
有馬 弥生 アフリカ部 アフリカ第三課

<事務局>

渡辺 淳 審査部 環境社会配慮審査課 課長
宮中 康江 審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

浅田 薫永 株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
海口 光恵 株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル

午後2時00分開会

渡辺 それでは時間になりましたので、本日のワーキンググループを開催したいと思いを思います。

本日はモザンビーク国ナカラ回廊道路網改善事業ということで、司会は審査部の渡辺が務めさせていただきます。

まず、最初に主査の方をご決定いただきたいと思います。松行委員と柴田委員が遅れるという連絡が入っており、長谷川委員もしくは柳委員いかがでしょうか。

柳委員 次回は欠席するんですけれども、でも進行だけやって取りまとめるのはできますので、私がまた一応担当するという。

渡辺 当日どなたかに。

柳委員 みんな欠席なんで。

渡辺 そうなんですか。

柳委員 本当は松行さんが来られたら、「松行さん、どうですか」とか、一応聞きましようかねと言っていたんだけど。遅れて来られるとのことですので、無理ですね。

渡辺 では柳委員に本日の進行をお願いして、松行委員と柴田委員のご都合を聞いて、当日ご対応いただける方に代理という形でお願いしたいと思います。

柳委員 そうですね、当日説明していただくというのを。

渡辺 それでは、柳委員に主査を務めていただきたいと思います。

1点だけ。会議に先だっただご注意になりますけれども、本日は記録を逐語訳でとらせていただいております。特にオブザーバーでいらっしゃっているコンサルタントの方々は、発言の際には冒頭に所属とご氏名のほうをおっしゃっていただいて、その上でご発言を願いたいと思います。

今日は53コメント・質問ということになっておりますので、効率的に進めていただければと思います。

では、柳委員よろしくお願いいいたします。

柳主査 それでは、早速全体事項から、それぞれの質問項目について、回答案の確認をしながら進行していきたいと思いを思います。

それでは、最初は清水谷委員から、1、2のところをお願いします。

清水谷委員 ご回答ありがとうございました。1番について、DFRもFRも作成されるということなんですけれども、1番、2番まとめて、例えば事前配付資料の最終ページにEIAワークスケジュール案というのがあったんですが、そこにドラフトファイナルやファイナルレポートをいつ発行するのかということが記載されていないように見えました。そういった意味ではドラフトファイナル、ファイナルレポートというのはその事前配付資料のスケジュール表の中では何月になるのか教えていただきたいと思います。

飯村 こちらからでよろしいですか。今のスケジュールでいいますと、ドラフトファイナルレポートが2015年11月、最終報告書が2016年12月というスケジュールになっております。

柳主査 よろしいですか。

清水谷委員 はい。そうしましたら二つ目の、今回のスコーピング案は、EIAレポートを作成されるに当たってそれを参考にしていくということなんですけれども、今度のドラフトファイナルレポートというのは、EIAレポートとどちらが先に作成されるのでしょうか。

飯村 そうですね、ドラフトファイナルレポートが先に作成されるということになります。それからEIAのレポートという流れになります。

清水谷委員 ということは、JICAさん側がいろいろ調べた内容というのも、現地のEIAレポートのほうに反映されていくという形ですか。

飯村 はい、そのとおりです。

清水谷委員 了解しました、ありがとうございます。

柳主査 それでは、早速ですけれども松行さん、3と4のところをお願いします。

松行委員 3はこういう言葉があったのですね。すみません、知識不足で。

4は、結局この洪水になる場合というのは、大体この貨物車両の運行頻度というのはどれくらいあったんでしょうか。今は不通になっているそうですが。

飯村 現段階で、ナカラ-ナンブラはもともと不通でした。ナンブラ-クアンバ間が1便運行という状況だったというのが以前の状況です。

松行委員 今年1月に発生した洪水で不通になったのですよね。その前というのはどれくらいあったんでしょうか。

飯村 すみません。今、質問の……

松行委員 4番で。

飯村 洪水の。ごめんなさい、失礼しました。

松行委員 洪水の前の運行頻度です。

飯村 もともとナカラ鉄道のリハビリテーションというのは必要だったというふうに認識してしまっていて、それがちょうど12月から1月に完成しています。それで、できた途端に洪水、断線というふうになっていますので、それ直前には、貨物量は一時的になかったということで理解をしています。

松行委員 リハビリテーションの前はどれくらいあったのでしょうか。

浅田氏 オリエンタルコンサルタンツグローバルの浅田と申します。総括させていただいております。1月に断線になる前の鉄道は、不定期なんですけど、ナカラ港に揚げた荷物をナンブラもしくはマラウイに運ぶために、夜間に動かすことが多いと聞いていますので、よくて1日1便仕立てていくというような形であったというふうに聞いております。

松行委員 そうすると、2035年までに運行頻度が急激に増えるという理解でよろしいんですね。

飯村 はい、その理解で結構です。

松行委員 わかりました、ありがとうございます。

柳主査 それでは、柴田委員が遅れて来ますので、柴田委員のところは飛ばしまして、6番の長谷川委員のところをお願いします。

長谷川委員 6番の私の質問というのは、この案件にかかわらず全ての案件で気になるところではあるんですけども、たまたまそういう記述があったので、今回確認の意味で質問させてもらいました。よろしく選定のほうも信頼できるところを選んでもらうようお願いいたします。結構でございます。

柳主査 8番をお願いします。

長谷川委員 予想でいいんですが、今残っているクアンバのほうはどうなんですか。やっぱりCなんていうことはなくて、少なくともB、あるいはAになる、その辺は何か。

飯村 モザンビーク側の審査手続の結果がどのように出てくるかというのは、先方の独自にやっていることですので、我々も注意深く見るということになると思っております。通常、この程度の道路を考えますと、Bカテゴリ以上になるということは想像されるということになるかと思えます。

長谷川委員 そういうことはないんでしょうけれども、例えばCになった場合には、向こうではEIAの対象にはならないんですね。たしかIEEの対象にもならないんでしょう。

飯村 B以下の場合にはIEEの対象になるということになると思えます。

長谷川委員 例えば、ナカラ港のほうはカテゴリBですから、向こうの法律によるとIEEレベルということになりますけれども、JICAガイドラインからは、やはり本格EIA対象という形でやるということになるんでしょうか。

飯村 これは先ほどの質問とも関係しますけれども、JICA側のガイドラインも考え合わせた上でカテゴリの判断をするということになるかと思えます。

長谷川委員 そうすると、今残っているクアンバのほうもBかCに……どこになるかわかりませんが、ガイドラインに沿ったレベルでやるということですね。

飯村 そうということですか。モザンビーク側が実施するものとJICAが実施するものに、齟齬がないような形で進めていく必要があると考えております。

長谷川委員 そうですか。ありがとうございます。

柳主査 よろしいですか。

全体事項として、何か追加的に質問等はございませんか。よろしいですか。

では、代替案の検討で、9番のところを清水谷委員お願いします。

清水谷委員 9番の回答ありがとうございます。回答では、代替案の評価項目に対して、上位計画との整合性を評価軸に加えることはしないということにはなっている

んですが、なぜこの段階で整合性をとって比較をされないのか、理由をお聞かせ願いたいんですが。

飯村 本件事業のスコープにおいて、最終的な路線決定という段階においては、それが政府計画、上位計画との整合性についてきちんと整合性がとられているかという確認はする必要があるかと思えますけれども、現段階でその全ての計画を把握して、それを齟齬なく計画上に落とし込んで決定するということが、実はなかなか難しいという現状もあります。いずれにせよ、最終的な路線決定に当たっては先方政府、上位計画との整合性について確認をするという手順は踏まえたいというふうに思っております。

清水谷委員 ほかの案件においては、よく上位計画との整合性がとれているからこの案1とかがよく選択される理由として引用されているんですけども、このモザンビークの国のこの案件においては、何か近々のといいますか、マスタープランのような形でどういう発展をこの都市の間でやるのかというようなこと、まだ調査が終わっていないということになるのでしょうか。

飯村 そうですね、そういった面もあります。今日、地図のほうを皆様のほうにもお配りしていると思えますけれども、現段階でこの別添資料の、こういったカラーの資料をお配りしております。こういう中で、我々のほうの調査の中で見えてきたエリアというのは、当然これは配慮に入れたいというふうに思っております。

同時並行で、現地における詳細計画はどんなものがあるのか、どういう落とし込みになるのか、また計画の精度、こういったものも精査できていないところがございますので、最終的には、ここがうまく整合するような形で落とし込むというのが本件調査の現実的な進め方というふうに思っております。

清水谷委員 では、この時点ではこれで結構です。ありがとうございます。

柳主査 よろしいですか。

それでは、松行委員が10、11、12、13までお願いします。

松行委員 10番については、今の段階ではわからないということですよ。了解しました。

11番についても、これは細かいことがまだ決まっていないということですね。

飯村 そうですね。はい、おっしゃるとおりです。

松行委員 わかりました。

12番についてですが、例えば、この30ページとかの航空写真を見ますと、何となく緑っぽいところと、何となく白っぽいところのまだらな感じなんですけど、この緑っぽいところと白っぽいところ、両方これは農地だと理解してもよろしいですか。

浅田氏 30ページの図の中での白いところと緑のところですが、白いところ、特に「N12」という道路が書いてある沿いに幾つか白いもの、これはもう既に宅地及び工場として立地されているものです。そこから少し西側にいった白いところは、被覆が

緑地ではないような、砂地が白に見えているという、沢筋が見えるという理解でいていただければと思います。

緑は、その被覆があるという形で、たしか低木が多いんですが、緑となっているというふうに理解いただければと思います。以上です。

松行委員 農地というのはどこら辺なんですか。

浅田氏 ナカラ、この30ページに関しましては、この地域には余り農地らしいものは見当たっておりません。ですので、ここの中の緑は、主にその緑地になります。

それでナンブラのほう、ご指摘のことかと思いますが、これは農地と緑地と見極めが難しいところもございますが、これは大きな農地はございませんで、集落の方々が自分たちの範囲内で、雨期に少し水が溜まる場所を中心に農地化しているというところがございます。若干、農地的に見られるところが一部、この地図でいいますと、ちょっと小さいですが501、東に抜ける道路のあたりに若干広がった、皆さんのまとまった、少し農地化の開いている場所がありますが、それ以外は、もう各個人の小さい農地というふうにご理解いただければと思います。

松行委員 そうしますと、このナカラ港とナンブラ南部、両方とも余り線形の沿線に農地がないと理解してよろしいんですか。

浅田氏 そうですね。気になるという大規模的な農地等はございませんで、むしろコミュニティ、各個人用で畑を開いているところがあるという形になります。

松行委員 わかりました。わかったのですが、ではこの沿道で、沿線の長さで判断していいのかなというのは、余り理解はできていないのですが、農地に影響がないというのはわかりました。

28番ですが、私はこれで理解をしましたが、柴田委員はいかがですか。

柴田委員 13、14のところですか。

松行委員 そうです。

柴田委員 遅れて申しわけありませんでした。高圧送電線の部分、議論をフォローできていなかったんですけども、道路と送電線というのは、並行することはできるわけですね。

飯村 はい、並行することはできます。ただ道路にしても、送電線にしても、左右にある程度土地を確保するということになっておりますので、そこが考慮事項と考えております。

もう一つは、送電線と道路があれこれ交錯するような線形にしますと、非常にそれだけ工事上の配慮などが必要になってきますので、これを意識したデザインというのは必要かというふうに思っております。

お配りしたこの紙の中で、今回該当するのがナンブラのバイパス、の部分だけなんですけれども、この中に高圧送電線というものの点線が入っております。このラインを意識して設計する必要があるというふうに考えている次第です。

柴田委員 わかりました。

柳主査 柴田委員が来られたので……代替案が終わってからにしましょうか。でも代替案がかなり長いので、冒頭のページに戻らせていただいて、5番のところをお願いします。5番と7番が残っていますので、柴田委員からお願いします。

柴田委員 5番は当該部分の舗装率、未舗装率の話なんですけれども、これはもう49%、あるいは50%ということで、もうデータをお持ちでいらっしゃるということでしょうか。

飯村 はい。これは数字的にはこの数字です。今日は別にこういう地図を配らせていただいておりまして、この中で道路状態と、それから特に雨期における通行が難しい部分というのは破線でお示ししておりますけれども、全体としてはこのような形になります。

他方、今回バイパスを通そうと思っているオリジナルの現道につきましては、市街地を中心としたものですので、冠水して全く通行できなくなるというような性格のものではございませんが、周囲にはこのように遮断される区間が結構ございます。

柴田委員 これは調査の背景のところで記載されていましたが、いわゆる国道1級道路の、国全体の舗装率に比べてもかなり低い数字になっているかと思うんですけれども、こういったデータを実際この背景のところに書いていただくことは可能なのでしょうか。

飯村 それは可能ということになっております。

柴田委員 わかりました。5番に関しては承知いたしました。

続けて7番もよろしいでしょうか。

7番は、現在水文解析を行っているということなんです、後のほうで軟弱地盤の話も出てくるかと思うんですけれども、この代替案の推奨案を決めていく過程において、このあたりが判断が難しい状況のままで大丈夫なんでしょうかというのを心配に思ったんですけれども。

飯村 おっしゃるとおり、この地域は非常に雨が降る地帯でございまして、去年の末からも相当な洪水が発生したということもございまして、計画の中にこういったことを取り入れるということは重要だと思っております。

今の地盤等の関係について、技術的にもし補足があればコンサルタントのほうからお願いします。

浅田氏 確かに、地盤上難しいところを通す場所が数カ所出ておりますが、今それをどのように対処すべきか検討しております。全く対処できないというものではございませんで、例えば盛り土を少し高くする、洪水量の耐えられる、それを盛り土以外を、普通の盛り土じゃないコンクリートを張って防護する等々、それがために路線を通せないというものではないというふうに、エンジニアリングのほうで処理ができるというふうに考えております。

ですので路線選定の中に、気になるところを避けるという意味で推奨案もございませぬが、幾つかいろんな評価軸の中で最終的に最良な案を決めさせていただきたいというふうに思っております。

柴田委員 わかりました。地盤に関しましては、後ほどのところでまた具体的な工法なんかもご説明いただいておりますので、そこで含めて確認できればと思いますので、7番に関しましては承知いたしました。

柳主査 それでは代替案に戻りまして、15番をお願いします。松行委員。

松行委員 15番。追加資料をいただきましてありがとうございます。これで結構です。

柳主査 それでは16番、17番と清水谷委員。

清水谷委員 回答ありがとうございます。実は、16番をコメントとして書かせていただいた理由というのは、そもそも線形の、道路とか鉄道だとかのルートを決めるときに一般的に先進国で行われているものは、ある程度幅を持たせて、その中で例えば数十本もルートを考えて、それで回避しないといけないところをどういうふうに避けながら、それで代替案をつくる時のフィロソフィーみたいなものを幾つかつくって、それに合ったもので代替案も絞り込んでいくという作業があると思います。そういった意味からすれば、例えば今回出されている3地区の代替案のうち、それぞれの地区においても、それぞれある考え方によって生み出されてきたものだというふうに考えてはいるんですが。

ですから、例えば環境配慮を100%やったらこうなったとか、あるいはコストを一番最低限にしようと思ったらこういうふうなルートになったとか、一つ一つのルートに対してそういう名前をつけることが可能だと思うんですけども、そういった意味で16番での質問というのは、その三つのそれぞれの地点において、それぞれの代替案がどういう考え方で代替案として使われたのか、評価をしようというふうになったのかというのを説明をしていただきたい。あるいはここで難しいのであれば、しっかりDFRの中では説明をした形で比較をしていただきたいというふうに考えています。

飯村 ありがとうございます。この件につきましては、まず30ページ、33ページ、36ページ、それぞれの線形について、代替案ということでどの程度の検討が行われて設定されたのかという問いと理解しております。その意味では、例えばナカラ港でいいますと31ページから32ページの表、ナンブラのバイパスですと34ページ、35ページ。それからクアンババイパスですと37ページというところに、一応自然環境への影響、社会的影響、公害、生活への影響、道路・交通機能、建設費、その他推奨案との相对比较というものを示した上で比較検討を行って、推奨案というものを一応定めております。確かに日本の都市部でつくられるような、道路を何十本という線形というものは今回検討していないかもしれませんが、地域の特性上から考えて、これまでも複数案を出してこの比較・考慮を行ってきたという現状はございます。まずは、一

旦那はこれがこの代替案に対して設定根拠というところでお示しできるものかと思いません。ご回答でも加えさせていただいておりますが、これに加えて、先ほどもご指摘のあった、事後的にわかってくる上位計画との整合性が合致しているのか、既存の社会インフラ施設・設備との接続、自然条件、影響する家屋数、こういったものを総合的に考慮して、最終的には検討されるという形で進めてまいりたいというふうに思っております。

清水谷委員 実は、今のご説明では、結局どういうふうに推奨案を選び出したかというところの説明になるかと思うんですが。実は、その推奨案を決める、代替案を最初に比較検討しようとしたときに、幾つかもう既に代替案自体が、ある程度ポテンシャルがあるということで、それぞれ並べて、そこから最終的に評価されたというものであれば理解ができるんですけども、例えば推奨案以外の案については、例えばどのような根拠をもとに比較対象としたのかというところが重要だと思われまます。そういう根拠がないと、今回ある程度、代替案同士でかなり交わっているところがたくさんありまして、共通の部分もありますし。そうすると、代替案1が最善だということがなかなか言いにくくなるかと思うんです。

我々の助言をする側からすると、例えば代替案AとBの間に幾つかルートがあって、代替案同士で入り交じっていると。そうであれば、その混じったところでもう少し小分けにして、混じったところの細かい、短い範囲でそのAとBというのが本当にどちらがいいのかというような比較をやっていただくほうが、より具体的な懸念事項に対して対応ができる案というふうにも考えられるので。

そういった意味から、各案がどのような柔軟性を持っているかというようなところも知りたかったということもありますし。それで、考え方によっては、「このルートは、ほかの折衷案というのは全く認められない案だ」というようなこともあるかもしれませんし。そういった意味から、各代替案が適当につくられていないということを証明していただく必要があるのではと思っております。

ですから、今回ご回答いただいたのは、少し私の意図としているところと100%合致していないというところがありまして。そういった意味で、比較するためにつくった代替案をどうやってつくったのかというところの説明をいただければと思っております。今難しいのであれば、またあとでよいですけども。

浅田氏 ご指摘のとおり、それぞれの代替案の前に、いろんな頭の体操をして、路線を決めていくかという過程がございます。それぞれの色にもそれなりの意味はございまして、例えばナカラでいいますと、お手元の、今日配付させていただいた絵をベースにお話しさせていただきますと早いかと思っておりますが、ナカラ港の港にできる限り市内の現道の道路を近づけないで、港湾直接のアクセス道路をつくるというのがそもそも根本でございまして。

あと、この地域で統合的に将来開発が考えられております工業団地であったりとか、

物流ターミナルとかといったところとうまく整合がとれた案をつくっていくということからスタートしておりますが、それ以外に、例えば緑の案につきましては、それよりもとにかく最短で既存の道路まで繋げると。これは尾根筋の一番高いところが既存の道路という一番右にある道路でして、それよりも1本道がすぐ内側に並行して入れるという案も検討しております。

当初のものに近いものが、この黄色とこっちの青いやつなんですが、黄色と青は、いかにその低地の部分を、これは海がこちらですので、こっち側にどんどん上がってきますので、真っすぐ上がらせるか、できるだけ平らなエリアを使って上がっていくかといったような検討もしております。

あと、この最後のところですが、港にどうつけるかということでもして、既存の工業用地で使われているところをできるだけ避けた形で通っていくものと、思い切って中へ入れていく場合とか、こういった形で物事を検討させていただいた結果、建物も見まして、できる限り移転を少なくというのはそもそもの前提でもあります。その結果まとまってきた形が、この今回の代替案になります。

それと、まさにご指摘のとおりここでクロスしておりますが、これは検討していく中で、いずれも、例えば青から黄色、黄色から青へというのも、最終的にセクションごとに評価をして、繋がり得る線形になってございます。

ですので、我々としては今日のご指摘も踏まえまして、セクションごとにもう少し細かく見て、材料の組み合わせで考えることも必要かなというふうに思っております。

ナンブラにつきまして、ちょっとだけご説明させていただきたいと思いますが、そもそもナンブラ市が考えておりました環状道路の南側区間というのは、上位計画というのは概ね細かい線というのをもう少し、この幅を持って考えるということがございまして、それをベースにバイパス機能、1号線から、今ナンブラ-クアンバ、アフリカ開発銀行とずっとつってきておりましたマラウイに抜ける国際回廊という意味を、うまくバイパスさせるルートとしての案。1号線はこう抜けますので、この辺のバイパスも加味した環状道路プラスバイパス案として、この中で幾つか取り得る線形を、実は、ここはすごく細かいところになりますが、検討させていただきました。

当初の案はこういうところだったんですけども、もう既にその以降、この辺に家が建っているところもございまして、もう少し、しかも大回りにならないようなバイパス線形を探したというのが実情でございまして。

あとは、この辺はもう川筋がもう一本間に入っているというのもありまして、先ほどちょっとお話ししました河川に対してのリスクが少ないという意味も含めて、ちょっと内側の案も一つ提案したところです。

緑につきましては、その後の調査が始まって以降、今回ご提案させていただく前までの中で、地元の方々からの要望という形で、一部この辺は市じゃなくてナンブラ郡のエリアを通るんですが、その郡の中心というのがここにございまして、大きく迂

回したほうがいいというご意見もございました。これはほぼ倍ぐらいの距離になる。でも代替案として後で加えさせていただきました。

もう一点、市のほうで、ここに将来的には市の墓地を計画していると。墓地がその中に入る、中に入らないという議論というのも多分にあるんですが、もしこれを取り込んだ形だったらどうだということもありましたので、これは1号から1号に抜ける、ルートとしてはあり得るのではないかなと、この枝線部分ですね、そういったものも我々が検討をしていく中で出てきた代替案です。

それ以外に関しましては、ここに関しては基本案の環状道路、バイパス道路をいかに、もう少しテクニカルに線形を描くかということになります。

クアンバも一緒させていただきたいと思いますが、この案が13号、先ほどの続きですね、ナンブラから来て、今度はここを抜けて、この後マラウイに抜けますが、この道路が市の真ん中を通ってしまっていると、セルという作業を、ここは旧市街というか、本当の市街なんです、そこを避けるという意味でのバイパスを計画させていただいておりますが、ここは岩山をどう通すか、避けるか。川がございませう。それとの関係で、エンジニアリングでこのどちらがいいかという案と、この辺は新設になります。ここは今現存の道路になります。当初はできる限りコンパクトにつくろうというものもありましたので、ここを一部現道を使いながらこちらに抜けていくという案を出しております。

そのほか、地元との協議をしていく中で、将来の成長拠点、Growth Pole（グロースポール）という名でいろいろ検討されている、市がここを開発したいということもあって、これより新しい道路をつくることなるんですが、少し大回りをしたようなところというのも、後で加わった代替案です。これも、この接続とこの接続については、どちらともセクションに切って物事を考えることができると思いますので、今後精査しながら具体化、落としていきたいなと思っております。

清水谷委員 ありがとうございます。どのようにお考えになってつくられたのかよくわかりました。そういった意味では、DFR等で作成されるときに、このようなコンセプトでそれぞれ代替案をつくったとというところをまた記述していただければと思います。ありがとうございます。

柳主査 では、18番。松行委員。

松行委員 18番なんですが、これは今気づいたのですが、例えば32ページで、推奨案との相对比较となっていて、推奨案というのは、実はきっと二重丸がついているのですよね。それがなかったのでよくわかりませんでした。

飯村 ここは記述を改善する方向でさせていただきます。

松行委員 それで19番なのですが、これの意味は、例えば32ページの建設費のところ、案1が1.00で、案3が1.26で、多分、と が逆な気もしますけれども、案4が1.16で、案2が1.54で とか、どういう基準でこの と と と×がつい

ているのかというのがわからなかったという意味です。

細かいような話に聞こえるんですが、結局はこの全体の評価をするときに、この数とか の数とか、そういうのを比較をしてやるので、ここら辺はかなりきっちりと、どういう基準でこの 、 x、 をつけているのかというのを示さないと、結局、この推奨案をどうして選んだのかというのも曖昧になってしまうんじゃないのかなということなんですが。

浅田氏 建設費のところ、確かにおっしゃるとおりです。多分、当初は移転数もその事業費の中で見ると思って入れていて、多分、案4というのは移転数もかなり多いという想定で にしてしまったのが、残り切れていなかったのかと思ってございます。

ご指摘のとおり、先ほどの今後の話の中でも、セクションに分けてということもございまして、この辺の評価軸、評価のクライテリア、 、 、 がいいのか、レーティングがいいのかも、それをどういうふうな形でということも踏まえまして、最終案を決める過程でもう少しわかりやすく、かつフィーリングが出るような形で進めていきたいと思っております。

柳主査 では、20番。

松行委員 20番は書いたとおりで、この推奨案がどうやって選ばれているのかが、何かよくわからないというので。例えば、この表5.1-3ですと、この と と の数を比べると、案1より案3のほうがいいような気がするんです。恐らく、重視をしているものとしていないものというので、重みづけをして決めていると思うのですが、そういうのをもう少しわかりやすく書いてくださいという意味です。

柳主査 ではこの関連、ついでに長谷川委員の21で。

長谷川委員 松行委員のおっしゃったように、総合評価になったときに、どうして推奨案が最終的なものかというのがよくわからないんです。もちろん、いただいた事前資料の28ページの表5.1-1には、各項目こういうふうな考え方でやりますよというふうなことは書いてあるんで、これらそれぞれについては、それぞれ納得できるんです。これを総合したときに、どうしてこれが推奨案かと。今、松行委員がおっしゃったように、 があって、 があって、 があって。そういう中でどれかというのが、一つ納得できないですね。

なぜ、こんなことがここで引っかかるかということ、一度推奨案というものが選ばれてしまうと、それが中心になって今後の環境配慮、EIAが回っていくんです。推奨案から外れたものについては、それもあわせて一応見ますよということはあるんですけど、どうしても薄目になってしまうんです。だから、この時点でどれを代替案として、一番中心にEIAの対象にするかというのが、今の時点で非常に大事だと思うんです。そういう意味では、どうしてこの推奨案に至ったかということ、今の時点でしっかりと納得いくような表現というか、表の作り方をしておかないと、もう後戻りできないと思うんです。

特に、その自然環境、それから社会面の話の項目がありますけれども、自然環境にしても社会環境にしても、ここで重視している観点のほかにもいろいろありますよね。ですから私が後のほうで、例えば36番で言っているように、ある程度、これぐらい代替案が出てきたのであれば、それぞれについてIEEレベルのことをやってあげる。そうすると、自然環境、社会環境についても、もっとしっかりしたことが言えて、そこから選んでいくことができるんじゃないかと。それから今度どれか一つ選んで、EIAをしっかりやったらいいんじゃないかというふうな、これは提案なんですけれども。

ですから、スコーピングというのは、これからの調査の中で代替案を、どれを残して環境配慮の対象にしていくかという、そのスコーピングもあるものですから。三、四本全部残すのは多分難しいと思いますけれども、それでもやはり、後この2本については、もう少ししっかりやらなくちゃいけないとかいうふうなことも考えるのか、あるいは、もう少し今の時点で全てについてIEE的なことをやって、そのうちの1本を説得力を持たせた形で選んで、それを1本でこれからのEIAでしっかりやっていくと。いつ、その代替案についてある程度合理性のある結論にするのかということ、この後の調査でやりますということにしちゃうと、さっき言ったように後戻りができないんでという懸念が、私はちょっとあるんです。

それぞれIEEをやることは大変かもしれないし、それから代替案は同じような近辺でやっていますから、1本やれば、ほぼほかも、BとかCとかつけ加え、同じだよというふうに言えちゃうところもあるかと思うんですけれども。ただ細かく見ていくと、Bになったものと、Cになったものと、Dになったものは違うんですよ。Dになったらもう全然やりませんし。Cになったら調査は残るんですけれども。ですからこの、どの評価にするかというのが大事になってきますから。

そういう意味では後回しにせずに、今の時点でそれぞれIEEをやるようなことができないものかというのが。先に言ってしまって申しわけないんですが36番の話で。それなんかをやると、この21番で言っているようなことが、もう少しうまく我々も理解することができるんじゃないかということです。

飯村 ご指摘をお伺いしました。両委員からの共通のメッセージとしては、いずれにせよ、この推奨案が選定された合理的な理由というものが釈然としない、明確にすべきということで理解をいたしました。ご指摘の点は重要な点だと思いますので、回答のとおり、可能な範囲において、それが一つ一つのIEEというのが可能な範囲になるのかどうか、いろいろ調査工程等も検討したいと思いますが、可能な範囲でここを明確にするという努力をしたいというふうに思っております。

浅田氏 補足としまして、代替案の中で、幾つか評価項目の中で挙がっておりますが、今想定しているマルチクライテリアを、それに重みをつけて、それぞれの項目、ここでは とありますが、 の重みを評価項目ごとに少し与えて、最終の全体評価に加えるような、もう少しロジックを踏まえたような評価方法を採用しようと思います。

柳主査 よろしいですか。今の回答のところは後でもまた出てくると思いますがけれども、とりあえずはそれで。

22番をお願いします。

松行委員 これでわかりましたが、教えていただきたいんですが、かなりケースバイケースだと思いますけれども、一般的に総事業費の中に占める建設費と建設費以外の諸経費というのは、どちらが多いものなんですか。

浅田氏 建設費と建設以外といえば、建設費のほうが多いと思います。

松行委員 圧倒的に多いわけですか。

浅田氏 あと、気になるのは移転であったり、土地収用という場面においては、すごくケースバイケースでございまして、移転数が多いとか、移転の収用に伴う地価がもう既に高いものについては、特に日本はそうかと思いますが、建設費とそれ以上に移転・収用費というのがかかることはあると思いますが、ここモザンビークに関して、今想定している範囲では、建設費がそれ以外と比べて、それ以外の費目を移転・収用費ということで考えますと、建設費のほうが大きいというふうに思います。

松行委員 わかりました、ありがとうございます。

柳主査 それでは、23番をお願いします。

柴田委員 23番は、住宅地との関係において、計画している路線と一番遠い住宅地の距離というのが記載されていたんですけども、一番遠い距離をお書きになった理由というのはどういったところにあったんでしょうか。「修正いたします」ということなんで。

飯村 これはご指摘、再考いたしまして、回答のとおり見直して評価したいと思います。

柴田委員 その遠い距離というのは、もう余り意味がないということでもよろしいですね。住宅地にどれくらい近づいてしまっているかというのを評価していただけるということでもよろしいですか。

飯村 そういことです。

柴田委員 わかりました、承知いたしました。

柳主査 続いて24、25をお願いします。

柴田委員 24番なんですけれども、これは私は実際の事情が把握できなかったのであれなんです、ナカラ港のほうの一番北の部分なんです、塩田のすぐ脇を通るといことです。塩田自体を通過しないで回避しますよということだったんですが、この塩田というのは天日製塩というんですか、例えば、大気に広げて、日に干して製塩するような、そういった製塩方法がもしとられているのだとしたら、すぐ脇を交通量の多い道路が通るといのは、影響がないといことは言い切れないんじゃないかなというふうに思ひまして。それは塵ですとか、煤ですとか、トラックの交通によって道路はそういうのがいっぱい出てきますので、そのあたりといのは余り心配する必要

はないんでしょうか。

浅田氏 これはまさにEIAの中で確認していくことなのかなとも思いますが、今、スクリーンのほうに出させていただいています塩田というのは、この青い路線の横にある場所、これが一つ塩田として挙がっているところでございます。

これは一般的な自然乾燥でやっているものでして、これがその先もずっとここであり続けるかどうかも含めて、この地域の工業地帯もすぐ横にございますので、今回EIAの中で確認する事項になっていくかなと思っています。

黄色い案が、我々のほうとしては推奨したいなと思っている方向でございますが、青でもそれなりの、これで50m弱ぐらい飛ばしていますので、風向き等々によりますますが、今のところは、寄せてここぐらいまでかなというふうに思っております。

柴田委員 「評価に差が生じない」というふうに断言されているんですが、要はその青いルートになっても塩田への影響は - 黄色や赤というのは基本的に考えられない、影響は想定されないぐらい離れているという意味だと思うんですが、それが青であっても同じだというふうに断言できるということでしょうか。

浅田氏 今の時点では、代替案として出せないというレベルではないという形で出させていただきました。評価の中においては、多少この塩田のほうが、影響があるという見込みでの評価が低いという意味では採用していると思います。

柴田委員 その代替案の評価には、その影響は入っていないという理解でよろしいですか。

浅田氏 今回の資料の中には細かくは入っておりませんので、うまく評価ができていないところはございますが、もう少しつぶさに見ていく場合に、この塩田というのも一つのリスクとしてあるかなというふうには思っております。

柴田委員 わかりました、承知いたしました。

柳主査 続いて25もお願いします。

柴田委員 25なんですけど、これは添付資料 をということなんですけど、上位計画については、この資料のどこに提示されることになりますでしょうか。

飯村 これは先ほど同じご質問等がございまして、この今日配付している資料ですね、現段階で私どものほうで掌握している上位計画を地図上にプロットしたものとすることになります。ご指摘の、この都市計画に関する情報、それぞれの3コンポーネントについて、お示しのとおりということになります。

柴田委員 そうしますと、その上位計画では、何か線形が提示されているというよりは、工業団地ですとか物流ターミナルといったものが提示されているというような理解でよろしいですか。

飯村 そうですね。一応計画として存在することについては、このようにコンサルタントのほうでわかった情報を入れておりますが、じゃ、どこにどのような形でというものまで、それからその確かさということに関しては全く検証がない状況ですの

で、これを調べながら、あるいは先に道路のほうを設計をしなければならないというような状況というのも計画ごとにより得ますので、その辺は現実的な形で整合をとっていきたいというのが、先ほど清水谷委員からもご指摘のあった点での回答ということになります。

柴田委員 確認ですけれども、その上位計画には、この帯状のような線形というのは提示されていないという理解で、今のところそれは確認されていないという理解でよろしいですか。

浅田氏 今回のこのナカラの道路につきましては、おっしゃるように道路と工業団地、物流ターミナル、港というのが、このナカラ港周辺のベイエリア開発の一つの大きな統合された絵柄として描かれてはおります。

ですので、道路ができることも想定しつつ、その物流ターミナル、工業団地というのもセットで考えられているということ。

柴田委員 このレベルの位置関係については、そこまで書かれていないということですよ。

浅田氏 概ねの位置に関しては、こういう形で問題ない、スケッチされています。

柴田委員 例えば、物流ターミナルの西なのか、東なのかみたいのところまでは書かれていない。

浅田氏 西側です。

柴田委員 その上位計画に書かれている路線というのは西側ということ。

浅田氏 そうですね。絵として描かれているのは、このあたりを通過するというの

が。
柴田委員 その線というのは、今この地図上には書かれていないという理解でよろしいですか。上位計画に書かれて、今、西側というふうにご説明いただいた線というのは。

浅田氏 そうですね。ざっくりしたというところもありますので、この地図の上に同じように載せるとどうなるのかなというのはありまして、今回は提示させていただいておりませんが。

柴田委員 「どうなのかな」というのは、上位計画のほうがそこまで細かい議論を想定した地図にはなっていないという意味ですか。

浅田氏 そうですね。ざくざくっと港からこっちに繋がるというような形での線になりますので。その間にこの土地を使った工業団地。鉄道がこっちを走っておりますので、鉄道と物流ターミナルと道路、工業団地をセットにした計画というのがよろしかろうという地域開発、総合開発戦略をつくりますと。

飯村 そういう意味でこの土地が、固有にこの土地にこれを建設するとか、そのときの交通網との位置関係というものまで明確に指し示している上位計画ということではないということですか。

柴田委員 なるほど、わかりました。例えば、代替案の比較で35ページに……ごめんなさい、今、上位計画との関係で推奨案に言及されている部分というのはいないんですでしょうか。

飯村 上位計画との整合性を、この選択軸として明記しているというところは……そうですね、ただ最終的には整合性を確認した上で採用する必要があるという整理しております。

柴田委員 根本をとということですね。

飯村 そうですね。先ほど申しましたように、上位計画自体がかなりまだ曖昧性を持っていたり、その確度ということも明確でないものもございますので、その辺を最終的には評価するという形が現実的であろうと考えております。

柴田委員 わかりました、承知いたしました。

松行委員 すみません、関連するかわからないのですけれども、追加で教えていただきたいんですが、32ページの案1の「その他」のところに、「また、モ国の都市計画へのアクセスも良好である」という記述があるのですが、これはどういう意味なんでしょうか。

浅田氏 ナカラ市においては、市の都市構造計画というものが存在しております。特にこういったところを住宅エリアにするとか、こちら辺は産業用地として使うというふうに書かれていますので、このあたりを住宅エリアにしたいという市の構造計画PEU「都市計画」と呼んでいるんですが、それも考えた場合に、ここは既に立地が始まっているところもあるので、この場合では案4ではない案1というのが、一つの推奨案だということに使っているというふうにご理解ください。

ですので、ナカラ市が持っている市の構造計画、都市計画というものが存在する。それも踏まえた形で、上位計画の一つとして精査したいというふうに思います。

松行委員 つまり、その都市構造計画と整合性がとれているという意味ですか。

浅田氏 そうですね、はい。整合性及びその考えをバイオレーションしない、壊さないという意味で重要だと思っています。

松行委員 多分、もうちょっと詳しく書いていただかないと意味がわからないと思います。

浅田氏 そうですね。

飯村 ここはちょっと記述を工夫するようにしたいと思います。

それから、都市計画の整合性は最終的にというような話がありましたけれども、このように土地利用ですとか、そういうものがあらかじめ先回りしてわかっているものについては、この地図にあるとおり落とし込んで、その整合性については、あらかじめ取り込む努力をしているということでご理解をいただければと思います。

柳主査 それでは、26をお願いします。

清水谷委員 26番については、代替案を幾つかのセクションに分けてほしいという

コメントに対して、今回は三つに分けていただけるということで理解しました、ありがとうございます。結構です。

柳主査 では27番。

柴田委員 27番も、これは確認ということの意味が強かったんですが、ナンブラの中心部を迂回するバイパスということで、基本的に空港に対して円心状に道路が走っているの、空港へのアクセス等はどの代替案を比較しても余り関係しないのかなというのは、形の上ではそういうふうには見えただけですけども。確認としまして、実際に新しい道路ができれば、やっぱり空港と関連した交通というのは、どうしても空港近傍の都市で出ると思いますので、その差というのは、今回の代替案の間ではもう想定されないというふうな理解でよろしいでしょうか。

飯村 今回の道路建設の目的が通過交通の回避ということにございましたので、そちらのほうにレーティングを置いて線形を検討したというのはご指摘のとおりということになります。

浅田氏 おっしゃるとおりでして、ここを通過交通が通ることによって、ナンブラ空港に市内の方々が行きやすいという意味では寄与するだろうと思っております。

もう一つで空港への貨物の話がありましたが、ナンブラ空港、ここは州都の空港でして、大きな工場等、空港貨物で運ぶようなものは余りございませんので、そういった形では、ナンブラ空港は人主体の空港がこの先も続くであろうというふうに想定してございます。

ですので、これでこのところが空けば、市民の空港へのアクセスというのはよくなるであろうということを期待しております。

柴田委員 わかりました。

柳主査 続いて28番をお願いします。

柴田委員 28番は交通機能に関してなんですけれども、各代替案で比較されているんですが、実際そこまで大きく変わり得るのかなというのを。地図で見ただけですのでわからないところもあるのですが、ここは実際の設計速度自体は、もう代替案の間ではさほど変わらないというふうに考えてよろしいですか。

浅田氏 設計速度自体は、ANEという道路公社のほうで、道路の格として基準にて定めますので、それに合致した線形をとりますので、設定速度自体の路線代替案ごとの違いというのはございません。

実際の走行速度になりますと、若干カーブが多かったりというので多少変わることがあるかもしれませんが、一番大きいのは延長の距離でございます。それで今回の路線は、ナンブラでとりますと33kmぐらいのものと29kmぐらい。長短によって1割ぐらいの差がありますので、その分はバイパスとして通過する分においての差が若干出るという可能性はございますが、それほど大きな差はないかなというふうに思っております。

柴田委員 時間で見ると、もうほとんど差はないぐらいな距離。

浅田氏 30kmの1割で3kmですので、普通に走行した場合に3分です。あとは、それぞれの国道とのアクセスの仕方によってもまた変わりますので、あとは走行速度のカーブ、勾配がございますが、ほぼ同等かなというふうに思います。

柴田委員 わかりました、ありがとうございます。

柳主査 29番。

柴田委員 29番は、これは懸念しているところが、先ほども少し出ました地盤の話、河川近傍の道路になりますので、その補強の話になるんですが、これはまず初めに一つ確認させていただきたいのが、案2の赤い線のほうというのは、今、「岩山」と書いていただいているんですけども、これはトンネルとかそういうものを想定しているということですか。

浅田氏 これはトンネルではなくオープンカットです。そこまで高い山ではございませんので、余り急勾配にならないように、若干切り土というか、岩を削るとというのが目的です。

柴田委員 案1と案2で、岩山の部分よりも西側というのは同じ線を通るんですけども、岩山の部分で線が変わるわけですよ。例えば、黄色の河川のすぐ脇を通った場合に、いろんな護岸の工事が必要になってくるのかなというふうに思うんですけども。そうすると、それは道路建設の費用にそれを足すというふうになった場合は、かなり建設費的にはインパクトが出てくる可能性があるんじゃないのかなというふうに思っています、そのあたりというのは、実際この現在の資料の中には考慮されているのでしょうか。

浅田氏 これから、路線が決まった後に概略設計をしていく際には、今、洪水位の高さを確認しておりますが、ここにどんな護岸機能が必要になるかというのも、少しその高さによっても若干変わるかなと思っています。

見ていただくとおり、川がこう流れてきていて、ここだけこう蛇行しているというのは、これが完全に岩山だから当たってしまっているというのがありますので、やるにしても、岩の中腹のところを飛ばさないで若干厳しいかなと思っています。工費が少しかさむ可能性もございます。提案としては、こっちの岩を少し切りながら、切った石をこの辺の路床材で使うことで工費を何とか軽減できないかという考えもございまして、環境面でここはいいのかどうかというのも若干気にはなりますけれども、大きな山ではありません、岩なので、我々としてはこちらのほうでうまく工費バランスがとれるといいなというふうに思っております。

柴田委員 評価のところ、案1のほうが案2よりも概算で安いというふうに書かれていたので、もしそのところで河川の護岸の特殊な工法が必要になったりした場合には十分入れかわってしまう可能性が。今ですと100分の3の差になっていますので、入れかわってしまう可能性もあるのかなというふうに思っていて、少し確認させてい

いただきました。ありがとうございます。

柳主査 30番の清水谷委員どうぞ。

清水谷委員 30番は、クアンバイパスの道路の代替案について回答いただきました。今回も複数箇所に分けて評価していただけるということで理解しました。ありがとうございます。

柳主査 31、32を柴田委員どうぞ。

柴田委員 これは、どちらも合わせてということなんですけれども、今日いただいた資料で、クアンバイパスの西側のほうで教育センターがありますというふうに書いていただいたんですけれども。私もたまたまグーグルで見えていて、これが出てきたので少し気になったんですが、これは今後考慮されるということでしょうか。こういった公共施設の存在などは、把握され次第考慮するというのでしょうか。

飯村 そういうことになります。上位計画等と同じ考え方で、出てきたところで、そういうものがあつた場合は整合性をまず図っていく、考慮していくということになります。

柴田委員 32番のコミュニティーの分断に関しても、同じようなことになりませんか。

飯村 この代替案1のコミュニティー……はい、基本的には同じ考え方になります。負の影響ができるだけ少なくなるような形で考慮していくという形になるかと思えます。

柴田委員 わかりました。ありがとうございます。

柳主査 代替案の検討全般で、何か追加的に意見はございますか。

よろしいですか。

どうぞ。

柴田委員 一つだけ。先ほどの議論で、今お示しいただいている代替案を、例えば複数のセクションに区切ってもう一度評価しますというようなお話だったと思うんですが、そのことと、今出ているその推奨案というような記述というのは、今後どういうふうになっていきますでしょうか。変わってくるというふうを考えてよろしいですか。可能性があるというふうに。

浅田氏 組み合わせがあるかなというのは確かにございます。先ほどお話しさせていただきましたセクションに切ったことによって、北はこれがよく、南はこっちがいいという組み合わせが出てくるかなと思っておりますが、大きくは、先ほどクアンバで岩山のほうがいいんじゃないかというお話。確かに我々もその後の水理解析でそういったようなことも、見えてきているところもありますので、大きくは変わりませんが、組み合わせみたいなものは生じてくるだろうと思えます。

柴田委員 わかりました。

長谷川委員 よろしいですか。

柳主査 どうぞ。

長谷川委員 そうすると、今出ているこの案1、2、3という以外に、いいところ取りで何か出てくる可能性があるということですね。そうすると今後の調査というか、本格的なEIAの中では、いろんな可能性を含めながら、特に代替案を捨てきれない箇所については、それも含めた調査をやっていくというイメージですか。

飯村 余りパラメーターが多いとEIAも進めるのがなかなか難しくなってくると思いますので、まずはそのセクションの選択等も含めた、この今の推奨案ではなくて、その最善と思われる推奨案で検討していく。それに対する代替案を常に意識しながら進めていくという形のほうが現実的だというふうに思っております。

長谷川委員 そうすると、それに附属するような環境配慮というか、補足的なEIA的なものはそれなりにやっていくということですか。

飯村 その代替案として、基本的にはこれをリバイスした推奨案というものを調査の前提としていくということになりますけれども、そこでかなり避けがたい影響が出てくる、他の代替案を検討となった場合には、そちらのほうについても調査をかけていくという形になるかと思えます。そういう考えでよろしいですか。

浅田氏 はい。

柳主査 それではスコーピングマトリックスで、33の清水谷委員からお願いします。

清水谷委員 33番は結構です。ありがとうございます。

柳主査 これはよろしいですね。

34、35ということで、松行委員からお願いします。

松行委員 ご回答ありがとうございます。景観については議論になるところだと思っておりますが、特別に景観がすぐれているとされている地域以外の景観に対する影響というものをどういうふうに評価すべきかという点だと思っておりますが、いわゆる普通のところ、普通の景観が変わることに対してどういうふうに評価をすべきかという点だところは思うんです。

それで、例えば日本でも国道沿いにチェーン店の大きな看板がいっぱい立っているような景観。あれは多くの方が、やっぱりよくないと思っている景観だと私は認識していますし、我々の分野の中でも、そういうような景観というのは、やはり日本の景観としてネガティブに捉えられています。

ですので、私の考えとしては、そういうような保護地域でなくても、普通の景観でも変わるのであれば、それはD評価ではないのじゃないのかなというふうに思っております。

あと、樹木の伐採とか、景観というのは樹木だけでつくられているわけではなくて、何も無いところに道路ができた、それも一つの景観の変化なので、私の考えとしては、Dではないんじゃないか、少なくとも検討はすべきことなんじゃないのかなと思って

おります。

柳主査 柴田委員。

柴田委員 私もこの部分は少し心配に思ったところでありまして、特別に保護されている景観でなかったとしても、いわゆる生活景といいますか、ふだんの皆さんが生活している景観の中にどんと太い道路ができて、トラックやその他交通量が増えるというものは、樹木を切らないから影響がないですよというようなお話とは、少しまた違う心配というのがあるのかなというふうに思いまして、そういう意味で、これはCというふうな評価のほうの方が妥当なのかなというふうに思っているところであります。

浅田氏 ありがとうございます。おっしゃるとおり、いわゆる視点場景観とは別の沿道景観、都市道路の景観というのは、インパクトという意味では、今まで見たことのない景観になるというのはおっしゃるとおりでございます、あと看板、土地利用がどうなるかということにもかなりかかわってくると思います。

その点におきまして、今回の道路の沿道土地利用というのがどういう形になるのかにつきましては、今まさに道路公社のほうの考える土地利用と、各自治体が考える沿道土地利用の、この辺の確認をしているところでございます。

一般的には、今のモザンビーク政府の中では、沿道土地利用は30m～50m道路端からは立地させないという、何も建たせないというのが都市間道路の時代の基準なんですけれども、そういうものがございまして、そうすると、都市内を通過するバイパス道路に設置する側道の真横には、しばらく何も家が建たないというような景観になる可能性もございます。

一方、都市的土地利用をされる場合には、おっしゃるように看板だったり、商業が立ってくることもありますので、その辺も少し見定めながら、どういった景観に変わるかということを書き記述し、そういう看板等で障害があるということも踏まえて、何かしら提言的な記述にはなるかもしれません。土地利用までは我々の事業範囲を超えてしまうところがございますので、記述し、緩和策としての提言をするということではできかなと思っています。

飯村 Cプラスとかマイナスとかという……

浅田氏 C±の評価がどう違っていているという、そういうことですね。

飯村 いずれにせよ、今の回答要領を斟酌しますと、Cのプラスマイナス、どちらの効果もあるというふうに考えられますので、調査に加えるという方向で整理をさせていただきたいと思います。

柳主査 C±に変更するということですね。

飯村 はい。

柳主査 それでは、36、37を長谷川委員お願いします。

長谷川委員 36番は先ほどの代替案の検討のところでもちょっと触れさせてもらいました。お考えを再確認したいんですが、スコーピングの対象が、今回は推奨案のみを

しているということで、私がこの質問の後半部分で、ほかの代替ルート案についても、こういったスコーピングマトリックスを作成することで、総合評価をやるときの環境社会面の比較がもう少し客観的にできるようになるのではないかというふうな質問をしたんですけれども、お答えのほうで、どの代替案もスコーピングでやることは同じなんで、そういう意味ではほかのものもカバーしているというふうに考えますというふうにあります。項目は同じなんですけれども、結果は違いますよね。私が気にしていたのはその結果のところなんで。

とはいうものの、やはりなかなかいろんな事情でそこまでは。私は先ほどはIEEという大それたことを言いましたけれども、IEEじゃなくて、ここでつくっているようなスコーピングマトリックスというふうな意味だったんですけれども、この辺はどうお考えになりますか。

飯村 先ほども申し上げましたとおり、今は線形について推奨案を中心軸にいろいろ可能性を検討していると。ただしセクションごとに、よりアプロプリエイトなルートを選択する余地ありと。今そういうふうな回答をさせていただいていたかというふうに思います。そういう意味で、このスコーピングの段階で今お示ししている、例えば31ページ、32ページのような、こういった案の、×というのをもう一回スクリーニングして、どのルートが推奨案になるかということを検証して、そういうご指摘という理解でよろしいでしょうか。

長谷川委員 例えばこの31ページ、二つ目に「自然環境の影響」とありますね。それから、その次に「社会的影響」とかあるじゃないですか。ここで見ているのは、やはりその家屋の数とか、そういった一部のものととかをつけておられると思うんです。

ただ、スコーピングマトリックスにあるように、いろんな角度から本来は見ていけなくちゃいけないわけですから、どれか一つか二つの項目だけに絞って比較して推奨案を選ぶということの合理性があるというか、説明がつくのかということをお心配しております。ならば、もうスコーピングマトリックスまではいかないかもしれないけれども、もう少し項目を増やしながらかつ同じようなことでやっていったら、この辺はもっと比較がしやすいのかなというふうなことなんですけれども。

もちろん、調査をやりながら、そこで代替案的なものは忘れずに、横目でならみながらやっていきますよということでもいいのかもしれませんが、大きく代替案の推奨案と出てきてしまっているの、そこでの位置づけというか、整合性というかというふうなことを思っているものですから。

飯村 非常に、これは今の各推奨案、代替案それぞれにとってのパラメーターが非常に大きいような状況ですので、それを全ての場合分けにおいて評価をして選んでいくという作業も極めて難しい、また妥当な判断、結論を出すということに繋がるのかどうか、少しその辺についても考える必要があるのかなと思っております。

先ほど先生の言われたとおり、できるだけ可能性の高い代替案を検討するんだけど、横目でしっかりそれ以外の代替案というものを意識しながら、この社会環境の影響を避けつつ、その中でも最適な路線選択というものができそうな方向で進めていくことが現実的だというふうに理解をしております。

浅田氏 少しだけ。ご指摘のとおり、今ここで書かれている自然環境、社会環境は項目自体がすごく限られたものだけしか今は書いておりませんので、もう少し路線を見ていく中で、ご指摘にありましたように、スコーピングに使われている項目を意識しながら、違いが何があるかというところがわかるような形で記述を深めて、路線選定にいかせるようにしたいなと思います。

柳主査 では、37番。

長谷川委員 ご回答ありがとうございました。こういうふうなリスクというのは、私は当てずっぽうで、現場のことを何も知らずに言っただけなんですけれども。現実的に、やはりこういうリスクは、この対象地区はありそうですか。

飯村 道路建設に伴う産業の発展ですとか、あるいはもちろん自然的な環境影響というものは当然考え得る、発生しても不思議ではないので、ご指摘のような形の影響評価について確認できることをしっかり折り込んでおくことが必要かというふうに思います。

他方、関係実施機関には、そのようなことが起きないように対策についてはきちんと、この実施機関であるANEを通じて、あるいはJICAはほかの事業とも関係していますので、そういうところから実施機関、関係機関に申し入れるということについて考えていきたいというふうに思います。

柳主査 38番をお願いします。

柴田委員 38番。月の降水量が非常に多い月がある、クアンババイパスのところです。400というふうな大きな数字が出ていましたので、河川の流れる状況というのはわからないので何ともあれだったんですけれども、地盤沈下に関しては必要な措置をとるので影響は懸念されませんというようなお答えなんですけれども。地盤沈下についてはわかりました。

もう一個関連して確認というか、お伺いしたいのが、例えば、逆に、これは今、河川のちょうど右側が、東側が下流になるわけですね。蛇行したカーブの外側を道路が通っているんですけれども、例えば、一時的に流量が急激に増えるような河川ですと、この蛇行の外側は後背湿地があったりですとか、あるいは遊水池的に、かすみ堤というんですか、そういったようなものがあたりする場合もあるのかなというふうに思うんですけれども。そこに道路ができてしまうと、そこが水が分断されますので、従来のような機能はしなくなるというようなことが想定されるんですが、そのような土地というのは、ここには存在しないですか。カーブの外側で一時的に流量を流すような。

浅田氏 この1月が一番、40年ぶりの被害があったというふうに聞いておりまして、我々は終わった後に入ったという形です。実際、1ヵ月間水道がとまってしまった、停電になったと聞いています。それはどこかと申し上げますと、このエリアになります。ここからこっち側。今、外側とお話にありましたが、先ほどもお話ししましたが、ここは岸がありますというのと、こちら側は全体が高いので、内側のここが全部持っていかれました。川のこちら側が持っていかれておりました。一部、家も流された状態で、こちらに新しい居住地域がありますが、ここを渡す小さい橋が流された。そこに上水管も抱かせていましたので、それが持っていかれて断水したとお聞きしています。ですので、この辺に流れることによって、どちらかという、こっちに上がるというよりも、こっちの今低いほうを持っていかれたというのが実情です。

とはいえ、このあたりが若干低湿地帯として流れ込むところがございます。ですので、ここがこの先盛り土された場合は、若干こっちに入り込むこともあります。ここを我々としても設計上は少し気にはしております、どういう形、どういうカルバートがいいのか、カルバートで最大水量を確保するのがいいのか、若干橋梁的な構造にしたほうがいいのか、もしくは、もう治水の観点からも含めて、少し盛土構造、堤防構造を持たせたほうがいいのかということもあわせて、今水理解析を含めて検討しておりますが、いずれにせよ、南側にやるよりかは、北側のほうが今安全だということとは確認がとれています。

柴田委員 わかりました。ご説明いただいた内容は理解できましたので、助言をどうしたらいいのかということのを考えないと。難しいなと思うんですけども。承知いたしました。

柳主査 39、40、41ですが、39についてはC_±に修正していただけるということで了解しました。

40ですけれども、居住の民族との関係はどうなっていますかと聞いたんですが、この点は、また今後調べるということですよ。ですから、それはRAPのときに調べていただくということで。これは影響を評価するときに間に合うのかどうかということもありますけれども、その点はよろしいんですか。RAP上のときに調べればよいということなんですか。

飯村 実際どの程度の人に影響があって、その人たちの構成がどうかというところは、このRAPの時点でのセンサスの調査の中で調べるのが現実的だと思いますし、この今想定されているプロセスの中で処理可能というふうに考えております。

柳主査 わかりました。

それから41番はC-に修正されるということで。先ほども洪水の問題もありましたけれども、これは影響があるかなと考えていましたので、C-でお願いします。

以上でスコーピングマトリックスの全体の質疑応答のところですが、何か追加的にございますか。よろしいですか。

それでは、環境配慮のほうに入りたいと思います。

では42、43を長谷川委員お願いします。

長谷川委員 42、43とも回答ありがとうございました。了解しました、ありがとうございます。

柳主査 44、45ですが、これは私ですけれども、一応対策を検討されるというのは、今、概略設計時に対応するというこのようですね。

それから45についても、排水路や側溝の整備という、先ほど洪水の関連で、道路沿道で出てきましたけれども、具体的な対策について(1)から(4)まで細かく規定されていますので、それでお願いしたいと思います。

それでは、46、47、48、49まで清水谷委員お願いします。

清水谷委員 46番はベースキャンプの件ですが、検討していただけるということで了解しました。ありがとうございます。

続いて47番は、橋梁のデザイン、位置を明らかにするという点において、図のほうでもう既にあったということですね。デザインはコンクリート橋だということと、それに対して水質汚濁等の調査をやっていただけるということで理解しました。ありがとうございます。

48番ですが、44ページでは水質汚濁の調査点として15ヵ所記述されていたんですけども、橋梁の数を数えると合計で17ヵ所あったので、この差の2ヵ所はどうされるのかということであったので。17ヵ所やっていただけるということで了解しました。ありがとうございます。

飯村 失礼しました。

柳主査 環境配慮のところ、何か追加的にございますか。よろしいですか。

それでは、続いて社会配慮のところ49番をお願いします。

清水谷委員 49番は、農地の収用についてRAPの中で対応していただけるということで了解しました。ありがとうございます。

柳主査 では50番。

長谷川委員 了解いたしました。

柳主査 社会配慮で追加的に何かご意見ございますか。よろしいですか。

ではステークホルダー協議・情報公開で、清水谷委員お願いします。

清水谷委員 ステークホルダー協議のカレンダーを見ますと、2016年1月以降に実施されるということで、それまでに助言が、我々は何ができるかといったら、ほかに機会がないということがわかりまして。回答のとおりだということは、今回の助言が来年1月のステークホルダー協議をされるに当たって我々から助言できる最後の機会だということでよろしいですか。

飯村 はい。

清水谷委員 わかりました。ありがとうございます。

52番ですけれども、コメントを書かせていただきましたが、一応コメントに対して対応していただけるということでよろしいですね。ありがとうございます。

飯村 はい。

清水谷委員 53番は、農地を失うことによる生計の補償に関しても、パブリック・コンサルテーションの中に含めていただけるということで理解しました。ありがとうございます。

柳主査 それで、以上53番まで一応検討しましたので、5分ほど、40分まで休憩させていただきます。それから助言案の検討に入りたいと思います。

午後3時33分休憩

午後3時39分再開

柳主査 それでは、助言案の検討に移りたいと思います。

全体事項から。まず1番から、清水谷委員のところからいかがでしょうか。

清水谷委員 1番、2番は落とします。ありがとうございました。

柳主査 3番はよろしいですね。

松行委員 3番は落としてください。

柳主査 4番はどうしますか。

松行委員 4番は、具体的な数字がこういうふうにあるのであれば入れていただきたいので、「事業地における人口増の状況及び貨物鉄道の運行頻度の変化について記述を加えること。」をお願いします。

柳主査 では、5番。

柴田委員 ここも事業の必要性根拠のところですので、数字があるようでしたら加えていただきたいなというふうに思っています。ですので、「事業対象地域の国道1級道路の舗装率に関して」、これは「DFRにおいて記述を加えること」みたいな書き方を……

渡辺 そこは会議後、事務局でそろえます。

柴田委員 わかりました。「加えること。」というふうにしていただければ。

柳主査 6番はいかがですか。

長谷川委員 要りません。

柳主査 7番。

柴田委員 これも今後のことですので、落としていただければと思います。

柳主査 8番。

長谷川委員 要りません。

柳主査 代替案の9番。

清水谷委員 残します。右側のほうを使って、「上位計画の整合性については可能な限り調査し、比較検討すること。」問題ないですね、可能な部分だけで。

飯村 確認ですけれども、先ほどの話でいいますと、新しい線形の推奨案があって、

いろいろセクションごとの検討等もすると。それに対して上位計画が整合しているかの検証を必ずしっかりやるという理解でよろしいでしょうか。

清水谷委員 例えば上位計画で、既にあるものがこの地点につくられるとか、そういうところでそれを避けたほうがいいのか、そういうものがわかれば。

飯村 そういう抵触がないように。

清水谷委員 はい。そういうところであれば問題ないとか、そういう項目が、もし可能な限り盛り込めるのであれば盛り込んでいただきたい。

飯村 今のニュアンスであれば、はい。

柳主査 今のところですけども、文章的に、上位計画と、それから代替案との整合性なんでしょう。

清水谷委員 そうです。

柳主査 可能な限り検討するということですね。

飯村 細かい確認ですが、最終的な路線決定に当たってということですので、その代替案とか推奨案ではなく、最終的な路線と上位計画がうまく整合するよというニュアンスで理解したんですけども、そういうことでよろしいでしょうか。

清水谷委員 幾つか、本日いろいろ説明資料が出てきて、今日配っていただいた資料がこれなんですけれども。例えば、工業団地の計画があったり、塩田の計画があったり、物流ターミナルの計画があったり、例えばそういうところをうまく回避すべきなのか、あるいはその近くを通ったほうがいいのかというところに対して、もうこういうことがわかっているのであれば、それに対して有利なのか不利なのかということを幾つかこの中に。

飯村 そうですね。大きい意味で言っていることは同じだと思うんですが、具体的に考えますと、先ほど言ったように計画が明確でない場合があるわけです。その場合、ここに道路を通しますということと、この辺にできる工業団地というのが一応整合するという形で、あらかじめここにプロットしてあるので、ここなら必ず大丈夫という時間順序にならない可能性があるという形で、書きぶりのニュアンスを申し上げているということなんです。

清水谷委員 はい、結構です。

柳主査 では、頭に「最終的な路線決定に当たっては、上位計画と選択された」、「採択された」でもいいですけども、「代替案との整合性」ということですよ。

飯村 はい。

柴田委員 今の関連でよろしいでしょうか。先ほど、何番のコメントだったか見失ってしまったんですが、清水谷委員から、代替案の設定がどういうふうになされたのかというような質問のところ、大分先ほど詳しくご説明いただいて、そのいただいたご説明の中に上位計画の話ですとか、そのあたりも代替案設定の根拠の一つとして含まれていたように思うのですが、そのあたりはここには含めなくてもよろしいんで

しょうかというのがちょっと気になったんですけれども。また別途ということでしたら。

飯村 16番に関係するあれだと理解しています。その意味で、今回9番でご指摘いただいているような、「都市マスタープラン等戦略的計画との適合性」というご質問でございますが、16番はもうちょっと広い意味でということになるかと思っておりますので、そちらのほうで改めてこれをご検討いただいておりますか。

柴田委員 わかりました。

柳主査 9番はこれでよろしいですか。

清水谷委員 はい、とりあえず。

柳主査 事務局のほうは、これでよろしいですか。

飯村 すみません、こだわるようなんですが、比較検討というのが、AとBとCを比較して、いいものという、そういうような手順をニュアンスするんですが、今回については先ほど申し上げたとおり、そういうやり方ができるものもあれば、できないものもございますので、「最終的な路線決定に当たっては、上位計画と代替案との整合性について、可能な限り検証すること。」のような形のほうがいいのではないかと思います。あくまで比較検討の場合、A、B、Cと明確な案を持って、×をつけるようなプロセスに思われますので、それが事情によっては許されない場合もあると思っておりますので、そこも含めて「可能な限り検証する」と。あるいは、「整合性を図る」という書きぶりのほうが現実的かなと思っております。

柳主査 いかがですか。

清水谷委員 当初の私の意図は、そういう比較できるものがあれば比較表の中に入れていただきたいとは思ったんですが。なかなか今の都市計画のルールがどのくらい信憑性があるかどうかということも含めると、なかなか一遍に比較をすることが難しいということは理解できましたので、とりあえずこういう書き方でも。

飯村 多分、16番のほうは少しニュアンスが違おうと思うんですが。こと9番については、こういうほうが現実かと思っております。

柳主査 では、10番はいかがですか。

松行委員 10番は落としてください。

11番も落としてください。

12番は、この道路延長で農地への影響を代替しているということは、余り納得はしていないんですが、話を聞きますと余り農地自体がないということなので、これも落としてください。

13番はどうしましょう。残しますか。

柳主査 柴田委員どうしますか。

松行委員 残してもいいかなと思っているのですけれども。やっぱり気になるので。説明を加えていただいたほうがいいと思うんです。どうでしょうか。

柴田委員 そうですね。今はただ単に「避けるため」としか書いていませんので。そのところは具体的にどういう干渉が想定されるのかというのは説明を加えていただいたほうがいいかと思います。

松行委員 では、「ナンプラ南部バイパス道路の代替案の設定において、高圧送電線が計画道路へどのように干渉するかを記述すること。」何かわかりにくいですか。「どのように干渉すると想定されているのかを」、「干渉することが想定されている」、いかがでしょうか。

柴田委員 はい。

松行委員 よろしいですか。ではこちらでお願いします。

15番は落としてください。

柳主査 では16番。

清水谷委員 残します。

有馬 すみません、今のナンプラ南部バイパスのところなんですけれども、これは評価項目に加えるという意味ですか。それとも……

松行委員 違います。私は、この代替案で高圧電線がどうと書いてあるので、何でもここでわざわざ高圧電線を書くのかということの説明を加えてくださいという意図ですが。柴田委員は。

柴田委員 私もそうです。送電線を避けるというふうにはしか書かれていませんでしたので。一般的にそれだけだとどうして避けるのかという理由がわかりにくかったので、その記述を加えていただきたいということです。

有馬 はい、了解です。

清水谷委員 では、16番ですね。

柳主査 16番、はい。

清水谷委員 16番は残します。左側の文章を使いますが。途中からですけれども、「比較検討がなされる個々の代替案に対して、その」……

柳主査 回答例を参考にしたほうがいいのではないですか。

清水谷委員 回答例のほうがいいですか。

柳主査 「ルートと比較案の前提の条件として」云々というやつを利用したほうがいいのではないですか。具体的でわかりやすい。

清水谷委員 では、もうこの括弧の部分ですね。

柳主査 「代替比較案の前提条件として、かぎ括弧のものを追記すること。」とか、そのほうがわかりやすくないですか。それ以外にもっと言いたいことがありますか。

清水谷委員 この16番の質問事項は、代替案をこれから比較するときに、なぜこの代替案を選んだのかと。かなりたくさんあるうちの幾つかよい、ある程度適した、絞られた案が幾つかあると。この案はどういうふうに絞られたのかというようなことが、一つ一つあるコンセプトに基づいて代表的な案になっていないといけないものだと思

うんです。そういう部分での記述が必要ではないかということが、私が主張したい部分なんですけれども。

長谷川委員 代替案のスクリーニング基準ですよ。

清水谷委員 はい。既に本日説明を受けましたので、それぞれの代替案においてはある程度根拠があったということは認識はしましたので。それぞれの代替案を比較検討する、もう結果は出ていますけれども比較される前に、それぞれ比較検討する代替案においては、こういうようなコンセプトでつくったといいますか、そういう説明をつけ加えていただきたいということが私の趣旨です。この右側に書いてあるのは、それをこういうような項目で評価をしてというので点数づけをするんですけれども、私の主張は、どちらかという、その比較する前に、それぞれ代表として出てきたものをどうやって、これらが代表なのかということを説明していただきたいということになりますので。

飯村 言いかえますと、比較案の設定に当たって参照した基準やクライテリアがあれば明記することというニュアンスでよろしいですか。

清水谷委員 はい、そうです。

飯村 それは先ほど総括の説明が、大体内容ということですね。

浅田氏 案が生まれてきた過程みたいところで。

清水谷委員 そうです。

柳主査 それと、「また」で、またこの前提条件も追加しておいてもらったほうがいいのではないですか。

清水谷委員 そうです、これは前提条件です。

柳主査 取っちゃうと、全くまたなくなっちゃいますよね。

清水谷委員 はい。これを右の前提条件として。これがありますから。

柳主査 「基準を記述すること。また」という、「また」を入れたほうがいいのではないですか。「また、ルート案……前提として、以下のことを記述すること。」追記するということ。

柴田委員 これは、本事業対象の云々についてはという、三つは列挙する必要がある。これはないんじゃないですか。これは全部三つともですよ。

清水谷委員 三つともです。

柴田委員 ですよ。ですので、ここでわざわざ書かなくても。

3日に説明するときに私が理解できていないとあれなんですけれども、「都市内道路としての」というのは、どういう意味合いで、これは書かれている言葉になりますでしょうか。

浅田氏 多分、このときに考えていた比較として、都市間道路と都市内道路という概念の中で、都市内道路という意味合いでの路線選定の比較をすべきかなということだったので。今この時点においては、特になくとも問題ないと思います。

飯村 恐らく、このご質問の趣旨が、「いい加減な代替案を設定しないことを証明するために」とあったので、「こういう基準に基づいて」をニュアンスしようと思ったんですけれども、今となっては、よくご質問の趣旨を踏まえてこれをつくったので、恐らくこの部分がなくても通じるということになると思います。なので、「本事業対象の道路については」、もうその先、「当地の上位計画」云々というふうに繋げていただいて問題がないのかなというふうに思います。

柴田委員 はい、理解いたしました。

柳主査 では、17番はどうですか。

清水谷委員 17番は落とします。

柳主査 では18番。

松行委員 18番は落とすのですが、19番は、「代替案の比較と評価の表において、
、
、
、
×の評価の基準を明記すること。」でお願いします。

柳主査 すると、具体的な基準というのはどういう書きぶりになるんですか。今のところ想定される基準、書きぶりとしては。

飯村 現段階では、31ページの上のところの「評価」の、「代替案の中で最善」とか、そういうふうになっていますけれども。

柳主査 だから、何をもって最善と判断しているかという基準は何かということ。

飯村 そうですね、そこをわかりやすくすると。例えば、先ほど建設の費用の指数なんかがありましたけれども、何をもってこれを最善とし、何をもってこれをマイナスポイントとするかというのがもう少しわかるような形で、この表を再検証してくださいという意味に理解しましたけれども、よろしいでしょうか。

松行委員 そうですね。

柳主査 判断は事業費でやっているんですか。

松行委員 いや、事業費だけではなくて、それぞれの項目で。例えば、社会影響でしたら、戸数が移転なしだと、20戸とか10戸とかだと、100戸とか260戸だと
と
ついているので、どこからどこまでが、どこからどこまでが、
なのかなのか。どこからどこまでが×なのかなのかというのを、ある程度あらわしていただかないと、「何か適当につけているんじゃないか」というふうにどうしても思われてしまうので。

飯村 先ほどの議論の中で、代表数値で建設費が1.26と1.16というふうな話がありましたので、そのニュアンスで、どういう基準で、
なのかなのか、
なのかなのかと、そこをはっきりしてほしいというふうに理解しましたけれども。

松行委員 はい、そうです。

柳主査 量的に評価できる部分は、そうやって数値で判断できますけれども、定性的なやつは、なかなか一概にはそうは言えないので。結構定性的なところで判断することが多いですね。

飯村 そうですね。こういった形が可能なのは少し検討したいと思いますし、他

の事例等も参考にしながら検討していきたいと思います。

柳主査 では、「判断の基準を検討して明記すること。」というのは。

松行委員 はい。評価の……

柳主査 では、20番、21番のところはどうですか。

長谷川委員 ここまでは各評価項目の個別評価なんです。この後は総合評価だから、ちょっと考え方が違うんです。どこまで調査団にこの場で、文章で求めていいのかというのが。先ほどのやりとりの中で、判断に苦しむんですけども。

例えば、先ほど出してくれたアイデアとしては、ウエートづけをしますと。それから、全部ではないかもしれないけれども、スコーピングマトリックスもちょっと使ってみましょうかという言葉を少しおっしゃっていただいたので。例えば私の案ですけども、21番の私の文章を使って、最初のところ。「本事業の」云々、3行目の「ついては」まで残してもらって、その後、「総合評価」の前まで消してください。「比較検討」というところがありますね、その後、「総合評価」の前まで消して結構です。

柳主査 そこで消しちゃうと。一回全部ペーストしてから。

長谷川委員 「比較検討」のところから、「総合評価」の前まで、「どのように」というところまで消してもらって、「総合評価」の前に、その下にある「推奨案が」とありますね、そこを「推奨案を決定する」という言葉に直して、この「推奨案を決定する」を、ペーストで「総合評価」の前にしてください。「推奨案を決定する」を「総合評価」の前にそっくり移してください。「推奨案を決定する総合評価の根拠を、ウエートづけやスコーピングマトリックスなどをできるだけ用いて明確にすること。」日本語を直してもらっていいですけども。

その下に残っている環境コストとか、ここまでは求めるのは難しいと思うんで、消して結構です。「行われ」からは全部消して結構です。

この文章でどうですか。

松行委員 これで大丈夫だと思います。

長谷川委員 何とか意味が通じていますか。どうですか。

それとも、環境コストとかは。ガイドラインを見ると出てくるんですけども。ご承知だと思うんで。だけれども難しいですよ。これで結構です。

柳主査 では、22。

柴田委員 すみません、今の点でよろしいでしょうか。スコーピングマトリックスを用いて明確にするというのは、スコーピングマトリックスというのは、この後に説明されているスコーピングマトリックスをここで使うという。

長谷川委員 そのまま使うのでは大変ですけども、一部、もう少し簡略化して利用して、説明がここにある以上に客観的にできるような、そういう目的に使ったらと。その類いの、そのあたりが「できるだけ」という言葉に込めたつもりですけども。

浅田氏 スコーピングマトリックスの項目や考え方として。

長谷川委員 「項目」としたほうがいいですかね。そうですね、こちらのほうが明確ですね。

柴田委員 わかりました、ありがとうございます。

柳主査 では22番。

飯村 すみません、「項目や考え方」ということになる。

長谷川委員 そうですね、はい。

飯村 「項目や考え方」。

長谷川委員 「など」を入れますか。「考え方などを」。

松行委員 よろしいですか。22番は、これは直していただけるのであれば落としてください。

柳主査 では23番。

柴田委員 これは大事なところですので残していただきたいのですが。いただいた回答案を使いまして、冒頭です、「住宅地からの距離の評価については」、そこまでを一旦持って行っていただいて……一旦全部持って行っていただけますでしょうか。続いては、「衛星」から消していただいて、「近傍部分」の手前まで消していただいて。これで、「住宅地からの距離の評価については、住宅近傍部分の延長距離」という言葉は通りますでしょうか。「住宅地近傍部分の延長距離で比較するなど、住宅への影響を確認し記述すること。」というふうに。

「再度確認」の「再度」は消していただいて。そこは「公害影響」ではなくて、「影響」でいいと思います。

柳主査 測量は入れなくていいんですか。

柴田委員 測量に基づいてということですよ。そうですね、実際は測量に基づいてやっていただくことになると思いますので。そうしましたら、「評価については」の後ろに、「測量結果に基づいて、住宅地近傍部分の延長距離で比較するなど、住宅への影響を確認し記述すること。」

浅田氏 質問ですけれども、ここの「測量」というのは現地測量じゃなく、衛星画像で把握できる長さということでよろしいですか。全ての代替案に測量をかけることは、現地では不可能です。

柴田委員 実際はそういう作業になりますよね。

浅田氏 最終的に決まった路線については、概略設計のための地形なども現地で見ますが、それ以外の全ての代替案については、基本的には現地に入れませんので、衛星等で把握できる距離ということによろしいでしょうか。

柴田委員 回答案でいただいていた、「測量時に」というのは、実際の現地での測量を意味しておられるのでしょうか。

浅田氏 これは、今の代替案の検討という中での項目だとしますと、現地測量を代替案の全部の住宅位置をはかりに行くというのは、現場で測量するといいますと難し

いと思いますので。現場で確認はできますが、衛星である程度距離をはかって、現場でそこにあるかどうかという確認というふうにご理解いただければという。

柴田委員 でも、住宅地との距離の近さをちゃんと確認していただくのは、一般的に衛星でもいいわけですか。わざわざ現地測量を全部行わなくても。

渡辺 具体的な影響を確認する際には、もう少し精度の高いもので対策を考えるといいことですね。

浅田氏 失礼しました。もともとの回答案が少し正しくなかったところがあると思いますが、測量時に住宅を確認するのは、最終的に決まった路線に対して概略設計等に使うための測量ですので、その後の、「測量時に住宅の位置を確認した上で、近傍部分の延長距離で比較する」というのが事実上不可能なんです。そういう意味では、この今回の測量結果というか、衛星等で把握できる住宅までの距離を用いてという形でご理解いただければと思います。

柴田委員 はい。それはそれで結構だと思います。

柳主査 「用いて把握できる」、測量結果に基づいてということになりますね。

飯村 これは、測量結果なんですか。

柴田委員 測量結果というんでしょうか、これは。

飯村 衛星画像を用いて把握できる現況に基づいてということじゃないですか。

柳主査 では、「現況」ですね。

では、24番。

柴田委員 これは塩田なんですけれども、助言委員会として、ここまで細かい影響について、代替案で評価をお願いするというのは余り適切ではないでしょうか。

清水谷委員 いえ、私が感じたのは、塩田が地図上にもう示されていたので、それを代替案の比較検討の中に、項目でも入れていただいて、それに近い、遠いというところから影響をある程度定性的に、×、とか何か、言葉でもいいと思うんですけども、そういう形である程度説明していただければ、それも考慮したという、検討したという形になるのではないかと思ったんですけども。

柴田委員 そのような形で。では、そうしましたら、項目を新たに立てるというよりも、その他社会経済活動への影響のところに入るかと思いますが、「ナカラ港アクセス道路の代替案の比較と評価においては塩田への影響を考慮すること。」というふうにしていただければと思います。

長谷川委員 一つ確認してよろしいですか。回答にある、「評価に差が生じない」というのは、具体的にはどういう意味ですか。もともと塩田というのは項目に入っていないから……

飯村 先ほどの説明ですと、100mぐらいの距離があると。もともと道路の緩衝地帯として設けられている距離も超えているので、大きな意味でこの案を排除するほどには重大性を帯びないというような説明だったと思います。なので、この「評価に差が

生じない」という表現が不適當で、今回そういうことで、回答案にはこういう表現ではないというのは不適當ということだと思いますけれども、ニュアンスとしてはそういう議論だったかと思います。

柴田委員 であれば、その旨を、比較のところを書いていただければというふうに思います。

飯村 わかりました。

柳主査 「塩田への影響を記述すること。」ぐらいだよね。ある意味では考慮はしなくてもいいという議論みたいなので、ちゃんと記述しておけばいいのではないですか。こういう影響が、ないんだっただけということを。

飯村 そういう意味で、現段階でこの案を代替案として排除するほどの決定的な要因ではないということを書くということですね。

柳主査 では、25番はどうですか。

柴田委員 25番に関しましては、先ほどの16番の議論に含まれていると思いますので、私は落としていただいて結構です。

柳主査 26番。

清水谷委員 残します。26番は30番と折衷といいですか、一緒にしてください。同じことなんで。コメントは右側のほうを使います。「最終的な路線決定に当たっては、各路線を複数のセクションに分け、その組み合わせの検討を行った上で」……

柳主査 何の検討を行うんですか。

清水谷委員 路線。検討は、ですから最終的な路線決定です。

有馬 セクションの組み合わせですよ。

柳主査 組み合わせを検討するの。

清水谷委員 はい。最善の組み合わせを。

飯村 複数セクションに分け、それぞれの比較結果に基づいて最適な路線案を設定するというようなニュアンスに理解しましたが、それでよろしいでしょうか。

清水谷委員 そうですね。それで、「その結果をDFRに記述すること。」とか、そういうことです。その下のほうは結構です。「その結果をDFRに記述すること。」ぐらいでいいと思います。

柳主査 「組み合わせを」ですか。「組み合わせをDFRに記述すること。」

飯村 「最終的な路線検討に当たっては、各路線を複数のセクションに分け、それぞれの比較検討」じゃなかった……そうですね、「その最善の組み合わせを選択する」と。そして「結果をDFRに記述する。」ということだったかと。

清水谷委員 そうです。

長谷川委員 これは、クアンバのみにということですか。

清水谷委員 いいえ。これは3地点ありましたので、3地点それぞれを複数セクションに分けていただくということです。

柳主査 「各路線を複数のセクションに分け」とはどういう意味ですか。これは3路線ですよ。3地点の3路線という意味ですか。各セクションというのは。

清水谷委員 三つの路線があつて。

飯村 三つのコンポーネントいずれにおいても、最終的な路線決定に当たっては、各比較案を複数のセクションに分け、その最善の組み合わせを選択するという感じじゃないですか。「選択し」の後が「、」ですね。「DFRに……」これでいかがでしょうか。

柳主査 よろしいですか。

清水谷委員 はい、ありがとうございます。

長谷川委員 今のところ。回答のほうに、経済性とかいろんな面、それから環境社会配慮面などを比較検討するとなっていて、その最後まで、いわゆる複数案が残るわけですよ。そうすると、その複数案についてEIAをやるわけですか。この環境配慮の面の比較というのはどういうふうにやるんですか。

飯村 これは、先ほどのお話では、スコーピングマトリックスなどを用いて、どれがいいかということラピッドアセスメントした上で、最適案に基づいてEIAをかける。そのときに、もし避けがたい影響が出てきたときに、複眼的に違うオプションというのも傍らに置いておいて進めるというふうな。

長谷川委員 横目で見ながらという。

飯村 そういうことですね。

長谷川委員 そのときにEIAの中で必要であれば、それも調査をするという。

飯村 避けがたい影響があつて、そちらのほうに切りかえざるを得ないというオプションが出てきた場合には、そういうふうに検討するというふうに理解しました。

長谷川委員 そういう含みがあるんですね。

柳主査 では27番、柴田委員。

柴田委員 27番はご説明いただいて、ここでは余り重要ではないと思いますので、落としていただければと思います。

続く28番もよろしいでしょうか。

28番も、ご説明いただいている文章の中で確かにわかることですので、これも落としていただいて結構かと思います。

続いて29番もよろしいでしょうか。

29番は、代替案の検討の部分から外れてしまっている部分もありますので、後のところでまた関連するところが出ると思いますので、ここでは落としていただければと思います。

柳主査 環境配慮のところですかね。

柴田委員 そうですね。

柳主査 それとも、環境配慮ですかね。

長谷川委員 42番あたりの話ですかね。

柴田委員 どちらかという、環境配慮の柳先生の44番のあたりですとか、あるいは45番のところでしたっきりカバーされているように思いますので。そちらのほうでカバーできると思いますし、内容が環境配慮の内容になってきていますので、そちらのほうで対応.....

柳主査 44番と合体して書いてもらうといいですね。

柴田委員 そうですね、44番ですね。

柳主査 では、またそれは44のときに文言について検討するということですね。

柴田委員 はい。

柳主査 では、30番。

清水谷委員 30番は26番と同じで、結構です。

柳主査 30番はよろしいですか。

清水谷委員 はい。30番の部分を、26番と30番を一つにさせていただいて、一つのコメントにさせていただきます。

柳主査 では、31番。

柴田委員 31番と32番なんですが、ここでご回答いただいている、もう一度確認させていただきたいんですけども、「今後の調査で確認する予定です」というのは、これは代替案の比較検討に反映できるというふうに考えてよろしいでしょうか。反映していただく必要があるかなというふうに考えてはいるんですけども。

飯村 今の議論ですと、まず最初の、以前議論しましたセクションごとに分けて比較をして選択という中で、この辺のことも取り込めるだけ、まず最初に取り込んで案を調べると。その後、EIAなどを進めていく中で避けがたい影響が来たときには、横に別案などを持って。そういうときにRAPの中で避けがたい、例えばそういう公共施設があるとか、コミュニティーの分断等が発生するといった場合には、さらにその代替オプションを検討するという手順になるものと理解されます。

柴田委員 そうしますと16番のところの、既存の社会インフラ、施設・設備というのが入っていますので。「との接続」というのとちょっと違うのかな。

飯村 あるいは、先ほどの塩田と似たような話でもあるのかなという感じがしまして。塩田は、どちらかという代替案の検討となっていますが、そちらに近い感じかなと思ひまして。例えば、そういう塩田のようなものとか、公共施設というのを一緒に合わせてここで記述していただくというのも一つの案かと思ひます。

柴田委員 それは一緒にしていただいてもいいかと思ひます。そうしますと.....

飯村 24番ですかね。

柴田委員 24番。塩田と公共施設が一緒になるのは大丈夫.....でも、作業といいですか、趣旨としましては同じです。

飯村 塩田特出しよりも、それ併記で、こういうふうに影響を受けやすい、今確認

されているものとしては、教育センターのような公共施設や塩田などが確認されていると。それについてみたいな形にいていただくというのは。

柴田委員 そうですね。

長谷川委員 あるいは、位置づけとしては社会配慮というところになりますか。

柴田委員 これは代替案の比較において踏まえていただきたい情報になりますので。そうしましたら、塩田のところというのは……

飯村 24番です。

柴田委員 24番ですね。24番のところに、「比較評価においては」……

柳主査 公共施設の存在や……

柴田委員 公共施設の存在。

柳主査 塩田への影響。

柴田委員 「公共施設の存在や、影響を受ける恐れのある社会経済活動（塩田など）」といったような表記で見えていただけますでしょうか。

柳主査 ナカラに限定されちゃうのか。

有馬 されちゃいます。

柴田委員 そうですね。そうしましたら、「ナカラの」というのを取っていただければと思います。

公共施設と塩田だとレベル感が違うと思いますので、「塩田」の前は、「影響を受ける恐れのある社会経済活動」として、例えば、「（ナカラにおける塩田など）」というふうに括弧書きにしていいただければと思います。「社会経済活動（塩田など）や公共施設の存在」、「公共施設」は括弧の外です。「公共施設への影響」でよろしいですかね。

柳主査 「公共施設への影響」でもいいですね。「や」が1個多いので。

柴田委員 「公共施設への影響及びコミュニティーの分断」。

柳主査 「分断への影響」でしょうね。

柴田委員 「について記述すること。」

柳主査 では、「公共施設への影響」のところを、「公共施設及び」でいいのかもしれませんね。

柴田委員 そうですね、はい。

柳主査 それでは、またもとに戻って。何番ですかね。

清水谷委員 33ですか。

柳主査 33ですか。

清水谷委員 落とします。

柳主査 ではスコーピングマトリックスですね。

清水谷委員 33は落とします。

柳主査 33はよろしいですか。

では34。

松行委員 34は残していただければと思います。

柳主査 35は。柴田委員はC±変更でよろしいですか。

柴田委員 はい。C±にさせていただくのが妥当かと思いますが。

松行委員 34と35一緒にしてもらえますか。なので、「供用時の景観への影響についての評価をC±へ変更すること。」でいいですか。

柴田委員 はい。

柳主査 では、36番。

長谷川委員 要りません。

柳主査 37番。

長谷川委員 これも要りません。

柳主査 38番。

柴田委員 38番も環境配慮のほうで出てきますので、落としていただければと思います。

柳主査 39番ですけれども、確認的かというと語弊があるんですが、回答欄にある、「クアンバイパス道路の水利用についてはC±に修正すること。」

40番ですけれども、この回答の3行目の、「計画路線上に、また沿線・周辺地域にどの民族・部族が居住しているか、何人が影響住民になるのか等については、RAPの人口センサス調査の中で検討すること。」とかということで、残しておいていただいたほうが確認的でいいと思いますけれども。

それから、41番は、このC-に修正されるということですので、これも回答の、「ナカラの陸域、ナンプラとクアンバについても河川での作業が生ずる可能性があることから、底質への影響についてはC-と修正すること。」というふうに修正してください。

それでは、環境配慮で42番。

柴田委員 今のところで1点確認なんですが、戻ってしまって恐縮ですが、39番の水利用なんですけれども、これはC-ではなくてC±でよろしいでしょうか。

柳主査 C±、はい。

柴田委員 井戸が消失する可能性があるというところは、C±でよろしい、C-。

清水谷委員 のほうがいいんじゃないかと。

柴田委員 はい。

柳主査 プラスは要らないということね、C-でいいという。

柴田委員 C-で。ありがとうございます。

柳主査 では、42番。

長谷川委員 42番は残します。私の質問のほうをそっくりコピーアンドペーストしてください。それで、3行目の「本事業対象地域は」というのを移動して、最初に持って行ってください。「自然災害リスクが高い」の次に、「ことから、」それで、「同

国」以降を全部消しちゃって結構です。「ことから」の次に、「それらへの対策を十分検討すること。」回答でかなり具体的にいただいているんですけども、これは一応コメントで残させてください。

それから、43番もこのまま残したいと思います。「これまでも」云々、これを全てコピーアンドペーストで結構です。「同国」という表現よりは、具体的な国の名前を入れたほうがいいですかね。「同国」でいいですかね、どうですか。

柳主査 「同国」。「モ国」。

長谷川委員 「モ国」にしましょう。「同国」は「モ国」に直してください。

結構です。

柳主査 42番と44といくと、あとさっきの29というのを、自然災害リスクが高いというところで同じような内容になりそうなんですよね。29のところも。

44ですけども、「本対象地域は自然災害のリスクが高く」となっているんですけども、「本対象地域では道路の崩壊等も予測されることから、概略設計時に」、さっきの29の回答にある、「その対策として(1)から(5)など具体的に検討すること。」というふうに、コピーしていただいて入れたらどうでしょうか。今の29の回答案のところでは、「建設することなど」ですね、「などを検討すること。」ということで、29でどうでしょうか。よろしいですか。

柴田委員 はい、ありがとうございます。

柳主査 これは合体で、私のところと柴田委員のところの合体です。

それから45。今度は、ここもまた具体的に対策を書いておられるんだよね。だから、それはもう考えていただいているから、45についてはこのコメント部分だけを残していただけますか。「整備への配慮を行うこと。」とか、「配慮を検討すること。」のほうがいいですかね。「配慮を検討すること。」というふうに修正していただいて残していただく。

では、46番。

清水谷委員 残します。一応左側のコメント部分を使います。「ベースキャンプの位置、規模(広さ・利用者数)を明らかにし、ベースキャンプから発生するごみ、下水等」にしましょうか。「ごみ、下水等による自然環境への影響を最小限にするための対策案をDFRに記述すること。」DFRを作成するまでには、もうベースキャンプというのは明らかになっているんですか。それともアプルーバルか、ゴーサインが出てからですか。

渡辺 ケースバイケースです。事業で決まっている場合もあれば、コントラクターが決めるという場合もあるので、この事業でどういう形になるかに拠ります。

浅田氏 そうですね。私も今気になっているんですが、ベースキャンプは契約の仕方によるんですけども、コントラクターの取り分になった場合は、「気をつけること」というのは書きますけれども、「どこに」というのを定めていい場合といけない

場合があるので。申しわけないですが、そこを調査において確認するという内容のまままでさせていただけるとありがたいんですが。今、それを含めた形になるかどうかは、この先DD詳細設計を書く段階で決定することになると思うんです。

飯村 かつ、この三つのコンポーネントを全て日本の協力、モダリティーで実施するかどうかもまだ未定ということもございますので、そこは実際に事業化するドナー等が検討すべきことになる可能性があります。なので、むしろ報告書内での記述ということで留めていただけると、より実践的かと思います。

清水谷委員 では、DFRにならないかもしれない、最終報告書レベルですかね。

浅田氏 そうですね。位置を「ここ」とまで決められない可能性もありますし、DFRの中でも……

渡辺 この調査によって決まらないということです。調査の進捗の問題というよりは、DFR、FRにおいても決まらないことはあり得るということです。

浅田氏 そうですね、はい。

柳主査 そうすると、「措置を検討し、確認すること」ぐらいなのではないの。

浅田氏 そうですね、そうさせていただけるとありがたいです。

柴田委員 「明らかにし」というのは書いてしまって大丈夫なんでしょうか。「明らかにし」と書いてしまうと、決まらなと明らかにできないわけですね。だから、「明らかにし」というのは取ったほうが。

飯村 そういう意味では、「ベースキャンプから発生する」というところですね。はい、そういうふうにしていただいたほうがいいのかと思います。

柳主査 では、47番。

清水谷委員 47、48は落とします。

柳主査 これはそのまま残すんですか。

清水谷委員 落とします。コメントと書きましたけれども。

柳主査 では49番は。

清水谷委員 49番は残します。これは左側のコメントの部分のをそのままよろしいでしょうか。

柳主査 「評価すること。」ですか。「RAPの中の社会経済調査において評価すること。」ですか。

清水谷委員 「社会経済調査において評価すること。」

柳主査 「具体的に予測・評価すること。」なの。

清水谷委員 そうですね。「喪失面についても」、その次の「具体的に」のところを消して。

柳主査 これは回答案を活用するんでしょう。「生計手段の喪失など」ですよね。回答案をそのまま利用して、「生計手段の喪失など、被影響者の職業・業種や家庭構成の調査については、RAPの中の社会経済調査において具体的に予測・評価するこ

と。」ということですよ。

清水谷委員 「具体的に予測・評価する。」

柳主査 49番はそれでよろしいですか。

清水谷委員 はい。

海口氏 オリエンタルコンサルタンツの海口と申します。実際に、具体的に予測するというのは、例えばどういう項目についてとか、ありますか。

清水谷委員 調査自体が、もう評価なんですね。評価というか、予測して。

では、「具体的に評価すること。」でいいと。とりあえず。

柳主査 よろしいですか。

では、50番。

長谷川委員 50番はほぼ残しますので、私のコメントをコピーアンドペーストしてください。それで一部削りたいと思います。真ん中辺にある、2行目の「土砂崩壊危険地域の他に」というところを消してください。これで結構です。

柳主査 では、ステークホルダー協議・情報公開。

51番。

清水谷委員 51番は落とします。

柳主査 では52番。

清水谷委員 52番、53番はそれぞれ残します。

52番は左側のコメントのほうを、「ステークホルダー協議に関して、民族の分布や特性に考慮して実施回数、会場数、周知方法、開催言語等に考慮すること。」これでよろしいですか。

次に53番ですけれども、これ質問は……

柳主査 49での関連でどういう。

清水谷委員 49は社会配慮ですから。これは49と関連させるところになるんですか。このステークホルダー協議自体を開催するに当たっての注意事項ということで考えています。

柳主査 53は、49と直接は余りダブらないで、もう一度指摘するということですか。

清水谷委員 53はですね……

柳主査 この回答の、「農地喪失の生計の補償についてパブリック・コンサルテーションに含めること」ということですか。

清水谷委員 はい。パブリック・コンサルテーション……

柳主査 「農地喪失に伴う生計の補償について」ということですよ。

清水谷委員 これはもともと、もう行われる予定なんです。行われるというのは、農地を失うところの生計の補償についてはRAPで取り扱われますので。

飯村 そうですね、はい。

清水谷委員 RAPの中で行われるパブリック・コンサルテーションの中でそれを議

論されるということですから、自動的にもうこれは含まれてくるということ。

飯村 ガイドライン上、こういうふうになっていると思います。

清水谷委員 わかりました。それであれば53番は。

柳主査 この形でよろしいですか。

清水谷委員 53番は落としていただいてもいいのかもしれない。

柳主査 落とすっちゃうの。落とさないほうがいいのではない。これは残しておかないと。

長谷川委員 もったいない。

清水谷委員 もったいないですか。もう49でもう含まれている……

渡辺 「補償内容について説明すること」という感じでしょうか。

柳主査 そういう意味でしょう、パブリック・コンサルテーションの中にちゃんと説明してくださいと。

渡辺 そもそも補償されるのかという点と、きちんと説明されるのかというという2点があります。補償はされるというのが調査団からのご説明でしたけれども、助言として残すのであれば、補償内容についても説明するということだと思います。

清水谷委員 説明することですか。じゃ、そのままです。

柴田委員 そこは、実施機関への申し入れでなくていいんですか。

清水谷委員 ここは確認なんですが、EIAは相手国がやるんですけれども、RAPはJICA側がされるのではないですか。RAP自体も相手国ですか。

飯村 基本的にはモザンビーク政府ですね。

浅田氏 はい。今回は、EIA、RAPはモザンビーク政府が。

渡辺 日本からは、説明するようモザンビーク政府に申し入れることという助言になりますでしょうか。

飯村 今回は、もともと社会配慮ガイドラインは相手国の自助努力ということを中心重視すると。それで、今回モザンビークはそれを踏襲する形で、しっかり自分たちでやりますと言っていると。それにJICAがしっかりサポートをするという形になっていますので、ここの書きぶりとしては、「実施機関に申し入れる」という格好になると思います。

清水谷委員 「含めるよう、実施機関に申し入れる。」はい、わかりました。

柳主査 よろしいですか。

では、頭からもう一度見てみますか。

4番ですね。次が5番ですね。

9番、「……検証すること。」この9番はよろしいですか。

清水谷委員 はい、結構です。

柳主査 それから13番、「……記述すること。」

16番。「することなどを」ですかね、「などを」ですね。「代替案において……基

準を検討し明記すること。」よろしいですか。

21番。「できるだけ」というのはどうなんですかね、「できるだけ用いて」。「などを用いて明確にすること。」でいいのではないですか。

長谷川委員 「必ず用いて」というと、ちょっとそこまでは。

飯村 これだけで説明し切るのは、今日は、要は定性的判断がという先ほどのご議論がありましたので。ただ、可能な限りそこは努力してみますという感じ。

長谷川委員 ウエートづけだって相当難しいと思うんです。ただ、理想的には……

柳主査 では、「考え方を用いて、できるだけ明確にすること。」とか。ちょっと順番を入れかえたらどうですか。というと後退しますか。

長谷川委員 いや、よろしいと思います。結構です。

柴田委員 戻ってしまって恐縮なんですけど、16番なんですけれども。これは、「ルートの比較案の前提条件は、これこれを検討しました」ということが書かれるだけで、これを検討してどういうふうにルート案を設定したのかということの説明を書くわけではないということ。

柳主査 それは頭で書くんでしょう。頭で、代替案の設定に当たって参照した基準を記述するわけですよ。それから、今度はルート比較の前提も書くということ。

柴田委員 も書くということですね、わかりました。

柳主査 「住宅地……記述すること。」23番はよろしいですか。

24番。「……て記述する。」と。よろしいですね。

それから、26番は。

清水谷委員 結構です。

柳主査 よろしいですか。

清水谷委員 はい。

柳主査 34。

渡辺 事務局から。全く横並びの書き方の問題ですが、Cについては、影響の有無が不明であるということで、プラスマイナスは付しません。

柳主査 Cとする。

渡辺 そうです。今後のレポートにおいては、Cはプラスマイナスをつけないということにしてください。

海口氏 はい、わかりました。

柳主査 では、Cもマイナスをつけないんですね。Cに。

渡辺 そうです。

柳主査 40も、これでいいですね。

41もこれでいいという。

42。長谷川委員はいいでしょうね。

43は、そこは「鑑み」なのではないですか。

飯村 「森林乱伐被害」とあるんですけれども、「森林破壊や乱伐の状況に鑑み」のほうで議論に即していたような気がします。「乱伐の状況に鑑み」です。

柳主査 「乱伐の状況に鑑み」ですね。

では、44はこれでいいです。

45もこれでいいです。

46、よろしいですね。

49、よろしいですか。

清水谷委員 はい。

柳主査 50もいいと思いますけれども。

52はよろしいですね。

では53、「……申し入れること。」

以上ですね。助言項目数は何項目になりましたか。

渡辺 20ぐらいですね。

柳主査 20ぐらいですか。数えていなかった。

では、そういうことで、一応この原案を事務局サイドから送っていただいて、メール審議でもう一度確認させていただいて、3日のときに報告していただくということで。申しわけないですけれども、すみません、よろしく願いいたします。

渡辺 3日の審議ということで、あと3週間近くありますけれども、一応来週の金曜日を一つの目安としていただいて、明日には事務局のほうから、最後の語尾等をそろえたものを柳先生ほかに送らせていただきます。2週間でメールで最終確認をいただいて、当日は柴田先生にご説明いただくということでよろしく願いいたします。

それでは、今日も長時間にわたりどうもありがとうございました。

午後5時10分閉会