

ウズベキスタン国国際連結性強化事業
(協力準備調査 (有償))
スコーピング案

日時 2026年5月22日(金) 13:56~16:34

場所 JICA 本部及びオンライン (Teams)

(独) 国際協力機構

助言委員（敬称略）

重田 康博	宇都宮大学 国際学部／国際協力 NGO センター 元教授／政策アドバイザー
柴田 裕希	立教大学 環境学部 准教授
長谷川 弘	広島修道大学 人間環境学部・大学院経済科学研究科 名誉教授
山岡 暁	宇都宮大学 地域デザイン科学部 客員教授

JICA

<事業主管部>

香野 賢一	東・中央アジア部 中央アジア・コーカサス課 課長
松田 俊一	東・中央アジア部 中央アジア・コーカサス課

<事務局>

西井 洋介	審査部 環境社会配慮審査課 課長
池上 宇啓	審査部 環境社会配慮監理課 課長
加藤 麻莉亜	審査部 環境社会配慮審査課兼監理課
吉野 匠人	審査部 環境社会配慮審査課兼監理課

オブザーバー

<調査団>

澤田 賢太郎	株式会社建設技研インターナショナル
岡崎 亮男	株式会社建設技研インターナショナル
小澤 聖治	株式会社建設技研インターナショナル
浦郷 昭子	有限会社レイブン
下村 暢子	株式会社アルメック

ウズベキスタン国国際連結性強化事業
(協力準備調査(有償))
スコーピング案ワーキンググループの論点

本ワーキンググループにおける論点は以下の通り。

1. 代替案検討における妥当性について

委員より、事業の妥当性を説明する上で、評価項目を用いて事業を実施しない案とする案の対比分析を行ったことや、評価軸の重みづけを変更させた複数パターンの感度分析を行ったことが、代替案検討の客観性を高め、その妥当性の理解につながったとの指摘があった。踏まえて、代替案検討における評価項目や重みづけ等の評価枠組策定にあたっては、その妥当性の判断が難しいが、補完的に客観性を高め検証するための手法として上記のような取組等が効果的であるとの見解が示された。

以 上

**ウズベキスタン国国際連結性強化事業
(協力準備調査(有償))
スコーピング案**

NO.	該当ページ	事前質問(質)・コメント(コ)	委員名	回答
【全体事項】				
1.	1章 P.1-2	本事業による将来的な経済効果指標(VCR改善等)の算定根拠について、現状の交通流の推計方法と併せて詳細を示していただけませんか。(質)	山岡 委員	将来的な経済効果指標・算出根拠・推計方法については現在検討中であり、SC案では、現状についてのみ説明とさせて頂いております。具体的な経済分析については、代替案確定後、概略設計結果に応じて検討を進める予定としております。
2.	1章 p4-5	A373、A377及び橋梁案件の優先順位付けについて、交通需要、物流改善効果、環境社会影響等を踏まえた評価の基準や結果をもう少し補足いただけると理解しやすい。(コ)	山岡 委員	2025年にJICAで実施した「ウズベキスタン国運輸セクター情報収集・確認調査【有償勘定技術支援】」(以下、「既往調査」)において、開発計画との整合性(カスピ海ルート及び国際連結性の強化)、緊急性、経済効果、環境影響、社会影響(住民移転への影響)等を評価項目としたところ、A373/A377道路改修事業が最優先事業として選定されました。また、橋梁架け替え事業については、既往調査の中で収集された橋梁インベントリーデータ及び現地踏査(簡易目視点検)から前述の道路事業サイト周辺(二次幹線道路)に位置する架け替えの必要性が高い橋梁を選定いたしました。
3.	2.1.2 表2-1 9-11頁	ウズベキスタンの大気環境基準は、IFC/World BankやWHOのガイドラインの基準より緩い値という。A373号線のアンディジャンでは粒子状物質(PM2.5やPM10)による深刻な大気汚染が発生し、有害なレベルになり、急速な都市化が原因であるという。A377号線及び橋梁の季節的な悪化も問題になっている。大気汚染対策と中長期的な予測をしっかりと検討して欲しい。(コ)	重田 委員	左記ご指摘を十分に踏まえ、中・長期的な予測を行っていくようにいたします。
4.	2.4 表2-15 29-31頁	環境アセスメントに係るウズベキスタン国法制度とJICAガイドラインとの整合性・ギャップ分析について、両者の制度的ギャップをどのように補完し	重田 委員	ウズベキスタンにおいても近年の法制度整備や国際機関事業を通じて対応は進展しています。一方で、公聴会の実施方法、住民移転計画、情報公開・協議プロセス等については、JICAガイドラインとの間に一定

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		埋めていくのか。ウズ国の新法は環境・健康・越境影響中心で、JICAGL が求める住民移転、人権、文化的影響等社会的配慮に関する定量的かつ倫理的配慮が限定的である。（質・コ）		のギャップが存在するため、事業者・地方政府等に対し当該ギャップ及び必要な追加対応を説明し、JICA ガイドラインに沿った運用に向けた協議を進めています。文化遺産についても、既に考古学研究所及び文化遺産当局との協議を開始しており、関係機関と対応方針を共有するなど、ギャップ分析結果を踏まえた補完措置に着手しています。
【代替案検討】				
5.	2.1.6 P14-15	PGA 予測情報を踏まえ、橋梁設計における耐震条件や設計地震動設定にどう反映する計画でしょうか。（質）	山岡委員	PGA 予測情報及び現地耐震設計基準も参考に本設計に適用する地震動の条件を整理する予定です。また、想定すべき設計地震動を橋梁構造設計条件として反映し、地震時に耐えうる配筋構造、部材形状、支承構造を検討いたします。加えて、地震発生時に落橋を防止するための落橋防止システムも検討いたします。
6.	3章 p34-35 ほか	多基準分析を実施される際、経済性（環境）・自然環境・社会環境の評価軸および評価項目に対する各配点の重み付けの考え方を説明してください。（質）	山岡委員	現状の多基準分析では「経済環境」、「自然環境」、「社会環境」の重み点合計を 30 に統一し、各評価軸の感度を平準化して評価しております。
7.	3章 p34-35 ほか	多基準分析を実施される際、条件変化に対する感度分析の有無について補足してください。（質）	山岡委員	頂きました左記質問を踏まえ、各評価軸の感度を変化させたケースの配点結果を補足資料 1 に示します。
8.	P.49-57	橋梁代替案の評価項目について、耐震性能の確保だけでなく、洪水時のレジリエンスや将来的な気候変動リスクへの適応性についても考慮すると、より強靱なインフラ整備という観点から望ましいと考えます。（コ）	山岡委員	左記ご指摘のとおり、本設計では耐震性能のみならず、将来的な気候変動リスクへの適用性も踏まえ、検討を行う予定です。なお、橋梁設計においては、洪水レジリエンスや気候変動リスクへの適応性も考慮して設計され、代替案ごとに違いが生じないことから代替案の評価項目に含めておりません。
9.	第 3 章	悪影響のみから「事業を実施しない案」を代替案として不採用としている。しかし評価項目によっては実施案よりも悪影響が少なく、評価合計値が推奨案を上回る可能性も有り得るのではないかと（例えば表 3-27 の A377 道路改修、表 3-55 の橋梁架け替えや表 3-56 の橋梁拡幅）。客観性を高めるためゼロオプション（事業を実施しない案）を含めた代替案比較が望ましい。（質・コ）	長谷川委員	各代替案検討については、現状、下記に示す課題が明確かつ事業実施による改善の必要性が高いと判断しております。頂きましたご意見も踏まえ、「事業を実施しない場合（ゼロオプション）」の検証プロセスとして①「事業を実施しない場合」と「事業を実施した場合」における比較（検証）、②「事業を実施する場合」における代替案の比較、の 2 段階での検証・評価を実施させていただきます。①について補足資料 2 を示します。結果としてすべての事業において、「事業の実施」が推奨されず。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				<p>≪A373号線道路改修≫</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業区間の舗装状態について、路面の平坦性を示す国際ラフネス指数（IRI）は平均で4.5（最大5.2）であり、路面の機能は保持しているものの、急速に劣化が進行していくステージにあり、車両の速度低下のみならず車両の損傷や事故の誘発に繋がる恐れがある。 ・ 対象路線の一部区間は中央分離帯の未設置、交通量の多い4車線～6車線道路における歩行者横断施設が横断歩道（信号無し）のみであり、交通安全性が低い。（同路線の交通事故数は約520件／年（死者数約115名／年、負傷者数約650名／年）と高い） <p>≪A373号線道路改修≫</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業区間の舗装状態について、路面の平坦性を示す国際ラフネス指数（IRI）は平均で5.2（最大5.6）であり、路面の機能は保持しているものの、急速に劣化が進行していくステージにあり、車両の速度低下のみならず車両の損傷や事故の誘発に繋がる恐れがある。 ・ 2車線区間については交通容量比（VCR）が1.04であり、4車線への拡幅が必要性は高い状況にある。 ・ 対象路線は交通量の多いものの歩行者横断施設が横断歩道（信号無し）のみであり、交通安全性においても課題を有する。（同路線の交通事故数は約30件／年（死者数約4名／年、負傷者数約30名／年）） <p>≪A373号線道路改修事業（交差点立体化）≫</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当該交差点（信号制御+ラウンドアバウト）は既に交通容量を超過しており（交差点需要率：1.57）、渋滞発生により交差点としての機能が低下している。 <p>≪橋梁架け替え・拡幅≫</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 約40年以上前に旧基準設計に基づいて設計・整備された橋梁であり、現行の大型車両に対応した荷重条件で設計されていない。 ・ 上記同様に旧耐震基準設計に基づいて設計・整備されており、耐震性能が不足している。
10.	第3章	舗装改修等においてアスファルトからコンクリートへの転換という国の政策方針はあるものの、そ	長谷川	舗装タイプの選定時においては、アスファルト舗装、コンクリート舗装等のタイプ別比較は実施する予定であります。なお、当該比較について

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		れぞれ長短所のあるアスファルトとコンクリートの代替案比較は非現実的か。（質）	委員	は、構造的な条件が確定しないと有意な比較が難しいことから概略設計段階において実施する予定です。なお、実施機関（道路委員会）はコンクリート舗装の適用を要望しておりますが、現在の舗装（アスファルト舗装）との比較を多面的に行い、その妥当性を協議して最終決定していく必要があると考えております。
11.	3.1 と 3.2	新規バイパス案では、残った既存道路部分を存続運用、改修、廃止する等どのようにするのか。そのまま存続させる場合、その影響をどのように代替案検討に反映させているか。（質）	長谷川 委員	左記ご質問について、新規バイパスを整備する場合、対象路線（A373号線/A377号線）は存続運用となります。 新規バイパス整備（既存道路存続運用）に伴い、対象路線の交通量が低減し、それに伴い渋滞、騒音等の緩和に繋がるかと思えます。しかしながら、ウズベキスタンにおいては新規バイパス整備に伴う住民移転、樹木伐採の環境インパクトが前述の影響よりも重大、かつ明確であることから、それらに着目した評価指標とさせて頂いております。また、新規バイパス整備（既存道路存続運用）における渋滞、騒音等の緩和を考慮しても、現在の代替案比較結果に大きな影響は与えないと考えております。
12.	p.33	表 3-2 の注）1 行目の「図 3-3」は誤標記。（コ）	長谷川 委員	大変失礼いたしました。左記コメントのとおり、「図 3-3」は誤記のため、削除いたします。
13.	p.37, 43-44, 49, 56- 57	多基準分析の重み付けにおいて、各評価軸の重み合計をすべて 30 とし、それらを評価項目数で均等分割しているが、その根拠は。道路委員会は経済環境を重視し、現地住民や環境省が森林伐採・住民移転を特に重視するといった傾向を反映させた複数セットの重み付け配点を用意し感度分析を行ってはどうか。（質・コ）	長谷川 委員	多基準分析の重み付けについては、実施機関（道路委員会）を含め、多様なステークホルダー（環境委員会、地域住民など）が存在することから、「経済環境」、「自然環境」、「社会環境」の重み点合計を 30 に統一し、偏りが生じないよう各評価軸の感度を平準化して評価しております。 左記ご質問・コメントを踏まえ、各評価軸の感度を変化させたケースの配点結果を補足資料 1 に示します。
14.	p.44~	「交差点需要率」の定義、算定式は。（質）	長谷川 委員	交差点需要率の定義は「交差点に流入する交通需要を処理するため信号 1 サイクル中で必要となる有効青時間の比率」となります。なお、各方向・各信号現示において最大となる流入交通流の需要率（設計交通量/飽和交通流率）を合計した指標で算出されます。この値が高いほど交差点の混雑度が高くなり、一般的に 0.9 を超えると交通処理が困難と評価することが可能です。算定式は下記となります。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				$\lambda = \sum_{i=1}^n \max \left(\frac{q_{ij}}{S_{ij}} \right)$ <p> λ : 交差点需要率 n : 信号現示の数 i : 現示番号 j : 各流入方向 q_{ij} : 現示iの設計交通量[台/時] S_{ij} : 現示iの飽和交通流率 [台/時] </p>
15.	3.4.2.2	橋梁 No.1、No.2 及び No.4 において、代替案①の仮栈橋や代替案②の新橋梁の位置を上流側にするか下流側にするかを決定する際、どのような環境社会配慮があったか。(質)	長谷川委員	衛星画像及び現地踏査を通し、サイト周辺の家屋状況、樹木状況を確認し、住民移転及び樹木伐採の影響が小さい位置（上流側 or 下流側）を決定しております。
16.	3.4.2.2	橋梁 No.1、No.2、No.4 とも供用時には仮栈橋や旧橋梁は撤去するとしているが、それらも残し歩行者・自転車専用道あるいは新橋梁との一方通行道路として併用するといった代替案は検討に値しないか。(質)	長谷川委員	仮栈橋については永久構造物ではないため、新設橋梁完成後に利用する想定はありません。既存橋梁（旧橋梁）については、構造的な劣化損傷による落橋の可能性、現行設計基準における設計条件（交通荷重）の不適合、旧耐震基準設計による安全性の不足等の課題を有しているため、現状と同様に自動車走行を許容することは避ける必要があると考えております。一方、歩行者・自転車道としての活用については、自動車荷重が作用しなくなるため、荷重条件としては緩和されますが、耐震性能が不足していることもあり、活用は難しいと考えております。
17.	3.4.3.2	「評価指標は分かりやすく客観的な評価が可能となる指標を設定した。配点は、3つの代替案間の有意差を評価できるレンジを設定し、レンジ間は1点差とした。」とあり、他の代替案比較と同じく客観性向上に努めている。しかし一方では、評価軸を多様化し過ぎたり評価結果を無理に数量化することで、逆に恣意的・主観的になり納得されにくくなってしまっているといったジレンマを懸念する。(コ)	長谷川委員	左記コメントを頂き、有難う御座います。ご指摘箇所の代替案比較に係る評価項目や指標については、他事業の事例も参考とし、橋梁インフラの代替案比較において一般的に設定される評価項目や指標と認識しております。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
18.	P32	<p>「事業を実施しない案」は、以下に示す影響より、採用しない。」とされていますが、これは事業を実施しない案を含む代替案分析が行われたという認識でしょうか。それとも、事業を実施しない案を含まずに代替案分析を行ったという認識でしょうか。この後に説明される代替案の比較評価に比べて明らかに検討が省略されており、「代替案の分析（事業を実施しない案を含む）」が行われていると考えるのは難しいように思われました。（質・コ）</p>	柴田委員	質問9の回答を参照ください。
19.	3.1 3.2	<p>3.1 A373 号線（アンディジャン州）道路改修事業と3.2 A377 号線（サマルカンド州）道路改修事業のいずれも既存道路の改修案が影響量の比較から推奨案として選定されています。ですが、既存道路とは別のルートを選定した場合、既存道路の交通緩和（新ルートに交通が代替されることで既存道路が生活道路としての別の機能を果たするという効果）と既存道路・新ルートの2路線化による輸送冗長性の確保といった利点も考えられます。これらの利点が代替案比較において考慮されていませんが、これらは考慮しなくても良い事柄でしょうか。（質・コ）</p>	柴田委員	<p>新規バイパス整備に伴い、対象路線の交通量分散に伴う渋滞、騒音等の緩和、リダンダンシー確保などの利点もあります。しかしながら、No.11の回答とも重なりますが、ウズベキスタンにおいては新規バイパス整備に伴う住民移転、樹木伐採の環境インパクトが前述の影響よりも重大、かつ明確であることから、それらに着目した評価指標とさせて頂いております。加えて、新規バイパス整備ですと、既存道路の課題となっております舗装の老朽化に伴う走行性低下や事故リスクの増大、交通安全施設の不足について改善されない点も懸念されます。</p>
20.	3.3.4.7	<p>3.3 A377 号線（サマルカンド州）道路改修事業（M39 交差点改良）の3.3.4.7 評価項目：自然環境影響（周辺環境汚染）において、交通混雑による騒音振動を評価していますが、フライオーバーでは平均走行速度の上昇や、音源位置の上昇（高い位置に騒音振動の発生源が移動する）による拡散効果、登り勾配による走行騒音の増加なども考えられます。騒音振動の環境汚染を一概に交通混雑だけで比較してよいか確認したいです。また、代替案比較という意味では、1つ目の評価項目の交通処理性能のダ</p>	柴田委員	<p>周辺環境汚染（騒音・振動等）についてですが、高架化することによる音の拡散はあるものの、平面交差点案については、交差点部混雑による信号待ちのアイドリング音、信号発進時の加速音（特の大型車）、進行通過を急かすクラクション頻発などにより騒音・振動影響は立体交差点案よりも大きいと評価しています（補足資料3参照）。そのため、交差点混雑度合いでの評価指標としております。また、「交通処理能力」及び「周辺環境汚染」については、双方ともに共通のインパクト（交通量）ということになりますが、レセプターは交通処理能力（混雑度）と騒音・振動で異なることから重複評価ではないと理解しております。</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		ブルカウトになっている点も気になりました。（質・コ）		
21.	3.4	3.4 橋梁架け替え事業（サマルカンド州）について、橋梁 No1,2,4 については、いずれも既存橋梁の隣にオフセットした新橋梁を建設する案を比較しています。このような代替案の設定は一般的でしょうか。このように位置で比較しなくても、代替案の分析では、構造や工法で比較する手法もあるように思われましたが、位置で比較した理由などがあれば教えていただきたいです。（質・コ）	柴田委員	今回の代替案比較のように架橋位置（既存位置架け替え or 隣接架け替え）に着目して比較する方法は一般的に検討される内容と認識しております。橋梁架け替えを検討する際、代替案比較としては架橋位置の違いによる施工時の既存交通への影響、既存道路線形の改良可否、周辺環境影響等を総合的に評価し、最適な架橋位置を選定することが基本となりますので、本代替案比較においても架橋位置に着目した比較検討としております。 一方、ご指摘頂きました橋梁構造・工法の比較については、架橋位置確定後、概略設計の段階で詳細に比較検討を実施する予定でおります。
22.	表 3-9 表 3-12 表 3-13 36-37 頁	代替案の比較について、A373 号線の道路改修事業の総合評価結果で、代替案 1 の社会環境/交通安全、自然環境/周辺環境汚染の配転が低いが、それらの理由と今後の対策を教えてください。（コ）	重田委員	配点が低い理由（両評価項目同様）：代替案 1 が既存道路改修であり、沿道には複数の住宅街が存在しており、市街地・住宅地通過距離が新規バイパスよりも長くなるためです。今後の対策は以下の通り検討しております。 <<社会環境影響（交通安全）>> 施工時の周辺住民等に対する安全対策の実施、周辺住民等に対する交通安全対策（歩行者横断施設、中央分離帯設置、路面標示等）の計画・実施 <<自然環境影響（周辺環境汚染）>> 必要に応じ、施工時の騒音・振動対策の実施、施工対象施設における騒音対策（防音壁・低騒音舗装等）の計画・実施
23.	表 3-22 表 3-23 表 3-26 表 3-27 42-44 頁	代替案の比較について、A377 号線の道路改修事業の総合評価結果で、代替案 1 の社会環境/交通安全・文化遺跡、自然環境/周辺環境汚染の配転が低いが、それらの理由と今後の対策を教えてください。（コ）	重田委員	<<社会環境影響（交通安全）>> 配点が低い理由：代替案 1 が既存道路改修であり、沿道には複数の住宅街が存在しており、市街地・住宅地通過距離が新規バイパスよりも長くなるため 今後の対策：施工時の周辺住民等に対する安全対策の実施、周辺住民等に対する交通安全対策（歩行者横断施設、中央分離帯設置、路面標示等）の計画・実施 <<社会環境影響（文化遺産）>> 配点が低い理由：沿道に文化遺産が立地

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				<p>今後の対策：必要に応じ、施工時の騒音・振動対策の実施、バッファゾーンを含め保護されている区画に影響しない事業範囲の設定 ≪自然環境影響（周辺環境汚染）≫ <u>配点が低い理由</u>：代替案 1 が既存道路改修であり、沿道には複数の住宅街が存在しており、市街地・住宅地通過距離が新規バイパスよりも長くなるため 今後の対策：必要に応じ、施工時の騒音・振動対策の実施、施工対象施設における騒音対策（防音壁・低騒音舗装等）の計画・実施</p>
24.	表 3-33 表 3-34 表 3-39 48-49 頁	代替案の比較について、A377 号線の道路改修事業（交差点改良）の総合評価結果で、代替案 1 の経済環境/施工性・経済性の配点が低い、それらの理由と今後の対策を教えてください。（コ）	重田 委員	<p>≪施工性≫ <u>配点が低い理由</u>：交差点内において構造物（フライオーバー、擁壁等）の建設が必要であり、施工時には既存交通の規制が生じるため 今後の対策：規制期間を縮減できる施工方法、工法の適用（例 工場製作主体の鋼製部材、プレキャスト部材の利用） ≪経済性≫ <u>配点が低い理由</u>：新設構造物（フライオーバー、擁壁）が発生するため 今後の対策：コスト縮減が期待できる施工方法、工法の適用（例 高強度コンクリートの活用（部材寸法の縮小）、耐候性鋼材の活用（塗装費削減）、プレストレストコンクリートの活用（軽量化・長支間化）、プレキャスト桁・床版の使用（仮設費の低減））</p>
25.	34.4.- 34.5 表 3-51 表 3-52 表 3-55 表 3-56 55-57 頁	ウズベキスタンは「水のない国」と言われているが、それでも地震や洪水など自然災害が存在、特に過去に大きな地震が発生した。表 3-51 と表 3-55 の橋梁架け替え、表 3-52 と表 3-56 橋梁拡幅の各配点結果に関して、自然環境の評価軸に樹木伐採だけでなく、自然災害（地震、洪水）も加えた方がいいのではないか。（質・コ）	重田 委員	<p>自然災害（地震）については、架橋位置に関係なく橋梁設計の中で耐震設計を実施するため、各代替案が同様の条件になりますので評価軸として設定しておりません。また、自然災害（洪水）につきましても対象サイトでの洪水被害に関する履歴も確認されておらず、本代替案比較で検討している架橋位置の範囲では、洪水に対する耐久性に大きな変化が生じないことから、同様に評価軸として設定はしていません。</p>
【スコーピングマトリクス】				

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
26.	P.58-59	「住居への近接」による騒音・振動、および建設時の粉塵の影響に対し、計画段階で想定されている具体的な緩和策（低騒音舗装の導入等）の検討状況を教えてください。（質）	山岡委員	<p>現段階ではまだ概略設計が実施されておられませんので具体的な緩和策の検討は今後実施予定しておりますが、適用可能性のある緩和策としては以下のようなものが考えられます。今後、概略設計内容、現地での資機材調達状況、コストなどを考慮し、実現可能なものを選定していく予定です。</p> <p>① 工事中の騒音・振動対策案の候補：低騒音・振動型・超低騒音・振動型建設機械の使用、コンクリート切断時の「低騒音ブレード」の採用、プレキャストコンクリート（PC版）工法の採用、劣化舗装部剥ぎ取りに大型破碎機ではなく油圧マニピレータによる「圧砕」や「切削」の採用、仮設防音パネルの設置、防音スクリーンの設置、夜間の作業禁止、高騒音作業の時間の事前告知、アイドリングストップ等</p> <p>② 工事中の粉塵対策案の候補：湿式切断・湿式研磨、プレキャストコンクリート板の採用、低粉じん型セメント・材料の使用、集塵機付き路面切削機や破碎機、防塵フェンスの設置、ストックパイルの防塵カバー設置、冬季の未舗装部への塩化カルシウムや環境配慮型の高分子防塵剤の散布、タイヤウォッシャー設置、低速走行の徹底、強風時・逆転層発生時の高発塵作業制限等</p> <p>③ 供用後の騒音対策の候補：コンクリート舗装表面の仕上げ形状（低騒音型）、ナロージョイントの採用、目地部に耐久性と弾力性の高いシリコン系やポリウレタン系のシーリング材充填、防音フェンス設置、遮音緑地等</p>
27.	P.58表 4-1	沿線開発誘発、交通量増加に伴う大気・騒音負荷など累積影響について、スコーピング段階で整理されると望ましい。（コ）	山岡委員	累積的影響を評価するために必要な情報として、①これまでにどのような影響が累積してきているのか、②道路以外の実施が確実である計画、について、現時点で累積的影響の分析に十分な情報を収集できていません。今後の調査において過去の沿道の開発と将来の沿道の開発計画について可能な限り収集いたします。
28.	P.59表 4-2	採石場、残土処分場、工事用道路等の関連・付帯施設について、影響評価対象としてどのように扱う計画でしょうか。（質）	山岡委員	関連・付帯施設も影響を与える事業の一部として扱います。現段階では特定の採石場から資材調達するかどうかは不明のため、廃アスファルト廃棄場、ストックヤード、コンクリートパッチングプラントの場所が特定されておられません。今後の調査においてこれらの候補地が明確に

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				なった場合、可能な限り情報を整理し、環境に影響を与えるインパクトとして整理する予定です。
29.	表 4-1	大気汚染について△なので、調査や予測は実施しないという理解でしょうか。既存路線の改修ではありますが、全体では規模の大きな道路事業となります。また、車線拡幅による交通量の増大、走行速度の増加が想定されており、大気汚染の影響については予測評価が必要と思われます。（コ）	柴田委員	ウズベキスタンではCNG車の割合が高く、クリーンディーゼル燃料も導入されており、現在の交通量でもNOx、SOxは環境基準を超えていないため、現状の大気汚染程度を把握することを予定しており、△にしております。ただし、PM2.5やPM10は季節によって環境基準を超過する時期もあるため、それぞれ予測を行う予定です。
30.	表 4-1	橋梁改修（Samar-7）についてはフライオーバーで立体化にともなう新たな高架の建設が生じると考えられます。（その他の路線でも一定の高さを持った防音壁の設置も考えられます。）景観については、SH協議などで予想パースを提示するなど、周辺住民の事前の理解に努めることが望ましいと考えられます。（コ）	柴田委員	Samar-7はフライオーバー（高架橋）ではなく、通常の橋梁（渡河）となります。騒音調査等の結果より防音壁の必要性については検討させて頂きます。また、ステークホルダー協議時には、景観に関わる要望も確認するようにいたします。
31.	表 4-1	2車線から4車線に拡幅される区間、また交差点付近で6車線化される区間があると認識しておりますが、2車線からのこれらの拡幅は、（交通安全対策の面でも）これまでの徒歩による道路横断を大幅に制限することになると考えられます。この事による地域の分断などについて、事前に予測し、SH協議などで住民の横断需要を適切に把握し、横断手段の確保につなげていただきたいと思います。（コ）	柴田委員	既存4車線区間及び2車線区間共に現状では平面横断施設（ほとんどが信号無し横断歩道）の設置しかなく、歩行者が安全に道路を横断できる状況にありません。2026年3月に行ったSHMでは、横断歩道（信号付き）や歩道橋の設置の要望は多く出ておりました。更に学校、病院、市場等の沿道施設の位置をふまえ、既存の横断歩道や生活動線を確認しました。今後車線の増加に伴い地域を分断してしまうリスクに留意し周辺地域住民と密な協議を持ちながら適切な安全施設の設置を検討する予定です。
32.	4.1 表 4.1 58 頁	自然災害における環境被害に関して、地震、洪水による影響調査は、表 4-1 のスコーピング案の調査項目・調査手法に加えるべきではないか。表 3-55 と表 3-56 の自然環境の評価軸に樹木伐採だけでなく、自然災害（地震、洪水）も加えた方が良い。（コ）	重田委員	本事業は既存道路の改修及び既存橋梁の架け替えであり、事業実施に伴い、当該道路・橋梁、また周辺地域における地震及び洪水に対する脆弱性の増加への影響は小さいと判断されることから、スコーピング案の調査項目として設定しておりません。
33.	4.2 表 4-2 59 頁	自然災害における環境被害に関して、洪水、地震による影響調査は、表 4-2 の環境社会配慮調査の TOR（案）の調査項目・調査手法に加えるべきではない	重田委員	No. 32 において回答のとおり、事業実施に伴う地震及び洪水への影響は小さいと判断されることから、TOR 案の調査項目・手法として設定しておりません。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		か。（コ）		
【環境配慮】（汚染対策、自然環境等）				
34.	2.1.7 p15～	ザラフシャン国立自然公園及び KBA への影響について、工事中・供用後を含む回避・低減措置を補足いただけると理解しやすい。（コ）	山岡 委員	KBA でもあるザラフシャン国立自然公園に対する影響で最も懸念されるものは、コンクリート材料の中に違法採取されたザラフシャン川の川砂利が混ざることです。違法行為の取り締まりは道路管理者の管轄外であるため、本事業内でどこまで回避策や低減策が実施可能か現時点では明確になっておりません。今後検討していく予定です。 また、同国立公園内で採餌する希少種（アオサギ、シュバシコウ）が A377 号線沿いの樹木をねぐらにしている可能性があり、今後の調査でねぐらの有無を明確にするとともに、事業による森林移植や大気汚染等の影響を把握し、緩和策が必要とされる場合はザラフシャン国立公園局と協議しながら検討していく予定です。
35.	2.1 P.9-11	現状の大気環境データが一部、IFC/WHO 基準よりも緩い国家基準値を超過している現状を踏まえ、工事車両通行による付加的な汚染負荷をいかに評価し、軽減を図るかについて詳細な分析が必要と考えます。（コ）	山岡 委員	今後の調査において、現地で調達可能な機材、コストなどを確認し、実施可能な緩和策を検討の上、DFR に記載いたします。
36.	2.1 P.11-13	水質調査におけるサンプリングポイントの設定根拠と測定時期、および対象項目について詳細な計画を教えてください。（質）	山岡 委員	サンプリングポイントは、工事排水の流れ込む河川や灌漑用水路を選定しています。調査時期は比較的流量の多い 5 月と、灌漑排水が流入して汚染度が上がる 8 月を選定しました。分析対象となるパラメータは、濁度（NTU）または TSS（SS）、pH、および EC（電気伝導度）としています。ただし、生活排水の混入が疑われる地点では DO および BOD/COD、富栄養化が懸念される地点では NH4/NO3/PO4 を追加する旨 SC 案の水質測定の TOR に入れ DFR に記載いたします。
37.	2.1.7	A377 号線道路改修事業・橋梁架け替え事業計画地に隣接するザラフシャン国立公園では、川砂利採取による河床・地下水位低下で河畔林の乾燥化や橋脚の露出、また河岸の農地開発で近年多様性の低下が課題になっている。国立公園内での川砂利採取は禁	長谷川 委員	違法行為の取り締まりは道路事業者の管轄外であり、直接的なコントロールは難しいと思われませんが、本事業の中でできることとして、工事仕様書に保護区由来の骨材の使用禁止について明記する等の対応や施工業者が使用する骨材の供給源に関するトレーサビリティを確保し、保護区由来の骨材の使用有無について確認する等の対策を検討しま

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		止されているが、違法行為が深刻である。本事業の資材調達や供用が直接的にも間接的にもこれらの状況を更に悪化させないよう、適切で十分な環境社会配慮が強く望まれる。（コ）		す。
38.	p.59	大気の調査項目として、硫黄酸化物など他の大気汚染物質は必要ないか。（質）	長谷川委員	<p>ウズベキスタンでは車両の6割程度が硫黄分由来のSO₂排出が非常に小さいCNGを燃料にしています。また、ウズベキスタンではブハラ製油所の近代化などにより、国内で初めてEuro 4やEuro 5規格（硫黄分10ppm以下）のクリーンディーゼル燃料の本格的な生産・ローカル供給が開始されました。さらにAI-80ガソリン廃止など燃料品質改善の政策も進んでいます。2021年の全国的な報告でもSO₂排出割合は固定発生源（特にセメント工場・ボイラー・工業燃焼施設）の方が大きく、自動車排ガスの寄与率は低くなっています。そのため硫黄酸化物が環境基準を超過したという報告は確認できていません。</p> <p>ただし、キルギスやタジキスタンのCNG率は数パーセントでディーゼル燃料のEuro 4/5規格への移行も進んでいません。A377は国外からの流入車両が2割程度ですが、A373は6割程度になります。</p> <p>そのためSO₂は年1回測定し、近くの大気常時測定局のデータを用いつつ、詳細予測ではなく、交通由来分を保守的な排出係数で上乘せし基準値との余裕を確認する程度にするようTORに含め、DFRに記載いたします。</p>
39.	p.59	水質の調査項目として、BOD、油分など他の水質汚濁物質は必要ないか。（質）	長谷川委員	生活排水の混入が疑われる地点ではDOおよびBOD/COD、富栄養化が懸念される地点ではNH ₄ /NO ₃ /PO ₄ を追加する旨TORに含め、DFRに記載いたします。
40.	p.58	スコーピング案の「動植物」（あるいは交通事故）項目では野生動物への影響としてロードキルには言及していないが、本格的な環境影響評価では、その実態や影響を調査し必要に応じ対応策を講じてほしい。（コ）	長谷川委員	ロードキルについてもTORに含め、DFRに記載するようにいたします。
41.	2.3.3.4, 5.7	モニタリングについては、社会環境（特に住民移転や用地取得）に特化してその方針が記載されているが、汚染・自然環境についても方向性・概要だけで	長谷川委員	工事中と供用後は、物理・化学項目のモニタリングと、生物項目のモニタリングを行います。各項目のモニタリングはいずれもImpact MonitoringとCompliance Monitoringを含んでいます。Compliance

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		もスコーピング段階から示すことが望ましい。(コ)		<p>Monitoring は Mitigation が計画通りに実施されているかどうかを確認するものであり、Impact Monitoring は実際に発生した影響を把握するために行うものです。以下に物理・化学項目と生物項目の Impact Monitoring の方針と概要を示すと共に、スコーピング資料（P.51 表 4-1）にも追記するようにいたします。</p> <p>【工事中の物理・化学項目の Impact Monitoring】工事中で最も懸念される影響は PM と騒音です。モニタリングではこれらの影響が環境基準を超過しないかどうかを把握するために行います。また、なんらかの苦情を受け付けた場合も、実態把握のための調査を行います。調査項目はベースライン調査と同じ項目を基本とします。</p> <p>【工事中の生物項目の Impact Monitoring】工事中の主な生物への影響は、街路樹を利用する鳥類に対する影響と汚水の流れ込む河川の魚類への影響です。基本的にベースライン調査と同じ地点、同じ方法でモニタリングをおこないます。</p> <p>【供用後の物理・化学項目の Impact Monitoring】供用後に最も懸念される項目は、PM と騒音です。モニタリングではこれらの影響が環境基準を超えないかを調べます。供用後も苦情窓口を開け、苦情を把握します。</p> <p>【供用後の生物項目のモニタリング】供用後に最も懸念される影響は近隣の国立公園への影響です。国立公園内の生物の種類や量は国立公園管理者により定期的にモニタリングされているため、モニタリングデータを活用します。</p>
42.	表 4-2	表 4-2 環境社会配慮調査の TOR（案）の騒音振動について、道路沿線での予測となっていますが、沿線および工事車両の主な移動ルートに学校や病院などの配慮が必要な施設がある場合は、予測、モニタリング地点に含めることを検討していただきたいです。(コ)	柴田委員	沿線および工事車両の主な移動ルートのうち、沿線の測定地点は学校や病院の近くに設定しています。現時点では工事車両のルートやヤードの場所などは特定されておりませんが、それらが特定された後、調査地点の妥当性について精査し、必要に応じて調査地点の追加を検討するようにいたします。
43.	2.1.7 15-16 頁 2.1.8	ザラフシャン国立公園の保護区には KBA にも入り、世界遺産候補（暫定リスト）にも含まれ、国際機関が支援し、国際的注目度も高まっているとい	重田委員	保護区には直接的な物理的影響は及びませんが、間接的影響が及ぶ可能性があります。 間接的影響の一つは、コンクリート舗装材料にザラフシャン川からの

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
	17-18頁 2.1.8.2 18頁	う。絶滅危惧種も同公園内に確認されているという。これらの保護区やKBAへの影響をどのように回避・緩和していくのか、対応策を教えてください。（質・コ）		違法採取された川砂利が混入し、国立公園の乾燥化を促進させることです。違法行為の取り締まりは道路事業者の管轄外であり、直接的なコントロールは難しいと思われませんが、本事業の中でできることとして、工事仕様書に保護区由来の骨材の使用禁止について明記する等の対応や施工業者が使用する骨材の供給源に関するトレーサビリティを確保し、保護区由来の骨材の使用有無について確認する等の対策を検討します。 また、同国立公園内で採餌する希少種（アオサギ、シュバシコウ）がA377号線沿いの樹木をねぐらにしている可能性があり、今後の調査でねぐらの有無を明確にするとともに、事業による森林移植や大気汚染等の影響を把握し、緩和策が必要とされる場合はザラフシャン国立公園局と協議しながら検討していく予定です。
44.	2.1.7 15-16頁	ザラフシャン川砂利採取とそれに伴う同国立公園の環境劣化が深刻であるという。違法採取の現状と対策、採取による湖畔林の乾燥化が進んでいるとしているが、希少生物と森林への影響を教えてください。（質・コ）	重田 委員	国立公園事務所の職員によると、川砂利採取によって河床が低下し、河床の低下に伴い湖畔林が乾燥化し、湖畔林の乾燥化によって湖畔林の樹木が枯死し、湖畔林の減少によって希少生物も数を減らしているようです。具体的どの程度数が減ったのかという情報は現段階で持ち合わせていませんが、WWFなど複数の国際NGOが公園内の生物保護のための支援を行っています。
【社会配慮】（住民移転、生活・生計、文化遺産、景観、少数民族、先住民族、労働環境等）				
45.	2.4 P.29-30	JICAガイドラインと先方法制度との間に差異がある場合、特に住民移転（生計回復以外も含む）、脆弱層配慮、労働安全面において、どのような補完措置を想定されているか教えてください。（質）	山岡 委員	JICAガイドラインと先方法制度との間に差異が確認された場合には、補完措置を講じます。特に、住民移転・用地取得については、非正規利用者を含む影響住民への適切な支援、再取得価格に基づく補償、生計回復支援、移転支援等を検討します。脆弱層については、高齢者・低所得層等への重点的支援や個別配慮を行います。労働安全面では、国際的な労働安全基準も参照し、労働安全衛生計画、施工時安全管理、労働者の苦情処理メカニズム等を導入する方針です。
46.	P.66-67	用地取得に伴う生計回復プログラム(LRP)の実施にあたり、低所得層や高齢者などの脆弱層に対して、具体的にどのような特別支援を計画されていますか。（質）	山岡 委員	具体的には、移行期間中の支援、職業訓練や生計向上プログラムへの優先参加、施工時雇用機会への優先的アクセス、補償手続き・銀行手続き等への個別支援、高齢者等への訪問対応等を想定しています。また、地域共同体及び地方行政機と連携し、移転後も生計回復状況を継続的に

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				モニタリングする仕組みを構築する予定です。これらの対応は、ウズベキスタンにおける近年の WB・ADB 支援事業における実務例も参考に計画します。
47.	p.58	スコーピング案では、いずれの橋梁改修案の「地域経済」項目でも河川の水運や利水・漁業への影響に言及していないが、本格的な環境影響評価では、特に工事期間の下流側を対象にこれらについて調査してほしい。（コ）	長谷川委員	水運利用、漁業の実態はパブリックコンサルテーションでも確認されていませんが、改めて工事期間の下流域への影響を調査します。
48.	5.5.2 68 頁	苦情処理メカニズムについて、ウズベキスタン JICA ガイドラインとの整合性をどのように確保し、アクセスの容易性、公平性、透明性および迅速性を確保した仕組みを目指すのか。（質）	重田委員	先行する国際機関事業の経験から、実施機関及び地方政府は GRM（苦情処理メカニズム）の必要性について一定の理解を有しています。また、ウズベキスタンにおいても、苦情申立ては法的に認められた権利として位置付けられています。本事業では、道路委員会傘下の PIU（Project Implementation Unit）設立時に JICA ガイドラインを踏まえた GRM を整備することを申し入れ、住民が容易にアクセスできる受付窓口の設置、対応手順・回答期限の明確化、記録管理及び適切な情報公開を行うことで、公平性・透明性・迅速性を確保した運用を目指します。あわせて、対象地域住民への周知・説明を実施し、実効性のある運用体制を構築します。
49.	表 5-2 No.16 65 頁	ジェンダーの側面および貧困層・脆弱層のニーズに対する特別な配慮と特有のニーズとは何か。RAP レベルの具体的配慮義務のどこが弱いのか。（質）	重田委員	ウズベキスタンにおいても、社会保護制度や低所得世帯への支援制度は存在しており、住民移転時の補償制度も整備されています。一方でジェンダー視点を踏まえた影響分析や、脆弱層（低所得層、高齢者、女性世帯主、障害者等）に対する個別支援措置については、必ずしも具体的な手順や実施内容が明確に制度化されているわけではありません。このため、本事業では RAP 策定段階において、脆弱層の特定、個別ヒアリング、生活再建支援ニーズの確認を行い、必要に応じて生計回復支援、移転支援、情報提供方法への配慮等の追加措置を検討します。また、女性を含む多様な住民が参加しやすい協議方法や苦情処理メカニズムを整備する予定です。女性対象の Focus Group Discussion も実施しており、JICA ガイドラインとの整合を目指します。
50.	5.4.2 67 頁	生活再建の必要性を検討するとあるが、ウズベキスタンにどのような前例があるのか、前例がない場合	重田	前例として、ADB の CAREC Corridor 道路事業では、RAP の中で「包括的な生活再建プログラム」の実施が条件化されており、地方政府、雇

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		どのように調整するのか。特に職業訓練、雇用機会をどのように確保するのかを教えてください。（質）	委員	用機関等と連携しながら、影響住民への個別相談、脆弱層への追加支援、建設工事における優先雇用、職業訓練・職業紹介等を行う枠組みが導入されています。特に道路沿線の商業影響世帯に対しては、営業再開支援や代替営業機会の案内等も実施対象とされています。実施機関との協議の上、本事業でも実施の必要性和具体的なアプローチを議論します。
【ステークホルダー協議・情報公開】				
51.	P.69	住民説明会における資料は、地域住民が内容を直感的に理解できる表現になっていますか。また、会議での懸念事項を設計・施工にフィードバックする具体的な運用ルールを教えてください。（質）	山岡委員	住民説明会では、地域住民の方々が内容を直感的に理解できるよう、図面、写真、模式図等を用いながら、専門用語を極力避けた説明資料を使用して質疑応答も実施しています。本年3月に対象地域の複数の地域共同体等においてスコーピング前の住民説明会・協議を実施しており、交通安全、アクセス、沿道生計等に関する意見・懸念が寄せられています。これらの意見については、整理したうえで、設計・施工計画への反映可否を事業実施主体および設計チームで確認し、必要に応じて道路線形、安全対策、施工方法、アクセス計画等への反映を検討する運用としています。すでに交通安全上の問題地域については寄せられた意見を設計チームと共有しています。今後の対応状況については、次のSHMにおいて共有する予定です。
52.	5.8 P.69	苦情処理メカニズム(GRM)について、受付窓口、対応手順、住民周知方法の考え方を教えてください。（質）	山岡委員	GRMについては、ウズベキスタンには、個人および法人からの申立てに関する法律（Law on Appeals of Individuals and Legal Entities）があり、行政機関は住民からの苦情・申立てを受理・回答する義務があります。したがって、地方政府から事業実施者の道路委員会に至るまで既存の苦情受付窓口を活用することが可能です。プロジェクトのGRMについては施工開始前までに設置する方針です。受付窓口は、地域共同体、地区政府、施工業者（着工後）、事業実施主体等に設け、対面、電話、書面、メールSMS等、複数の手段で受け付けます。正式な権利証を有しない住民も利用可能とします。苦情は段階的に処理し、まず地域レベルで対応し、未解決の場合は事業レベル、さらに必要に応じて行政・司法手続きへエスカレーションします。受付後は一定期間内に回答・対応状況を共有します。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				住民周知については、住民説明会、配布資料、掲示、地域共同体を通じた周知等により、利用方法・連絡先・対応手順を分かりやすく説明する予定です。
53.	P.69	外部モニタリング機関の選定において、中立性と専門性を担保するためにどのような組織を想定されていますか。また、モニタリング結果の住民公表方法についても併せて示してください。（質）	山岡委員	住民移転に係るモニタリングについては、JICA GL において国際機関等のような独立 External Monitoring Agency (EMA) の設置が明示的に義務付けられているわけではありませんが、近年は国際水準との整合性強化が重視されており、補償支払いのみならず、生計回復、脆弱層への配慮、苦情処理 (GRM) の運用状況等を適切に確認することが重要と理解しています。そのため、本事業においても、必要に応じて外部専門家や独立性を有する調査機関・コンサルタント等を活用した第三者的なモニタリング体制について、実施機関と協議していくことを想定しています。第三者モニタリングを行う場合には、社会配慮・住民移転分野の専門性に加え、中立性、公平性、地域事情への理解等を考慮して選定することが重要と考えています。なお、ウズベキスタン国内の調査機関やコンサルタント企業が第三者モニタリングの実施経験を有していることも確認できており、前述のモニタリング体制を構築するものと想定します。 また、モニタリング結果については、住民説明会等を通じた情報共有、苦情処理窓口での閲覧、必要に応じたウェブサイト、SNS 掲載等により、影響住民に対して適切に公開・共有されるよう配慮することが重要と考えています。
54.	5.8 69 頁	事業対象地のマハラでは、女性を対象としたグループ会議とあるが、どのようにジェンダーに対する特別な配慮をして開催するのか。（質）	重田委員	既に女性を対象とした FGD (Focus Group Discussion) を実施しており、女性が発言しやすいよう、必要に応じて男女別開催や少人数形式、参加しやすい時間設定等に配慮しています。また地域共同体を通じて女性世帯主や脆弱層にも参加を呼びかけ、今後も女性特有の懸念事項を把握し、RAP 等へ反映していく方針です。
55.	5.8 表 5-3 69 頁	ステークホルダー協議を対象者（参加者）にどのように広報し、開催していくのか。また、脆弱者への参加機会の保障とあるが、ウズベキスタンにはバリアフリーの考え方や法制度があるのか。高齢者や障がいのある人の設備や施設があるのか、少数民族へ	重田委員	ステークホルダー協議は、地域共同体、地方政府の SNS、掲示板等を通じて事前周知を行い、広く参加を呼びかけます。高齢者、障がい者、女性等の脆弱層については、参加しやすい会場・時間設定や必要に応じた個別対応を行います。ウズベキスタンでもバリアフリーや障がい者保護の制度整備は進められていますが、地域差もあるため、現地状況を

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		<p>の多言語対応はできているのか、を教えて欲しい。 （質・コ）</p>		<p>踏まえて対応します。またすでに実施したステークホルダー協議、FGDを通し、A377のタジク系住民についても確認しており、タジク語話者への配慮も検討します。なお、現状でも政府、コミュニティからの通達においてタジク語を適用することはないとのことから、ウズベク語での告知になりました。ただし、現状、文書はウズベク語ではあるものの、口頭の説明はタジク語における補足を行っています。ウズベキスタンでは、少数民族言語を強くうち出すのではなく、あくまでも口頭説明や補足的な情報提供手段として配慮することを心掛け、影響住民に内容が適切に理解されるよう配慮します。</p>
【その他】				
56.	p.59	<p>スコーピング段階でも、一般に定量的分析が行われる項目を中心に、影響の予測モデルや評価基準を簡潔に示し、予測・評価の具体的なイメージをステークホルダーに提供することが望ましい。（コ）</p>	<p>長谷川 委員</p>	<p>定量的な分析が行われる項目について具体的なイメージをステークホルダーに提供できるよう準備いたします。</p>